



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



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 D'OFFICIER DE PORT ET OFFICIER DE PORT ADJOINT DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

ANNÉE 2006

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 36 43
courriel :
DGPA
@equipement.gouv.fr

RAPPORT

DU PRÉSIDENT DU JURY

M. JEAN-FRANCOIS JOUFFRAY

CONCOURS D'OFFICIER DE PORT ET D'OFFICIER DE PORT ADJOINT

CONCOURS 2006

RAPPORT DU PRESIDENT DU JURY

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

I.- Conditions de travail du jury

Le bureau du recrutement et des concours a 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, en partie renouvelé par rapport à l'année passée (MM. BRILLAULT et DENIS en faisaient partie pour la première fois), a rapidement trouvé équilibre et cohésion, avec une vision partagée du choix des sujets, des méthodes de travail, de l'évaluation des candidats ainsi que des constats globaux à l'issue des épreuves.

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

2. M. BRILLAULT : anglais ;
3. M. DENIS : navire et sécurité du navire ;
4. M. JUHERE : port et sécurité dans le port ;
5. 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)**, 34 candidats, pour 40 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. 7 autres n'ont pas été admissibles du fait d'une moyenne générale inférieure à 8.

Encore faut-il préciser que parmi les 23 déclarés admissibles, seuls 3 ont obtenu un note supérieure à la moyenne pour l'épreuve de droit public, 13 en anglais, 16 pour l'épreuve relative au navire et à la sécurité du navire, 21 pour l'épreuve relative au port et à la sécurité dans le port.

Parmi les 23 admissibles, seuls 22 se sont présentés aux épreuves orales. 13 ont obtenu une note supérieure à la moyenne à l'épreuve de conversation avec le jury, 16 à l'épreuve d'anglais.

Au total, in fine, 8 n'ont pas atteint la moyenne, dont 2 se sont situés en deçà de 9. Compte tenu de notes rédhitoires soit à l'écrit, soit à l'oral, 5 de ces 8 candidats n'ont pas été retenus, soit ceux situés entre 8,43 et 9, 63.

Pour les **concours d'officier de port (OP)**, 5 candidats ont concouru à l'écrit, 4 pour le concours interne (3 postes ouverts) et 1 pour l'externe (deux postes). Tous ont été déclarés admissibles, un poste ouvert au concours externe ayant été attribué au concours interne. Le niveau en anglais a été cependant très faible, puisqu'aucun candidat n'a obtenu la moyenne et que les notes se sont étagées de 5 à 9,75. La moyenne générale du candidat le moins bien placé (concours interne) s'est établie à 8, 44, tous les autres (concours interne et externe) étant gratifiés d'une note supérieure à 10.

A l'admission, les notes finales, pour le concours interne, se sont échelonnées de 9, 98 à 12, 83 et tous les candidats ont été déclarés admis. La note du candidat externe était de 11,75 ; il a été également 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.

Il s'y ajoute, en droit, manque de rigueur et d'analyse, ainsi que de connaissances de base (la distinction des différents ordres de juridiction par exemple). Les « hors sujet » sont fréquents : incompréhension des questions posées ou souhait de « noircir du papier » coûte que coûte, en l'absence de connaissances précises sur le sujet ?

En anglais, alors que le programme prévoit à l'écrit version et thème faisant appel à des connaissances en anglais de niveau élémentaire, à caractère maritime courant, nombre de candidats présentent des insuffisances notoires, soit à la fois quant au niveau élémentaire et à l'aspect maritime, soit seulement sur ce dernier. L'épreuve orale confirme cette seconde lacune, y compris en ce qui concerne les candidats au concours d'officier de port ; s'ils maîtrisent bien l'anglais courant, il n'en va en effet pas de même pour le vocabulaire normalisé de l'Organisation maritime internationale, pourtant vecteur usuel des échanges entre les navires et les ports.

On peut ajouter chez quelques candidats un maniement imprécis de la langue française ou de notions simples qui n'est pas semble-t-il à mettre uniquement sur le compte du stress imputable à l'épreuve orale (ainsi, par exemple, la décentralisation des ports a-t-elle pu devenir leur « dénationalisation »...).

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 ; l'épreuve de conversation avec le jury a ainsi permis de constater des difficultés d'intégration, par les candidats :

1. de la dimension juridique, un candidat faisant même valoir – un point de vue évidemment extrême, mais assez parlant - que « la réglementation, on l'apprendra et ça viendra après » ! Le jury a aussi constaté le peu de lien que font les candidats, y compris ceux qui sont déjà officiers de port auxiliaires, entre théorie et application pratique ;
2. de la dimension marine marchande, mal perçue par la plupart des candidats au concours d'OPA, issus pour la quasi totalité d'entre eux du vivier marine nationale ; parmi ces derniers certains, pourtant placés au centre d'un port de commerce, n'ont guère manifesté de curiosité pour la « marchande », tandis que d'autres n'ont jamais pris connaissance de la presse maritime spécialisée (confondue par un candidat avec le « Cols bleus » de la marine nationale, tandis que tel autre déclare avoir cessé de lire cette presse pour mieux se consacrer à la préparation au concours !) ;

3. de la dimension commerciale et service des ports, la perception du métier étant le plus souvent réduite à l'arsenal réglementation/contrôles/sanctions ;
4. des relations avec les professions portuaires et avec les autres acteurs administratifs, y compris les Affaires maritimes.

Sans pouvoir être absolument affirmatif, le jury s'est cru autorisé à établir une relation :

5. d'un part entre le sous-recrutement chronique - et qui s'accroît - et 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 ;
6. d'autre part entre cette insuffisance de préparation et une motivation pour le métier parfois peu perceptible.

S'il est vrai, cependant, que les affectations embarquées des candidats issus de la marine nationale ne facilitent guère une préparation complète – notamment en ce qui concerne la documentation - et sereine, à l'inverse, les candidats bénéficiant d'affectations plus privilégiées n'ont pas pour autant toujours présenté à ce point de vue un meilleur profil ; alors que, pour les candidats issus de la marine nationale occupant un poste de contractuel dans un port, en tant qu'officier de port adjoint ou surveillant de port, on pourrait penser que les conditions de préparation au concours sont plus faciles, en termes d'accès à la documentation et de « sérénité », la démonstration n'a pas été faite qu'ils en avaient tiré un bénéfice substantiel, et même loin de là dans certains cas.

III.- Propositions du jury pour améliorer la PEC

A/ La préparation aux concours :

De nombreux candidats au concours d'OPA issus de la marine nationale travaillent sur la base d'un CD Rom dont la mise à jour n'est plus assurée. Afin de découvrir ce métier, les membres du jury les engagent plutôt à se rendre dans les capitaineries où ils recevront les meilleurs conseils pratiques pour l'exercice de leurs futures missions.

Il conviendrait aussi d'accentuer la préparation aux épreuves d'anglais maritime

Pour le concours d'OPA ni l'anglais élémentaire ni l'anglais technique ne sont bien connus et maîtrisés ; pour les concours d'OP, si l'anglais élémentaire, en ce qui concerne les candidats au concours interne, n'est guère déficient, grâce notamment à des formations auprès d'instituts spécialisés, il n'en va pas de même pour l'anglais maritime, que n'apportent pas ces instituts, et ce malgré la pratique professionnelle que devraient en avoir les candidats.

B/ L'apprentissage du métier

Les lacunes constatées – manque de bases en droit, méconnaissance des navires de commerce et de l'environnement portuaire, lacunes en anglais maritime – plaident pour une réflexion approfondie sur le nécessaire « rattrapage » à effectuer à l'entrée dans la carrière, afin de mettre les intéressés dans les meilleures conditions possibles d'exercice de leur métier.

Avec les écoles de la marine marchande, le ministère dispose d'une base complète permettant mieux que toute autre la transition, pour les nouveaux reçus, entre leurs connaissances nécessairement tronquées de l'activité maritime et celles qui président à l'accueil des navires marchands dans les ports. A cet égard, l'utilité de l'intervention d'un professeur de l'enseignement maritime, chargé d'approfondir les connaissances des lauréats sur les différents types de navires composant la flotte de commerce et leur exploitation, est patente.

Pour le module juridique (droit portuaire et droit du milieu maritime), il pourrait être fait appel à des juristes portuaires ; pour l'aspect « sécurité du port », à un commandant de port.