



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction générale du Personnel
et de l'Administration*

Service du Personnel

*Sous-Direction du Recrutement
des Concours et de la Formation*

*Bureau du Recrutement
et des Concours*

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU JURY

CONCOURS OFFICIERS DE PORT

OFFICIERS DE PORT ADJOINTS

SESSION 2008

Recours, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Le jury était composé de Madame Florence PEROUAS, commandant du port de Cherbourg, de Messieurs Jean-Pascal BIARD, chef du bureau de l'organisation et de la réglementation des ports et voies navigables, Philippe GALVAGNON, professeur de l'enseignement maritime, Noël JUHERE, commandant du port de Dunkerque, membres, J-F. JOUFFRAY, directeur adjoint des affaires maritimes, président.

I.- Conditions de travail du jury

Le bureau du recrutement et des concours a, comme les années précédentes, facilité, de manière efficace et appréciée, toutes les phases de travail, réunions de préparation, d'admissibilité, épreuves orales et séances délibératives finales pour l'admission.

Le jury se retrouvait dans une composition largement renouvelée, à hauteur de 3/5èmes, par rapport à l'année passée. Un travail en commun approfondi, lors des réunions de préparation, a permis un travail en bonne harmonie et l'esprit très ouvert et constructif des différents membres du jury a facilité un ajustement très rapide des méthodes de travail et d'évaluation des candidats ainsi que des constats communs à l'issue des épreuves.

La répartition des matières entre les membres du jury était la suivante :

- Mme PEROUAS : navire et sécurité du navire ;
- M. BIARD : droit public et droit appliqué au milieu maritime et portuaire ;
- M. GALVAGNON : anglais ;
- M. JUHERE : port et sécurité dans le port.

II.- Evaluation des candidats

A/ Aspects quantitatifs

Pour le **concours d'officier de port adjoint (OPA)**, 29 candidats présents, pour 30 postes ouverts et 37 inscrits, ont concouru aux épreuves écrites d'admissibilité. 4 ont été éliminés d'emblée du fait d'une note éliminatoire en anglais, inférieure à 5 sur 20. 6 autres n'ont pas été admissibles du fait d'une moyenne générale inférieure à 8 (rappel : en 2006, la barre avait été mise à 8, en 2007, à 7,5).

Parmi les 19 déclarés admissibles, seuls 6 ont obtenu un note supérieure à la moyenne pour l'épreuve de droit public, 17 en anglais, 6 pour l'épreuve relative au navire et à la sécurité du navire, 16 pour l'épreuve relative au port et à la sécurité dans le port. Ont été déclarés admissibles les candidats ayant une moyenne supérieure à 7,94/20.

19 se sont présentés aux épreuves orales. 17 ont obtenu une note supérieure à la moyenne à l'épreuve de conversation avec le jury, 15 à l'épreuve d'anglais.

Au total, in fine, 17 ont été admis, la « barre » d'admission ayant été mise à 9 (contre 10 en 2007).

Pour les **concours d'officier de port (OP)**, 12 candidats ont concouru à l'écrit, 4 pour le concours externe (3 postes ouverts et 7 inscrits) et 8 pour l'interne (3 postes et 9 inscrits).

Les 4 candidats au concours externe ont été déclarés admissibles, bien que le dernier ait une moyenne d'à peine 9 (8,9375). Un seul candidat a obtenu une note supérieure à la moyenne en droit, 3 pour l'épreuve relative au navire et à la sécurité du navire, 4 pour celle relative au port et à la sécurité dans le port, 2 en anglais.

Les épreuves écrites, pour le concours interne, ont abouti à des résultats contrastés. Deux candidats ont été éliminés d'emblée du fait d'une note en anglais inférieure à 5 ; un troisième l'a été du fait d'une note moyenne générale inférieure à 10. En droit, 3 candidats ont obtenu une note supérieure à la moyenne, 4 pour l'épreuve relative au navire et à la sécurité du navire, 5 à celle relative au port et à la sécurité dans le port, et 3 en anglais. Pour les 5 candidats admissibles, les notes moyennes se sont étagées de 10,13 à 12,75.

A l'oral, les prestations des candidats au concours externe, pour l'épreuve de conversation avec le jury comme pour celle d'anglais, ont été sanctionnées par un note globale supérieure à la moyenne ; compte tenu de l'ensemble des résultats à l'écrit et à l'oral, 3 candidats ont été déclarés admis, avec une moyenne supérieure à 11,61/20.

Pour le concours interne, les 5 candidats admissibles ont obtenu une note supérieure à la moyenne tant à l'épreuve de conversation avec le jury qu'à celle d'anglais. 3 candidats ont été admis sur la liste principale, le dernier d'entre eux ayant obtenu une moyenne générale de 11,5/20. Deux autres ont été inscrits sur la liste complémentaire, le second ayant obtenu une moyenne générale de 10,6/20..

B/ Aspects qualitatifs

Aux épreuves d'admissibilité du concours d'officier de port adjoint, la rédaction et l'orthographe ont laissé parfois à désirer. Des progrès sont cependant constatés par rapport aux années passées.

Il s'y ajoute toujours, en droit, des lacunes importantes ; les connaissances de base restent nettement insuffisantes, en particulier en matière de police administrative. L'oral a permis de confirmer que même les grands principes de l'organisation administrative sont parfois mal maîtrisés ; il en est ainsi, de manière récurrente, en ce qui concerne les compétences respectives du préfet de région et du préfet de département – un nombre non négligeable de candidats ne connaissent plus que le premier !-.

Au concours d'officier de port, et même en tenant compte du fait que les candidats ne sont pas des juristes de formation, on constate également le plus généralement un niveau médiocre de connaissances en dehors des textes maritimes ou portuaires .

En anglais, le niveau global reste nettement insuffisant à l'écrit.

La situation s'améliore cependant à l'oral malgré les fautes nombreuses de la majorité des candidats. L'épreuve orale d'anglais est avant tout basée sur la connaissance des phrases normalisées de l'OMI à caractère professionnel. La différence dans les notations ne reflète que peu la connaissance générale de la langue, mais privilégie avant tout la maîtrise d'un vocabulaire et d'expressions de procédures professionnelles et reflète directement l'investissement du candidat dans la préparation de cette épreuve. Ainsi, l'épreuve concernant les OP, qui ne fait apparaître qu'une seule note en-dessous de la moyenne (9/20), est globalement satisfaisante. Par contre, l'épreuve concernant les OPA fait apparaître 8 notes en-dessous de la moyenne, soit 40 % des candidats qui présentent une maîtrise aléatoire du vocabulaire professionnel, fâcheuse carence pour la profession portuaire à laquelle ils se destinent.

D'une manière générale, les épreuves écrites, en particulier celle de droit, et les épreuves orales mettent en évidence une absence ou une insuffisance patentes de préparation, pour acquérir soit un minimum de méthode en vue des épreuves écrites, soit un socle suffisant de connaissances, ce qui est particulièrement avéré en droit, pour ce qui a trait au navire et à sa sécurité, et aussi en anglais.

L'épreuve de conversation avec le jury a ainsi confirmé les lacunes constatées précédemment, les candidats ayant toujours du mal à intégrer :

- la dimension juridique du métier : la lecture du code des ports a pu paraître superflue à certains candidats, tandis que d'autres considèrent la connaissance de la réglementation comme une formalité pour le concours, sans lien ultérieur avec l'exercice du métier ;
- la dimension « marine marchande », si elle n'est pas toujours bien perçue par nombre de candidats, issus pour la quasi totalité d'entre eux du vivier marine nationale, commence cependant à être mieux appréhendée, grâce notamment à la lecture de la presse maritime spécialisée, recommandée avec persévérance par le jury année après année ;
- la dimension commerciale et service des ports, la perception du métier étant le plus souvent réduite à l'arsenal réglementation/contrôles/sanctions, voire au simple 'placement des navires ;
- les relations avec les professions portuaires et avec les autres acteurs administratifs, y compris les Affaires maritimes.

Compte tenu de ces constantes, le jury tient pour quasi certain qu'un lien peut être établi entre le faible nombre chronique des reçus au concours, l'insuffisance de préparation - les candidats pouvant facilement supposer qu'ils seront reçus dès lors que leur nombre est inférieur à celui des postes offerts - et une motivation pour le métier parfois peu perceptible.

Le Président du jury