



# **Concours d'officier de port adjoint**

**SESSION 2011**

# **RAPPORT DU PRÉSIDENT DU JURY**

***Jean-François JOUFFRAY***

## Table des matières

1.- Contenu et programme.....	3
2.- Commentaires sur les épreuves écrites.....	3
2.1.- Epreuve n°1.....	3
2.2.- Épreuve d'anglais.....	5
3.- Commentaires sur les épreuves orales.....	5
3.1.- Entretien avec le jury fondé sur la reconnaissance des acquis de l'expérience professionnelle (RAEP).....	5
3.2.- Épreuve d'anglais et épreuves de langue facultative.....	6
4.- Statistiques.....	7

## **1.- Contenu et programme**

L'arrêté du 7 juin 2010 fixant l'organisation, la nature et le programme du concours pour le recrutement des officiers de port adjoints a modifié très sensiblement les épreuves de ce concours.

Celui-ci a conservé deux phases : admissibilité, puis admission.

La première comporte deux épreuves écrites au lieu de quatre dans la précédente organisation.

L'épreuve n° 1 remplace trois épreuves auparavant distinctes portant respectivement sur le droit public et le droit maritime et portuaire, le port et la sécurité du port et enfin le navire et la sécurité du navire et qui étaient en fait de nature académique. La nouvelle épreuve consiste, et c'est la principale innovation, en des « analyses de cas à partir d'un dossier documentaire pouvant comporter des graphiques, des données chiffrées ainsi que des éléments de législation » ; ces analyses portent sur des problématiques liées aux mêmes thématiques que celles faisant l'objet des anciennes épreuves.

Cette épreuve était articulée autour du scénario d'une escale de navire dans un port, la mise en situation étant fondée sur un dossier documentaire fournissant des données sur le navire, le port, la réglementation ainsi que des modèles de documents à exploiter pour faire face à diverses situations ou apprécier la manière de les régler.

Les candidats, amenés à composer pendant 4 heures, devaient répondre à 12 questions pratiques.

La seconde épreuve, classique, consiste en « une version et un thème faisant appel à des connaissances en anglais de niveau élémentaire à caractère maritime courant ».

Les épreuves d'admission, orales, sont de deux natures :

1°) un entretien de trente minutes avec le jury fondé sur la reconnaissance des acquis de l'expérience professionnelle (RAEP) ; après une présentation par le candidat, pendant 10 minutes, des différentes étapes de son parcours professionnel, cet entretien doit permettre au jury d'apprécier l'expérience professionnelle du candidat, ses connaissances administratives éventuelles, sa personnalité, ses motivations et son aptitude à utiliser son expérience dans son nouveau métier.

2°) des conversations de vingt minutes en langues étrangères :

- l'une, obligatoire, et limitée au plan professionnel, porte, en anglais, sur un sujet d'actualité pouvant avoir trait au domaine portuaire et maritime ;
- les autres, facultatives, en langue courante (allemand, italien, espagnol, arabe, russe et portugais).

## **2.- Commentaires sur les épreuves écrites**

### **2-1.- Epreuve n°1**

#### *Remarques générales*

La nouvelle forme de l'épreuve aurait pu désorienter les candidats, ce qui n'a pas globalement été le cas.

En exergue au sujet, il était indiqué que « la clarté des raisonnements, la qualité de la rédaction et l'utilisation du dossier documentaire interviendront pour une part importante dans l'appréciation des copies ».

Les principaux écueils sur lesquels ont buté certains candidats ont porté sur :

- le manque de concision, qui a pu conduire aussi à des digressions hors sujet, visiblement dans le but, dans certains cas, de masquer l'incapacité à répondre à la question posée ;
- une lecture parcellaire des questions, qui amène à ne pas en comprendre le sens et à ne pas disposer de la bonne clef de réponse ;
- une mauvaise gestion du temps, dont ont pu témoigner les réponses aux dernières questions quelquefois « expédiées » en tout hâte, voire pas traitées du tout ;
- une mauvaise compréhension de l'épreuve, qui appelle une réponse à chacune des questions, puisqu'il ne s'agissait pas d'une épreuve à options.

L'utilisation par les candidats des différents documents du dossier a par contre été plutôt satisfaisante, même si quelques candidats auraient pu en tirer un meilleur parti.

Cela ne doit pas cependant dissimuler le manque de préparation parfois patent, qui se traduit par une méconnaissance des notions élémentaires de droit ou de la technique maritime ou portuaire.

#### *Rédaction, orthographe, présentation*

Comme les années précédentes, le jury déplore une maîtrise parfois incertaine des bases de la langue française, de la grammaire et de l'orthographe, qui rend inacceptables certaines copies.

Il s'y ajoute aussi du style télégraphique, des présentations « torchonnées » tout aussi peu admissibles.

D'une manière générale, le niveau en français est assez médiocre, et conduit le jury à se poser la question de la qualité des prestations écrites des futurs officiers de port adjoints, quand ils auront à rédiger des rapports et des procès-verbaux lisibles, voire compréhensibles, et donc pour finir pleinement utiles.

#### *Appréciation globale*

Comme les années précédentes, la prestation écrite est relativement médiocre, les candidats qui se détachent ne représentant que 20 % des copies et ne se situant d'ailleurs qu'entre 12 et 14,33 sur 20.

#### *Conseils aux candidats et aux éventuels formateurs ou « préparateurs de candidats »*

L'épreuve d'analyses de cas diffère radicalement des épreuves de vérification des connaissances en vigueur auparavant.

Elle requiert des candidats qu'ils prennent tout d'abord connaissance de l'ensemble du sujet et de son enchaînement, pour en avoir une compréhension globale. Ils doivent ensuite lire avec soin chacune des questions, pour apporter les réponses les plus précises et les plus opérationnelles possibles, en les étayant par un bon raisonnement.

Il ne s'agit plus en effet de répondre à des questions de cours, mais d'apporter des solutions à des situations concrètes, telles qu'elles peuvent se rencontrer dans l'exercice du métier.

Pour la réponse aux questions techniques, de bons schémas et tableaux valent parfois mieux qu'une prose approximative.

## 2.2.- Épreuve d'anglais

L'épreuve d'anglais, globalement satisfaisante, a cependant révélé quelques candidats aux connaissances non pas élémentaires, mais lacunaires : 15 % des 40 candidats ont ainsi obtenu une note comprise entre 2,25 et 9,25 sur 20 (8 étant le niveau de note éliminatoire), tandis que 15% jouxtaient seulement la moyenne avec une note de 10,25 sur 20.

## 3.- Commentaires sur les épreuves orales

### **3.1.- Entretien avec le jury fondé sur la reconnaissance des acquis de l'expérience professionnelle (RAEP)**

*Le dossier RAEP : contenu et présentation par le candidat*

Bien que le dossier soit accompagné d'un guide d'aide au remplissage, nombre de candidats n'ont pas compris véritablement la finalité du document qu'ils avaient à fournir, en clair : faire valoir leur expérience au regard du profil recherché et montrer leur motivation.

Seuls sont véritablement utiles au jury d'une part les parcours tant de formation que professionnel, qui peuvent être très synthétiques, d'autre part la partie libre, qui, sans céder à la verbosité ou à l'autosatisfaction, doit être l'élément le plus éclairant avec la deuxième partie « Votre expérience au regard du profil recherché ». Or ces deux parties sont parfois totalement ignorées ou peu soignées par les candidats, ce qui est regrettable.

Si l'objectif du dossier n'a pas toujours été compris, il en a été parfois de même du lien entre celui-ci et la présentation de début d'entretien. Mieux, des candidats ont pu être déstabilisés par des questions ayant comme base des éléments fournis dans leur dossier RAEP...

Outre cette absence de lien avec le dossier, la présentation par les candidats de leur parcours professionnel comporte fréquemment les défauts suivants :

- une gestion du temps mal maîtrisée, les candidats étant assez souvent très « secs » au bout de quelques minutes et obligeant le jury à tirer souvent lui-même les fils de la carrière ; à l'inverse, quelques rares candidats sont prolixes, sans pour autant dire l'essentiel, au point qu'il convient de les arrêter ;
- une présentation du parcours limitée à la litanie des postes successivement occupés, sans réflexion et sans autre plus-value sur ce que ces différents emplois ont pu apporter en termes d'expérience utilisable pour le métier recherché ;
- une motivation, une mobilisation et une ambition peu apparentes, au point que le jury est parfois fondé à penser, tout en mesurant bien l'influence du stress, que le métier d'officier de port adjoint est regardé par tel ou tel candidat comme un pis-aller de seconde carrière, voie de garage confortable pas trop éloignée du milieu maritime...

*La conversation avec le jury*

La tenue des candidats laisse parfois à désirer ; le négligé de certains candidats (qui se présentent vêtements bouchonnés ou chemise non rentrée dans le pantalon) est d'autant moins acceptable que l'officier de port adjoint a un métier de contact, première image de la France pour les navires étrangers, excluant le débraillé.

L'expression orale est quelquefois peu fluide, voire rustique, les réponses marmonnées.

Chez d'autres cependant, l'aisance initiale du discours n'est vite qu'une apparence, faisant d'autant mieux apparaître ensuite différentes lacunes.

Sur le fond, le jury a été amené à relever des défauts patents qui constituent, en creux, autant de recommandations vis-à-vis des candidats :

- une absence de curiosité vis-à-vis du métier qui se manifeste par le fait que d'une part les candidats n'ont pas visité de port de commerce, ou peu, que d'autre part les lectures professionnelles sont peu fréquentes ou n'ont rien apporté de tangible en termes de connaissance du milieu de la marine marchande ou du milieu portuaire, que par ailleurs la connaissance de l'environnement professionnel est par moments limitée pour des candidats qui ont la chance d'occuper un poste d'auxiliaire dans un port. Ainsi, certains d'entre eux ignorent tout de l'organigramme du port où ils exercent depuis parfois un ou deux ans, du positionnement de la capitainerie ; de même ils ont des difficultés à fournir quelques chiffres de base ou à articuler un propos même simpliste sur les principaux trafics .
- le manque de travail, qui n'est pas toujours le fait des navigants ; parmi les candidats venant de la marine marchande, certains pensent être à l'aise du fait d'acquis anciens, tandis que dans l'esprit de candidats provenant de la marine nationale, l'expérience de la navigation suffirait à pallier le vide parfois sidérant de connaissances théoriques. Ce manque de travail transparait par la vision parfois très lointaine que peuvent avoir les candidats de quelques bases élémentaires
- l'absence de réflexion, de bon sens, de pragmatisme ou le repli vers des références professionnelles formatées (la ligne hiérarchique en toutes circonstances) qui n'auront plus cours dans le nouveau métier, plus autonome.
- le mal à synthétiser les informations détenues ou à prendre du recul, à formuler en quoi consiste le métier auquel on veut accéder...

Il n'empêche que 5 candidats, sur les 28 entendus, ont effectué une prestation de qualité notée au-delà de 15, avec des notes s'échelonnant de 15,7 à 17,2.

### **3.2.- Épreuve d'anglais et épreuves de langue facultative**

Sur les 28 candidats présents à l'oral, 9 n'ont pas obtenu la moyenne, soit près du tiers. Cela confirme la faiblesse du niveau constaté les années précédentes et la nécessité pour les candidats de mieux se préparer à cette épreuve, préparation qui ne s'improvise pas in extremis.

Cela étant, le niveau de compréhension et d'expression paraît s'améliorer, même si l'on peut noter une fâcheuse tendance pour certains à parler au présent, à utiliser du « Frenghish » et à avoir une prononciation telle qu'elle rend la compréhension difficile pour qui n'a pas longuement fréquenté des étudiants français.

5 candidats avaient fait le choix de passer une épreuve de langue facultative, 4 en espagnol, 1 en allemand. Cette option leur a fait gagner de 2 à 6 points chacun (points au-dessus de 10 sur 20).

### **4.- Statistiques**

Sur les 28 candidats présents à l'oral, 16 provenaient de la marine nationale, 8 de la marine marchande ou de la pêche, 2 avaient un cursus mixte tandis que 2 autres étaient issus de la gendarmerie maritime.

Par rapport à 2010, le bilan chiffré de la session se présente de la manière suivante :

	Inscrits	Présents à l'écrit	Admissibles (nbre et % des présents à l'écrit)	Présents à l'oral	Admis (nbre et % des admissibles)	Liste complémentaire
2010	47	35	26 (74,29 %)	26	18 (69,23 %)	3
2011	50	40	29 (72,5 %)	28	20 (68,97 %)	4

Pour l'écrit, on constate que les nouvelles conditions d'organisation et l'intervention d'une épreuve d'un type nouveau n'ont pas bouleversé le taux d'admissibilité, qui n'a reculé que de 1,79 point. In fine, le pourcentage de candidats admis par rapport à ceux présents à l'écrit est resté quasiment identique.

Quant à l'efficacité du nouveau mode d'organisation dans le choix des candidats, c'est la réussite des admis dans les services qui permettra d'évaluer s'il y a eu progrès ou non.

*L'inspecteur général de l'administration du  
développement durable,  
Président du jury de la session 2011  
du concours pour le recrutement des officiers  
de port adjoints*

*Jean-François JOUFFRAY*