

Rapport du jury

Concours d'officier de port adjoint

Session 2015



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	22-07-15	Version du président du jury
V1	03-08-15	Mise en forme

Affaire suivie par

Norman CANNELL - SG/DRH/RM/ Bureau des recrutements par concours
<i>Tél. : 01 40 81 67 47</i>
<i>Courriel : norman.cannell@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédacteur

Olivier MESLIN - Président du jury

Relecteur

Norman CANNELL - Bureau des recrutements par concours

SOMMAIRE

I – OBSERVATIONS GÉNÉRALE.....	4
II – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES.....	4
a)Épreuves écrites.....	4
1-Partie technique.....	4
2-Partie portuaire.....	5
3-Partie juridique.....	5
b)Épreuves orales.....	5
III – STATISTIQUES.....	7
IV – CONCLUSION.....	7
a)Épreuves écrites.....	7
b)Épreuve orale.....	7

II-Observations générales :

Le concours d'officiers de port adjoint pour 2015 s'est déroulé de janvier (épreuves écrites) à mai 2015 (épreuves orales).

Le concours d'officier de port adjoint était ouvert pour 13 places. Le nombre de candidats inscrits s'est élevé à 31. Les candidats présents aux épreuves écrites ont été 23.

A l'issue des épreuves écrites, le jury a déclaré admissibles 13 candidats.

A l'issue des oraux, le jury a décidé de pourvoir l'ensemble des postes offerts et a déclaré admis les 13 candidats auditionnés.

La sélectivité du concours demeure très stable cette année encore, le nombre de candidats demeurant, à quelques unités près, les mêmes. **Compte tenu du faible nombre de candidats, elle reste extrêmement relative.**

Il convient de souligner que la quasi-totalité des candidats admis émane de la Marine nationale (9 sur 13, auquel il convient d'ajouter un sous officier de gendarmerie maritime).

Il s'agit d'officiers mariniers totalisant une quinzaine d'années de services militaires, ayant la plupart du temps acquis le grade de premier maître, voire de major, et n'ayant de ce fait, plus de véritables perspectives de carrière au sein de la Marine Nationale, qui souhaitent se reconverter dans une seconde carrière, tout en demeurant dans le secteur maritime.

Le jury a cependant fortement déploré la grande faiblesse de niveau des candidats issus des écoles de la marine marchande (3), qui, au surcroît, ont peut-être pu supposer que le concours leur était presque réservé...

III-Déroulement des épreuves :

Tant les épreuves écrites que les épreuves orales se sont déroulées de manière extrêmement satisfaisantes.

a)Épreuves écrites :

1-Partie technique :

Le niveau des participants sur la partie technique était globalement moyen.

Les notes ont démontré qu'un certain nombre de candidats avait insuffisamment préparé le concours. Les questions techniques pouvaient être réparties en trois catégories (connaissances générales du milieu portuaire et maritime, stabilité du navire et sûreté portuaire et navire).

Les candidats ont présenté de bonnes connaissances générales du milieu portuaire et maritime (moyenne de 2,4/3). A contrario, le niveau des réponses en stabilité du navire était très moyen.

Aux vues de l'actualité récente, une partie importante des points a été accordée à la sûreté portuaire. Peu de candidats maîtrisent ce domaine, qui pourtant prendra une place importante dans l'exercice de la fonction d'officier de port adjoint.

De très nombreux amalgames ont été relevés entre les différents acteurs du port, leurs tâches et leurs obligations. Le principe même des zones d'un port est mal maîtrisé. À noter cependant que les objectifs de la sûreté portuaire sont connus dans l'ensemble.

2-Partie portuaire :

Concernant la partie portuaire, les candidats ont **globalement une assez bonne connaissance de l'organisation portuaire française**, mais qui reste assez formelle et institutionnelle.

Les motivations de cette organisation sont très rarement mentionnées. Le cas des grands ports maritimes, et notamment leur organisation interne, est beaucoup mieux connu que celui des autres ports maritimes.

Les textes relatifs aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires, ainsi que le rôle des ports et des capitaineries, sont assez bien connus, de même (dans une moindre mesure) que ceux relatifs aux droits de port.

Les différents statuts juridiques pour l'exploitation des terminaux portuaires sont sources de nombreuses confusions.

3-Partie juridique :

Les questions juridiques touchant au domaine public maritime, ainsi qu'aux différents types d'actes communautaires **n'ont, sauf exception, pas été traitées**, (ou alors de manière moins que symbolique), alors même qu'elles figurent en bonne place dans le programme du concours. **Il y a là un manquement grave** de la part des candidats, qui ont pu penser que les épreuves n'ont qu'un caractère technique.

b)Épreuves orales :

Les exposés liminaires sont en général bien préparés, construits et intéressants, la durée de 10 minutes est respectée.

Les candidats admissibles ont dans l'ensemble témoigné d'une réelle motivation pour réussir le concours, en sachant exprimer clairement ce qui les intéresse (et plus rarement ce qui les intéresse moins) dans le métier d'officier de port adjoint.

La plupart des candidats semblent avoir préparé très sérieusement le concours, sans doute de façon un peu scolaire (réponses parfois stéréotypées, à côté de la question posée). Cependant, les réponses apportées aux questions étaient par moment confuses, ne suivant pas de fil conducteur.

Toutefois, sauf exception, les candidats provenant de la Marine nationale ont montré une implication dans le travail de préparation très nettement supérieure aux

candidats issus de la Marine marchande.

Le niveau des réponses apportées par les candidats issus de la Marine marchande est insuffisant. L'absence de volonté de leur part à connaître l'ensemble des dispositifs interagissant sur un port est notable. Le rôle d'un officier de port/officier de port adjoint n'est pas uniquement de mettre un navire à quai. Des connaissances administratives et juridiques sont indispensables.

Trop de candidats semblent considérer que faire état de « visites » dans les capitaineries est un atout important en soi : ces visites leur sont certainement utiles pour appréhender les réalités du métier, mais elles ne sauraient suffire pour acquérir les connaissances nécessaires pour ce concours.

Les connaissances sur les services portuaires, notamment sur la manutention, sont insuffisantes.

Partie sûreté portuaire : La plupart des candidats connaissent globalement les textes en vigueur dans le domaine. Cependant les lacunes constatées à l'écrit (manque de connaissance du processus global d'approbation des documents – confusion des rôles ASIP/ASP) est persistant.

La sûreté est devenue depuis les dernières années un sujet incontournable dans l'exercice des fonctions d'officier de port ou d'officier de port adjoint. Une connaissance plus approfondie serait souhaitable.

Partie navire : Les candidats disposent des connaissances requises à l'exercice de la fonction (connaissance des textes et des certificats navire, ainsi que de différents équipements de sécurité des navires incendie, radio...).

Connaissance des textes : Les codes et règlements encadrant des marchandises dangereuses est globale connu et maîtrisé par la totalité des candidats.

Organisation locale des services de l'État et des ports : Les candidats connaissent bien l'organisation des Grands Ports Maritimes. Cependant très peu d'entre eux ont prouvé maîtriser de la même manière l'organisation des ports décentralisés (DML/DDTM, DIRM...) : à de nombreuses reprises, ceux-ci ont confondus l'AP et l'AIPPP. Globalement l'organisation locale des services de l'État et des ports décentralisés sont mal maîtrisés.

Diction : L'officier de port adjoint doit dans l'exercice de ses fonctions savoir communiquer avec l'ensemble des acteurs du domaine portuaire. Certains candidats n'ont pas excellé dans le domaine.

La quasi totalité des candidats présents à l'oral a suivi une formation en ligne. Bien qu'efficace, cette formation ne peut se suffire à elle-même.

Les admis auraient besoin d'une meilleure sensibilisation au droit lors de la formation qui suit leur prise de fonctions, au moins pour les notions fondamentales.

Une nouvelle fois, on ne peut que regretter le manque de participation à ce concours de candidats en provenance de la Marine marchande, alors même que le concours, puis le métier portuaire, paraît plus proche de leur occupation antérieure.

III/-Statistiques :

Année	Nombre de postes	Inscrits	Présents écrits	Admissibles	Liste principale	Liste complémentaire
2010	18	47	35	26	18	3
2011	20	50	40	29	20	4
2012	15	41	29	19	15	0
2013	21	36	27	20	15	0
2014	19	33	28	16	16	0
2015	13	28	23	13	13	0

IV/-Conclusion :

a)Épreuves écrites:

L'écriture et l'orthographe sont corrects dans l'ensemble.

Certains candidats ont manifestement manqué de temps pour rédiger leurs réponses. Inversement, d'autres candidats ont perdu du temps à rédiger de longues « réponses-type », à côté, ou allant au-delà des questions posées.

b)Épreuve Orale :

Le niveau général a été jugé satisfaisant. Malgré les lacunes constatées dans certains domaines, ou le manque de préparation à l'épreuve orale. L'expérience, la curiosité intellectuelle et la motivation des candidats expliquent que, cette année, l'ensemble des candidats auditionnés à l'oral a été admis.

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité
Secrétariat général
Tour Pascal A
92055 La Défense cedex
Tél. : 01 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr – www.territoires.gouv.fr