



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

RAPPORT

DU PRÉSIDENT DU JURY

**CONCOURS OFFICIERS DE PORT
OFFICIERS DE PORT ADJOINTS**

SESSION 2007

M. Jean- François JOUFFRAY

Le jury était composé de MM. J-F. JOUFFRAY, directeur adjoint des affaires maritimes, président, Alain BRILLAULT, professeur de l'enseignement maritime, Janick DENIS, commandant du port de Calais, Noël JUHERE, commandant du port de Dunkerque et Marcel-Yves LE GARREC, secrétaire général du port autonome de Bordeaux, membres.

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 la même composition que l'année passée, et, partageant la même vision du choix des sujets, des méthodes de travail et de l'évaluation des candidats, a pu de plain-pied s'engager dans sa tâche puis établir ses constats à l'issue des épreuves.

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

- M. BRILLAULT : anglais ;
- M. DENIS : navire et sécurité du navire ;
- M. JUHERE : port et sécurité dans le port ;
- M. LE GARREC : droit public et droit appliqué au milieu maritime et portuaire.

II.- Evaluation des candidats

A/ Aspects quantitatifs

Pour le **concours d'officier de port adjoint (OPA)**, 38 candidats présents, pour 38 postes ouverts, 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. 9 autres n'ont pas été admissibles du fait d'une moyenne générale inférieure à 7,5 (rappel : en 2006, la barre avait été mise à 8).

Parmi les 25 déclarés admissibles, 12 ont obtenu un note supérieure à la moyenne pour l'épreuve de droit public, 19 en anglais, 15 pour l'épreuve relative au navire et à la sécurité du navire, 24 pour l'épreuve relative au port et à la sécurité dans le port.

24 se sont présentés aux épreuves orales. 20 ont obtenu une note supérieure à la moyenne à l'épreuve de conversation avec le jury, 21 à l'épreuve d'anglais.

Au total, in fine, 22 candidats ont été admis, le dernier candidat admis ayant obtenu une moyenne de 10,04 sur 20. Les deux candidats non admis n'avaient pas atteint la moyenne.

Pour les **concours d'officier de port (OP)**, 7 candidats ont concouru à l'écrit, 1 pour le concours externe (4 postes ouverts) et 6 pour l'interne (3 postes).

Le candidat au concours externe a été déclaré admissible avec une moyenne de 13,63/20. A l'admission, son score était de 14,28/20, l'ensemble des notes obtenues étant au-dessus de la moyenne.

Les épreuves écrites pour le concours interne ont abouti à des résultats très décevants. Deux candidats ont été éliminés d'emblée du fait d'une note en anglais inférieure à 5 (on peut noter qu'aucun candidat n'a obtenu la moyenne en anglais, la note la plus haute pour cette matière étant 8,5). Des trois candidats admissibles, seul un a obtenu une note supérieure à la moyenne à l'écrit (12,56), les deux autres avaient une moyenne inférieure à 10 mais supérieure à 8,5. Les notes des candidats éliminés s'étagaient de 4,81 à 6,94 sur 20.

A l'oral, les prestations de tous les candidats au concours interne, pour l'épreuve de conversation avec le jury, comme pour celle d'anglais, ont été sanctionnées par un note supérieure à la moyenne

A l'admission, les notes finales, pour le concours interne, se sont échelonnées de 9,74 à 12, 49 et tous les candidats ont été déclarés admis.

B/ Aspects qualitatifs

Aux épreuves d'admissibilité du concours d'officier de port adjoint, la rédaction a souvent laissé à désirer, à un point tel que l'on peut s'interroger sur la qualité des documents que produiront les nouveaux fonctionnaires.

S'y ajoute, en droit, un manque de rigueur et d'analyse, ainsi que de connaissances de base. Les « hors sujet » sont fréquents, dus semble-t-il au manque d'attention dans la lecture des sujets, à une incompréhension des questions posées ou au souhait de « noircir du papier » coûte que coûte, en l'absence de connaissances précises sur le sujet mais en espérant que cela vaudra une note minimale.

En anglais, le niveau global est nettement insuffisant à l'écrit. En ce qui concerne le concours d'officiers de port (OP), un seul candidat (celui du concours externe) est au dessus de la moyenne ; en ce qui concerne le concours d'officiers de port adjoints (OPA) moins de 50% des candidats ont une note supérieure à 10 dans la partie professionnelle de l'épreuve, à savoir les Standard Marine Communication Phrases (SMCP) c'est-à-dire le vocabulaire normalisé de la navigation maritime ; ceci est d'autant plus inquiétant qu'il s'agit là des phrases que ces officiers auront à utiliser quasi-quotidiennement.

La situation s'améliore à l'oral malgré les fautes nombreuses de la majorité des candidats OP (fautes qui n'empêchent cependant pas la compréhension) et, pour les OPA, du fait, probablement, de l'élimination à l'écrit des candidats les plus faibles.

On peut ajouter chez quelques candidats un maniement aléatoire de la langue française ou l'absence de maîtrise de notions élémentaires.

D'une manière générale, les épreuves écrites, en particulier celle de droit, et les épreuves orales mettent en évidence une absence ou une insuffisance de préparation, pour acquérir soit un minimum de méthode en vue des épreuves écrites, soit un socle suffisant de connaissances.

L'épreuve de conversation avec le jury a ainsi confirmé les lacunes constatées lors du concours 2006, les candidats ayant 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 », mal perçue par nombre de candidats, issus pour la quasi totalité d'entre eux du vivier marine nationale. Cependant, un progrès notable a été enregistré par rapport à l'année dernière : la lecture de la presse maritime spécialisée, recommandée avec persévérance par le jury année après année, commence à être pratiquée !
- la dimension commerciale et service des ports dans la mesure où la perception du métier est 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 sous-recrutement chronique, 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.