



2026

Syndicat National des Officiers de Port - Force Ouvrière  
[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

Paris, mercredi 04 février 2026

## Bilan 2025 et perspectives 2026

Le SNOP FO vous propose de trouver ci-dessous la retranscription des points abordés lors de la visioconférence accessible à tous les OP et OPA concernant le bilan 2025 et les perspectives 2026. L'ensemble de ces éléments découle de l'interprétation du SNOP FO au vu des éléments d'informations en sa possession au moment de sa rédaction.

### Bilan SNOP FO 2025

#### 1- Les STATUTS

Tout d'abord, nous pouvons collectivement nous féliciter de l'aboutissement de la publication de nos statuts. Le chemin a été long, très long et semé d'embûches. Mais finalement, les textes ont été publiés pour une mise en œuvre au 1er novembre 2025. Pour le moment, pas de prise en compte de ces évolutions côté fiche de paies ou promotions.

Pour mémoire, je me permets de rappeler que ces statuts nous permettent :

- Tout d'abord d'exister par nous-même et non uniquement au travers du code des transports.
- D'être au même niveau statutaire que les administrateurs des affaires maritimes (poste de direction, expertise portuaire, reconnaissance européenne et international...).
- Nos missions actuelles sont clairement définies et nos champs de compétences se sont élargis (Sûreté, sécurité, préservation de l'environnement, enseignement et développement économique des ports).
- Les temps d'accès aux grades supérieurs ont été diminués. Les perspectives de carrière sont réelles pour l'ensemble des officiers de Port. Pour connaître le chemin réalisé il faut regarder d'où l'on part. Aujourd'hui tous les Capitaines qui entrent dans la fonction se retrouveront en toute logique en fin de carrière avec plus de 111 points d'indices majorés comme les anciens commandants accédant à la fonctionnelle spéciale de Marseille et de Dunkerque il y a encore peu de temps. Le nouvel indice sommital des capitaines est de 977 IM.
- Les temps de passage entre les grades ont été réduit pour les lieutenants et les capitaines. Le passage devant le conseil d'état a d'ailleurs accéléré la diminution des temps de passage vis-à-vis de ceux proposés par l'administration.
- Nos grilles indiciaires comme indiquées viennent d'être fortement revalorisées et surtout elles sont accessibles avant la fin de la carrière.



2026

Syndicat National des Officiers de Port - Force Ouvrière  
[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

---

- Enfin l'ensemble de ces avancées et des nouveaux statuts, nous donnent accès après 20 ans de service à de nouvelles perspectives professionnelles et indiciaries.

## 2- Focus sur le CSAM

En juin 2025 l'intersyndicale a prétendu avoir bloqué toutes les négociations et nos propositions de statuts. Il n'en était rien et cela nous a fait perdre 2 ans, oui 2 ans. Le CSAM n'est qu'une chambre d'enregistrement. Le fait de ne pas vouloir y siéger ne fait que la reporter mais au final c'est bien l'administration qui a le dernier mot. Pour information le syndicat FO est premier au ministère ce qui nous permet de parler en premier. Cela est bien souvent un avantage.

## 3- CAP

Les syndicats sont toujours compétents pour les promotions. En effet ils peuvent toujours faire des propositions de promotion à l'administration par écrit et via un site spécifique. De plus nous sommes toujours compétents lors des CAP disciplinaires. Ces dernières existent toujours.

## 4- Situation personnelle inquiétante

Un courrier du SNOP FO a été envoyé dernièrement à la RH du MTE afin de soulever la situation délicate dans laquelle se trouve un OPA. Pour des raisons évidentes de respect de la vie privée je ne nommerais pas la personne mais cela concerne une fin de détachement qui malheureusement devient trop habituelle.

## 5- Audit IGEDD

C'est bien le SNOP FO qui est à l'origine de cet AUDIT. Lors de notre AG de février 2025, nous avons collectivement rédigé un courrier auprès de notre administration et ministre de tutelle nous inquiétant de l'avenir des Ports et par la même du nôtre.

En juin 2025 nous avons été reçu par les conseillers du ministre des transports. Ces derniers ont semblé très intéressés. Malgré les différents remaniements une mission IGEDD a bien été mise en œuvre.

La DGITM et la DGAMPA se sont greffées à cet audit. La DGITM souhaite réduire la liste des ports décentralisés pour des raisons économiques et accueillir les GPM qui passeront ports décentralisés. Pour mémoire la DGAMPA comptait également faire un AUDIT mais uniquement dans son intérêt et en prenant en compte uniquement l'aspect régalién de nos métiers. La DGAMPA a l'intention de tous nous transférer y compris ceux en GPM en position normale d'activité. Cela signifie la fin des détachements et l'avantage qui va avec d'être affilié à la CCNU. Ce point nous a d'ailleurs été confirmé par la DGAMPA lors de la réunion concernant les concours. Cette mise en position normale d'activité ferait économiser de l'argent à l'état !!! Dans la réalité c'est bien l'inverse qui se passerait.

Le but du SNOP FO est de remettre au premier plan les missions régaliennes des officiers de port auprès



2026

Syndicat National des Officiers de Port - Force Ouvrière

[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

des différentes administrations afin de ne pas disparaître noyés derrière elles, tout particulièrement en réduisant le nombre d'échelon hiérarchique entre nous et le préfet. Il ne faut pas se leurrer, si nous ne prenons pas certaines missions en montrant que nous existons, nous allons finir par disparaître et être remplacés par d'autres. Le SNOP FO a fait une longue liste de piste. Mais le SNOP FO n'a pas toutes les réponses. Nos propositions doivent faire réfléchir le plus grand nombre d'acteurs Maritimes ayant bien souvent des intérêts différents ou divergents.

Le SNOP FO n'a pas vocation à pouvoir définir dans le détail toutes les implications de telle ou telle piste de réflexion. Toutefois nous restons convaincus qu'au travers d'un échange de tous et de façon transpartisane, des pistes d'amélioration peuvent ressortir.

Parmi celles-ci :

Le SNOP FO reste convaincu que mettre à disposition, les connaissances réglementaires et l'expérience maritime des officiers de port, aux services des collectivités maritimes permettraient de créer un lien entre le national jusqu'aux communes afin d'accroître l'efficacité des politiques publiques en termes de sécurité, sûreté, trafic illicite, et le tout, à coût constant.

Le SNOP FO reste convaincu qu'il est nécessaire de clarifier le rôle de la structure administrative de rattachement des capitaineries. Concernant la police fonctionnelle elle ne peut que dépendre hiérarchiquement des préfectures dépositaires de l'AI3P. Cette situation ferait prendre conscience aux préfectures du levier régalién que représentent les capitaineries et malheureusement parfois méconnu et limitera la confusion des missions au niveau administratif. Le tout, à coût constant voire en gagnant des ETP administratifs.

Le SNOP FO reste convaincu qu'il est nécessaire de clarifier les missions des directeurs en GPM et de façon plus générale « les exploitants » en port décentralisé. Le tout afin d'accélérer leurs prises de décisions en ayant en tête les impératifs régaliens de l'AI3P et de l'AP. Pour ce faire les capitaineries doivent être présentes dans les différentes instances portuaires.

Le SNOP FO reste convaincu que seule la fonction régaliénne et l'expérience maritime dont les officiers de port disposent permettent d'apporter la souplesse nécessaire au monde portuaire afin qu'il s'adapte au mieux aux différents changements du monde maritime. Essayer de les remplacer alourdi la masse salariale au détriment du régalién.

Le SNOP FO reste convaincu qu'une adaptation de nos ports est nécessaire et qu'elle ne peut se faire du jour au lendemain. Que seule une large concertation pourra au moins dégager les points de divergence comme les points de convergence. Essayons dans un premier temps de clarifier le rôle des différents acteurs portuaires.

## 6- Sûreté

Les textes et les gouvernements font un véritable focus sur les trafics illicites. Il est essentiel de prendre le train en marche et d'indiquer qu'au quotidien c'est bien les officiers de port qui interviennent physiquement et H24 en cas d'incident lié à la sécurité mais également à la sûreté. Si nous ne nous imposons pas, d'autres le feront et nous nous retrouverons avec une sûreté de façade ou tout est beau sur



2026

Syndicat National des Officiers de Port - Force Ouvrière  
[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

le papier mais avec des réalités au quotidien bien différente. La DGAMPA commence à écarter les officiers de port en port décentralisé au profit des ASP et des ASIP. Ces derniers doivent hiérarchiquement être sous la tutelle des capitaineries.

La sûreté s'étend aux trafics illicites de tout type. Nous pouvons et devons unifier la structure capitainerie en matière régalienne et de lutte contre les trafics.

En conclusion c'est bien à chacun d'entre nous de représenter au mieux notre métier et en prenant au besoin de nouvelles fonctions. L'avenir est incertain et pour nous défendre c'est à nous d'être représenté localement mais aussi au niveau national. Le SNOP FO est toujours preneur de nouvelles idées pouvant collectivement faire avancer la profession.

## Sujets d'attention et perspectives 2026

**CORPS DES OP et OPA :** La situation à ce jour est de 92 OP et 330 OPa et de 55% des effectifs en GPM et 45% dans les ports décentralisés. Nos deux corps ne peuvent pas survivre sans notre interdépendance.

**AUDIT IGEDD :** Les inspecteurs doivent nous présenter le rapport d'ici fin février. FO SNOP restera vigilant sur le sort réservé aux ports décentralisés et aux GPM qui risquent d'être déclassés. En effet la DGITM dans sa stratégie nationale ne souhaite que trois GPFM (MARSEILLE, HAROPA et CBD Calais, Boulogne, Dunkerque). Dans un second temps, l'État souhaite supprimer un grand nombre de port de la liste de 2006 où l'État est AI3P pour mieux intégrer les GPM qui seront décentralisés. Les premières pistes du rapport IGEDD sont les suivantes :

- Position normale d'activité en DIRM à la place des DDTM.
- Fusion de certains ports décentralisés entre eux et avec des GPM.
- Mandat de mission préfectorale de contrôle des missions de police portuaire dans les ports décentralisés (500 ports).
- Rattachement hiérarchique des ASP et ASIP sous l'autorité des commandants de port.

## ORGANISATION DE LA POLICE DES PORTS À L'ÉTRANGER :

Le corps des officiers de port existe en France depuis 1650, et à l'international depuis la création des ports. Au fil des siècles, il a eu de nombreux visages et son organisation a évolué différemment selon les pays.

Afin d'optimiser la nouvelle réorganisation de la Police Portuaire Française, analyser le fonctionnement des autres systèmes nous permettrait de prendre le meilleur de chacun ou le mieux adapté à la situation



2026

Syndicat National des Officiers de Port - Force Ouvrière  
[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

---

française.

Voici quelques exemples :

- Améliorer l'autonomie financière de la capitainerie par :
  - Une taxe additionnelle aux droits de port dédiés à la Police Portuaire
  - La création d'un budget spécial de l'Etat comme pour l'aviation civile.
  - Une application zélée de la réglementation amenant à chaque escale à une dizaine de PV pour les caisses de la police portuaire mais susceptible de nuire à l'attractivité de nos ports.
- Réduire le volet Police portuaire dévolu à un Directeur des services portuaires : Tous les services portuaires sont sous l'autorité du commandant de port (pilotage, lamanage, remorquage, dragage, hydrographie...) Les agents exerçant la police portuaire étant rémunérés par ces services (système nordique).
- Favoriser une Mutualisation des services régaliens de l'état par la création d'un service de Gardes Côtes.
- Envisager la création d'un poste de Sous-préfet délégué à l'activité portuaire qui aurait le contrôle de tous les services de l'état en lien avec le port.

En conclusion, l'organisation actuelle et le fonctionnement des Ports de France amène le constat que Les missions régaliennes de Police Portuaire ne sont pas assurées de façon optimale dans certaines situations.

Le SNOP-FO souhaiterait donc qu'un audit soit réalisé, afin de pouvoir travailler conjointement à partir de ce document, en étant force de propositions, pour des évolutions, voire des restructurations à venir. Dans le cadre de ces discussions, le SNOP-FO apporterait son expertise technique portuaire et son expérience de terrain.

**DGAMPA :** Les administrateurs souhaitent prendre les places des OP. Ils souhaitent remplir les fonctions d'AI3P des OP. Le piège va se refermer sur les OP dès notre futur rattachement aux DIRM. Les OP et OPA resteront les faire valoir des administrateurs. La DGAMPA souhaite fusionner les OPA avec les ULAM, les CROSS et les CSN. Ainsi il ne restera qu'un corps de catégorie B multifonctions à la DGAMPA. Ils souhaitent rattacher les OP et OPA des GPM en PNA aux DIRM.

**COUR DES COMPTES :** Concours de circonstance ou fait concomitant, la cour des comptes vient de demander un audit via les cours régionales des comptes concernant un certain nombre de ports décentralisés sur le sujet de la sûreté.

**DREAL :** La DREAL souhaite passer tous les ports SEVESO pour récupérer les missions de police des matières dangereuses.

**SÛRETÉ :** La gendarmerie nationale et maritime souhaite récupérer la police du plan d'eau dans le



2026

Syndicat National des Officiers de Port - Force Ouvrière  
[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

---

cadre de la loi Narcotrafic et la surveillance du plan d'eau.

ASIP et ASP : Création d'une association lobbying des ASP dans le cadre de la création des directions « Sûreté » qui intégreraient les capitaineries.

**PROMOTIONS** : Les promotions au titre de 2025 devraient être publiées rapidement. Dans le cas contraire FO SNOP relancera la centrale.

**TAUX PRO/PRO** : Le taux des lieutenants exceptionnels est resté à 14 %, alors qu'il devait monter à 18 %. Concernant le taux des C2 vers C1, il est resté à 7 %. Une remontée de ce taux de 11 à 12 % serait un minimum.

**GRILLES INDICIAIRES OP** : Revalorisation des grilles de C2 et de l'échelle lettre B pour les capitaines HC et en chef.

**UNIFORME** : le décret est finalisé et se trouve sur le bureau de Mr Banel directeur de la DGAMPA.

**PÉNIBILITÉ** : Le suivi de la pénibilité n'est toujours pas abouti en raison des incessants remaniements ministériels. FO SNOP va continuer à porter le sujet avec notre ministère.

**INDICATEURS RH PASA** : la DGAMPA a sollicité très récemment les directions locales au sujet du P.A.S.A afin de quantifier les astreintes et tours de services des OP et OPA dans les capitaineries. Les revendications FO SNOP ne peuvent passer que par une montée en puissance de nos missions (PRF, Sûreté, MD...), et le rayonnement de notre profession (OMI, IHMA, ESPO, CNUCEDD...).

L'adresse mail du SNOP FO reste ouvert pour tout complément d'information. Nous devons collectivement monter en compétences et nous affirmer aux prés de nos différents interlocuteurs.

Si vous voulez que vos idées soient portées ne pas hésiter à adhérer à SNOP FO.

Le bureau du SNOP FO