

LA PLAISANCE AU CROISIC EN 2032

Nous comptons sur le changement d'équipe municipale pour que l'activité de la plaisance au CROISIC soit enfin reconnue et prise en compte dans ses besoins, son évolution et ses retombées économiques.

LE CONSTAT

La partie plaisance du port du CROISIC comporte 530 postes d'amarrage répartis sur cinq bassins (une centaine de plus qu'à la Turballe !) avec une absence totale de services (carburant, sanitaires, pompe à eaux noires, prestataires professionnels,) et de moyens de manutention adaptés à ce parc de bateaux présents et à venir.

La responsabilité de la gestion du port et de sa partie plaisance se répartit sur cinq niveaux administratifs qui démarre au niveau du département et se prolonge jusqu'à la CCI de Nantes-St Nazaire en s'appuyant sur deux DSP et l'existence d'une filiale. Cette organisation débouche sur une absence totale d'anticipation et de projection.

L'investissement pour le développement des infrastructures plaisance est paralysé par l'organisation juridique des DSP mise en place. Une proposition d'investissement abordée au conseil portuaire du 18 octobre 2024 par LAN a reçu une réponse d'infaisabilité juridique lors du conseil portuaire du 13 juin 2025.

Aujourd'hui, seule la compétence et la motivation de l'équipe portuaire actuelle permet de maintenir une activité sécurisée et tenant compte des besoins urgents.

LES CONSEQUENCES

A ce stade et si aucune décision n'est prise tant en matière d'investissement, d'organisation et de prestataires de services professionnels, l'activité et donc le devenir de la plaisance au CROISIC seront amenés à disparaître avec le constat prévisible suivant :

- La non prise en compte des évolutions de la plaisance avec les changements de pratiques, d'architecture de bateaux et de besoins faute de moyens et de services adaptés va tarir progressivement les demandes de contrat d'amarrage.
- Les bateaux présents vont être aspirés par des ports offrant un accueil en regard de leurs attentes en matière de services.
- Les rentrées financières vont ainsi diminuer progressivement et mettre en difficulté l'équilibre de la gestion du port. Une politique d'augmentation des tarifs pour compenser cette situation ne pourra qu'amplifier le déséquilibre et donc les pertes.