



**PORT DE  
BANDOL**

SEML Sogeba  
6 quai du port  
83 150 BANDOL  
Capital : 712500€

(+33)4 94 29 42 64  
[accueil@portbandol.fr](mailto:accueil@portbandol.fr)  
<http://portbandol.fr>  
RCS Toulon 333006138

# **Suivi des recommandations émises dans le rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des comptes Provence-Alpes-Cote d'Azur portant sur les exercices 2013 à 2017 de la Sogeba**

Auteurs du document : Philippe Rocheteau (président directeur général), Xavier Gautier  
(directeur administratif et financier)

## Table des matières

Suivi des recommandations	3
Recommandation n° 1 : Revoir et fiabiliser les procédures de facturation de l'activité de carénage et procéder à une évaluation du coût réel du service en vue d'un ajustement de la politique tarifaire par la ville de Bandol.	3
Recommandation n° 2 : Développer la prospective financière, élaborer et mettre en œuvre un plan pluriannuel d'investissement.	5
Recommandation n° 3 : Généraliser l'utilisation de l'horloge pointeuse pour l'ensemble des agents non-cadres, conformément aux dispositions du règlement intérieur.	6
Recommandation n° 4 : Mettre à jour le régime indemnitaire des agents de la Sogeba. Supprimer la prime de fin d'année pour le personnel saisonnier afin de se mettre en conformité avec la convention collective, supprimer la prime technique versée aux agents détachés.	7
Recommandation n° 5 : Régulariser l'ensemble des mises à disposition gratuites d'emplacements.	8
Recommandation n° 6 : Mettre en œuvre des outils de pilotage de l'activité : suivi des installations, indicateurs d'activité, qualité du service.	9

# Suivi des recommandations

## Recommandation n° 1 : Revoir et fiabiliser les procédures de facturation de l'activité de carénage et procéder à une évaluation du coût réel du service en vue d'un ajustement de la politique tarifaire par la ville de Bandol.

La procédure de facturation de la zone de carénage a été revue en 2018 et 2019, avec la mise en place d'un formulaire de pré-réservation sur internet. Les plaisanciers et professionnels reçoivent suite à cette demande un bon de manutention qu'ils doivent présenter à l'agent du carénage lors du rendez-vous fixé.

Cette nouvelle procédure a permis de proposer des rendez-vous à heures précises, rompant avec la tradition précédente où tout le monde venait à la même heure et était traité dans l'ordre d'arrivée.

Une première évaluation du coût réel du service a été menée en interne par le directeur administratif et financier sur la base des données comptables 2019. Sur ces bases, le point d'équilibre de l'aire de carénage avait été estimé à 550.000 euros HT de chiffre d'affaires (contre 310.000 euros an compte de résultat 2019) pour équilibrer les charges d'exploitation.

Une telle évolution du chiffre d'affaires ne saurait vraisemblablement pas reposer uniquement sur une politique d'ajustement tarifaire telle que préconisée par la chambre régionale des comptes puisqu'elle se traduirait par une augmentation des tarifs de plus de 77%.

En effet, cette recommandation « d'ajustement de la politique tarifaire » paraît bien théorique car la zone de carénage intervient dans un contexte concurrentiel et une hausse si importante des tarifs ne resterait pas sans effet sur sa fréquentation, produisant un effet contraire à celui voulu.

L'année 2020 a malheureusement été fortement impactée par les effets de la crise sanitaire et en particulier des mesures de confinement intervenues au printemps 2020 en pleine montée en puissance de la saison de carénage. Même si le niveau d'activité a malgré tout bien résisté, les performances économiques n'ont pas pu être redressées.

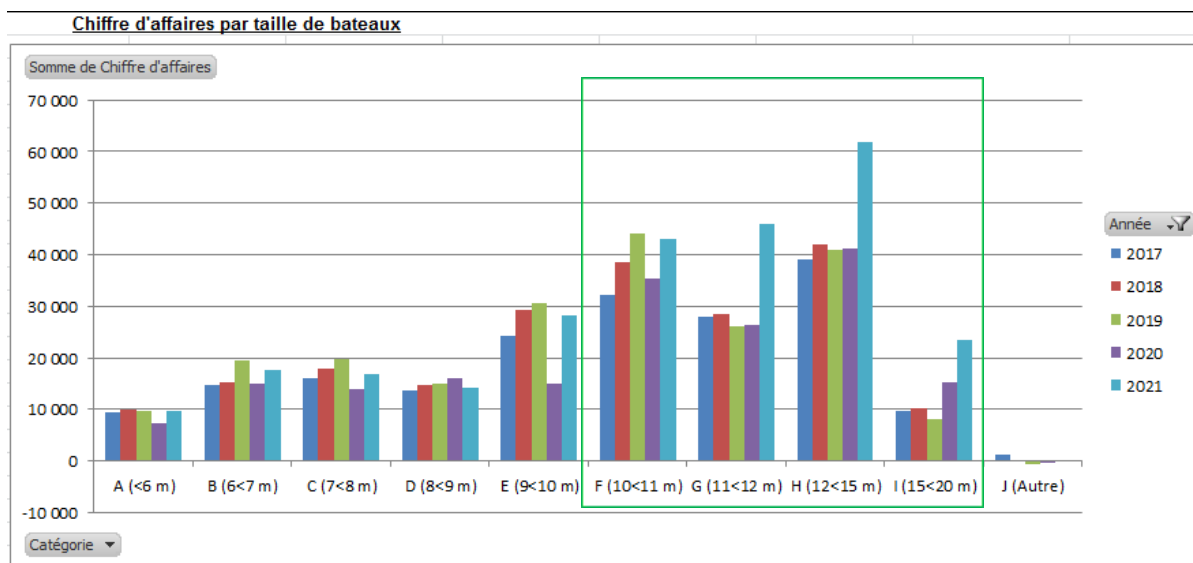
Les premiers résultats de l'année 2021 sont bien plus intéressants en la matière.

A la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2021, l'aire de carénage enregistre une hausse de son activité de près de 42%. La comparaison avec l'année 2019 fait ressortir une progression de plus de 20%.

Les premières analyses menées sur ces données montrent une plus grande activité sur des bateaux de moyenne et grande dimension.

Les bateaux de plus de 10 mètres représentent près de 67 % du CA HT pour un peu moins de 50% du nombre de bateaux traités.

Catégorie	Année 2019				Année 2020				Année 2021			
	Quantités	% Qtés/catégorie	CA HT	% CA/catégorie	Quantités	% Qtés/catégorie	CA HT	% CA/catégorie	Quantités	% Qtés/catégorie	CA HT	% CA/catégorie
A (<6 m)	342	9,49%	9 701,40	4,55%	316	8,48%	7 180,41	3,88%	404	8,55%	9 576,37	3,67%
B (6<7 m)	576	15,98%	19 488,90	9,15%	522	14,01%	14 943,50	8,08%	587	12,42%	17 568,62	6,74%
C (7<8 m)	475	13,18%	19 759,12	9,28%	419	11,25%	13 792,78	7,46%	498	10,54%	16 845,87	6,46%
D (8<9 m)	268	7,43%	14 873,61	6,98%	406	10,90%	16 046,34	8,68%	321	6,79%	14 261,77	5,47%
E (9<10 m)	504	13,98%	30 548,34	14,34%	269	7,22%	14 986,07	8,11%	560	11,85%	20 306,06	10,85%
F (10<11 m)	602	16,70%	44 079,69	20,69%	576	15,46%	35 306,60	19,10%	700	14,81%	42 939,49	16,46%
G (11<12 m)	268	7,43%	26 041,20	12,23%	384	10,31%	26 343,78	14,25%	706	14,94%	46 051,99	17,66%
H (12<15 m)	431	11,96%	41 021,79	19,26%	659	17,69%	41 297,06	22,34%	713	15,09%	61 819,94	23,70%
I (15<20 m)	57	1,58%	8 121,47	3,81%	179	4,80%	15 253,31	8,25%	237	5,01%	23 438,17	8,99%
J (Autre)	82	2,27%	-623,18	-0,29%	-4	-0,11%	-278,50	-0,15%	0	0,00%	0,00	0,00%
<b>Total général</b>	<b>3 605</b>	<b>100,00%</b>	<b>213 012,94</b>	<b>100,00%</b>	<b>3 726</b>	<b>100,00%</b>	<b>184 871,35</b>	<b>100,00%</b>	<b>4 726</b>	<b>100,00%</b>	<b>260 802,27</b>	<b>100,00%</b>



Ces premiers résultats encourageants symbolisent bien la politique menée par la Sogeba consistant d'abord à travailler sur une hausse de la qualité de service de l'aire de carénage plutôt que sur le niveau de tarifs des prestations. Les procédures et le professionnalisme déployés attirent une clientèle qui ne fréquentait plus l'aire de carénage depuis de nombreuses années.

L'attractivité et le haut niveau de services rendus par les professionnels qui interviennent sur l'aire de carénage, implantés dans les locaux de l'aire ou intervenant régulièrement de l'extérieur ne sont probablement pas étrangères non plus à ces bonnes performances.

Sur la période, l'excédent brut d'exploitation progresse significativement pour atteindre plus de 55.000 euros sur le semestre et aboutit à un résultat d'exploitation positif même s'il demeure très proche de zéro, ce qui est une première depuis longtemps et qui devrait augurer un redressement des résultats de l'aire de carénage.

L'analyse selon laquelle la zone de carénage est un service essentiel proposé aux plaisanciers du port est toujours d'actualité et même si elle est analytiquement séparée du port public, elle en fait pourtant bien partie et doit être regardée financièrement de manière globale avec l'activité portuaire.

Le récent changement de périmètre de la quasi-régie va bien entendu impacter les équilibres économiques de cette activité, notamment pour ce qui est de prendre en compte les nouveaux revenus (locaux des artisans) mais également les nouvelles charges (renouvellement des biens de la concession). La pyramide des âges et le renouvellement d'une partie des salariés de l'aire de carénage dans les 5 à 6 prochaines années jouera également de manière significative sur le volume des frais de personnels.

La Sogeba dispose aujourd'hui des outils et compétences en interne pour analyser ces phénomènes, les mesurer et en anticiper les conséquences.

## **Recommandation n° 2 : Développer la prospective financière, élaborer et mettre en œuvre un plan pluriannuel d'investissement.**

Dans la réponse qui avait été adressée à la chambre régionale des comptes en 2020, il nous avait paru opportun de rappeler que même s'il paraissait utile pour la Sogeba de se doter d'une prospective financière et d'un plan pluriannuel d'investissement, il ne fallait pas en surestimer les avantages

notamment car l'essentiel des investissements lourds (pannes, quais, etc.) reposait sur le budget municipal du port, distinct de celui de la Sogeba. Nous indiquions également que la contrainte posée par la durée de la convention de quasi-régie (fin en 2028) limitait l'horizon de prise en compte des investissements.

Conscients des limites posées par ce cadre, la commune de Bandol et la Sogeba ont engagé des discussions pour redéfinir le cadre de la convention de gestion du port de plaisance.

Dans le but d'offrir un port de plaisance avec un service de qualité, contribuant à la renommée de la Ville de Bandol et à l'accroissement de son activité, un projet important de transformation du port et de ses abords est aujourd'hui envisagé par la Collectivité, impliquant la réalisation d'ouvrages portuaires, notamment la reconfiguration de nombreuses infrastructures portuaires ainsi qu'une optimisation de la disposition des anneaux d'amarrage, afin de veiller aux besoins les plus larges des usagers.

Ce projet a vocation à être porté intégralement par la Sogeba, dans le cadre de la commercialisation de garanties d'usage et de l'ensemble des travaux de renouvellement, amélioration, réhabilitation, construction et extension mis à la charge du concessionnaire qui remettent en cause l'équilibre économique de la quasi-régie initialement conclue en 2016.

C'est ainsi que, d'un commun accord, les deux parties ont décidé de résilier le contrat de quasi-régie initial, et de conclure une nouvelle convention tenant compte des objectifs actuels, plus lisible et plus évolutive, afin de pouvoir tenir compte du développement constant de l'activité de port de plaisance.

En premier lieu, le périmètre de la concession a été revu. Ce périmètre plus complet est également plus lisible et permet de délimiter beaucoup plus précisément le champ de responsabilité de la Sogeba et celui de la Commune quant à l'entretien mais surtout quant aux gros travaux de renouvellement ou de reconfiguration devant impacter ces espaces à l'avenir.

Cette nouvelle convention présente également l'intérêt de définir clairement la feuille de route à suivre pour le développement du port de Bandol dans les décennies à venir.

La convention a été conclue pour une durée de 18 ans. Cette durée permet d'inscrire le port de Bandol dans un plan d'investissement ambitieux portant sur 50 millions d'euros qui seront investis sur la durée du contrat.

Environ 40 millions d'euros le seront avec l'apport de la commercialisation des garanties d'usage et permettront d'engager la construction d'infrastructures neuves et la reconfiguration en profondeur d'une partie significative des installations du port.

Ainsi, une déchetterie, un nouvel aménagement du plan d'eau central et d'une partie des pontons flottants attenants, une grande partie des quais, un pôle nautique, une station d'avitaillement redimensionnée devraient avoir vu le jour dans les 5 premières années du contrat.

La Sogeba financera ensuite environ 8,5 millions d'euros, sur les fonds qu'elle aura dégagés de l'exploitation portuaire.

Ces investissements de deuxième partie de contrat (2028-2038) permettront de renouveler les installations et le matériel de levage de l'aire de carénage, le port Est et une grande partie des bornes portuaires qui seront arrivés en fin de vie d'ici là.

Un plan pluriannuel d'investissements et un compte d'exploitation prévisionnel ont été établis par le concessionnaire pour valider sa capacité à faire face aux investissements qui sont portés à sa charge et annexés à la convention de quasi-régie.

En particulier, ce prévisionnel d'exploitation fait ressortir la capacité de la Sogeba à provisionner le renouvellement des installations de la concession sur la durée de la quasi-régie à un rythme compatible avec le calendrier prévisionnel des investissements (2028-2039). Cette approche est une approche prudente qui permet une mise en "réserve" des financements nécessaires au renouvellement des installations sur les revenus tirés de l'exploitation desdites installations. Elle est également fiscalement optimale puisque les provisions pour renouvellement constatées chaque année sont déductibles de l'impôt sur les sociétés.

La délimitation des responsabilités entre la commune et le concessionnaire pour la gestion de ces investissements a été clarifiée. La Sogeba sera le maître d'ouvrage de l'ensemble des travaux portuaires. Elle prendra en charge l'intégralité des gros travaux de renouvellement, de réparation et d'extension portant sur les installations du périmètre

S'agissant toujours d'une quasi-régie, la commune opérera un contrôle constant, via notamment le comité de contrôle, sur les opérations à réaliser qui seront toutes examinées tant d'un point de vue technique, juridique que financier. La commune conserve également les droits les plus étendus de contrôle sur le déroulement des opérations et des chantiers en cours de réalisation. Elle pourra, au travers du contrôle qu'elle exerce sur la gestion et la comptabilité du concessionnaire, s'assurer en permanence pendant la durée de la convention que les mises en réserves et la capacité d'autofinancement annoncées dans le prévisionnel sont bien réalisées.

### **Recommandation n° 3 : Généraliser l'utilisation de l'horloge pointeuse pour l'ensemble des agents non-cadres, conformément aux dispositions du règlement intérieur.**

Comme nous vous l'indiquions dans nos réponses à votre rapport d'observations définitives, notre analyse sur le recours systématique à l'horloge pointeuse diverge de celle qui ressort du rapport.

Le management moderne requiert une alchimie entre confiance et contrôle et un recours à des outils comme une horloge pointeuse ne nous paraît pas pertinent pour faire adhérer les salariés au projet d'entreprise.

Le respect des horaires de travail tout comme l'absentéisme ne sont plus des sujets d'actualité à la Sogeba. Les cadres, toujours au contact des effectifs de l'entreprise, assurent le contrôle des présences ainsi que l'encadrement du recours aux heures supplémentaires.

Il n'existe à l'heure actuelle aucun sujet à la Sogeba sur un ou des salariés qui n'effectueraient pas les heures pour lesquelles ils sont rémunérés. Les contrôles menés par la chambre régionale des comptes indiquaient qu'il n'y avait pas de difficultés sur les heures supplémentaires réalisées et rémunérées.

L'utilisation de la pointeuse pour les heures d'embauche et de sortie répondait lors de sa mise en place à une difficulté qui n'existe plus aujourd'hui. Le règlement intérieur évoluera dans les prochains mois sur cette question après la mise en œuvre du nouvel accord d'entreprise.

**Recommandation n° 4 : Mettre à jour le régime indemnitaire des agents de la Sogeba. Supprimer la prime de fin d'année pour le personnel saisonnier afin de se mettre en conformité avec la convention collective, supprimer la prime technique versée aux agents détachés.**

L'accord d'entreprise du 8 avril 2010 avait mis en place une prime de fin d'année qui s'apparentait à une prime de présence, corrélée à la durée des arrêts de travail des salariés. Cela répondait vraisemblablement à une problématique d'absentéisme et/ou d'arrêts maladies abusifs qui avait cours à cette époque.

Cette problématique d'absentéisme n'étant plus d'actualité, elle devait faire partie de la remise à plat des conditions de rémunérations des salariés prévue dans la renégociation de l'accord d'entreprise fin 2020.

La crise sanitaire de 2020 n'a pas permis de mener à bien cette procédure. Pour autant, l'objectif demeurant, la dénonciation de l'accord d'entreprise a été notifiée au début du mois d'octobre 2021 et un processus de négociations va s'engager avec les représentants du personnel pour aboutir à un nouvel accord d'entreprise plus en adéquation avec les contraintes et les défis que doit relever la Sogeba dans les années à venir.

De son côté, la prime de fin d'année issue de la convention collective ne vise pas le même but et n'est conditionnée qu'à une « ancienneté » d'au moins 6 mois. En ce sens, elle ne trouvait pas à s'appliquer aux salariés saisonniers auxquels avait recours la Sogeba et auxquels un prorata de cette prime était versé à tort.

Dès ce point relevé par les travaux de la chambre régionale des comptes, la Sogeba a pris la décision de ne plus verser cette prime « indue » aux salariés saisonniers. Cela a été effectif dès l'exercice 2020.

Enfin, concernant le régime indemnitaire des agents détachés de la Collectivité, la chambre régionale des comptes a relevé le recours à une prime technique qui ne trouvait pas de justification.

Comme indiqué dans nos réponses au rapport d'observations définitives, le souhait de la Sogeba était d'uniformiser le statut de l'ensemble de ses personnels.

Un des deux agents sous ce statut a fait connaître son souhait de mettre un terme à son détachement en début d'année 2021. Profitant de l'opportunité, il a été proposé au deuxième agent de quitter son statut de détaché de la collectivité et d'intégrer les effectifs de droit privé de la Sogeba. Ce changement de statut a eu lieu en avril 2021 de telle sorte que plus aucun personnel depuis cette date ne bénéficie de la prime technique.

En complément, et pour éteindre complètement le recours à cette prime technique non justifiée, la Sogeba a procédé à la dénonciation de cet usage. Un courrier d'information a été remis à l'ensemble du personnel et au représentant du personnel indiquant que le recours à la prime technique versée aux agents détachés de la collectivité serait dénoncé de manière définitive à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2021.

## **Recommandation n° 5 : Régulariser l'ensemble des mises à disposition gratuites d'emplacements.**

Ce point était déjà en cours de traitement au moment de la remise du rapport d'observations définitive et a été régularisé au quatrième trimestre 2020 par la validation préalable en conseil municipal et la signature de conventions avec les bénéficiaires.

La commune avait d'ores et déjà connaissance des gratuités historiques concernant un nombre limité d'acteurs n'ayant pas d'activité économique. Ces acteurs ont tous une activité associative, étatique ou de secours en mer : SNSM, Maîtres-Chiens Sauveteurs Aquatiques Terre-Neuve 83, douanes, SNB.

Les conventions et gratuités qui ont été reconduites en 2021 l'ont été dans le respect de cette même procédure de validation préalable en conseil municipal. Dans certains cas, des conventions pluriannuelles ont été établies entre le bénéficiaire, la Sogeba et la Ville afin de ne pas avoir à statuer chaque année sur leur gratuité. Ces conventions permettent également de préciser les droits et obligations de chacune des parties.

En ce qui concerne les acteurs économiques qui bénéficiaient de gratuités, toutes les situations avaient déjà régularisées à la fin de l'année 2019, en particulier pour la société Paul Ricard avec l'application de l'ordonnance 2017-562 et l'attribution d'une AOT régulièrement accordée dans ce cadre à compter du 1er janvier 2020.

La situation de la société ATSM a également été régularisée. Elle a bénéficié d'une AOT délivrée en vertu des exceptions prévues à l'ordonnance 2017-562 pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 30 juin 2021 pour un seul poste d'amarrage situé près de son local d'activité de l'aire de carénage.

A l'issue d'une procédure d'appel à candidature lancée par la commune de Bandol, la société ATSM a été attributaire d'une AOT pour l'occupation d'un local sur l'aire de carénage pour la période allant du 1<sup>er</sup> juillet 2021 au 30 juin 2028. L'occupation de ce local était destinée à une activité de travaux sous-marins et était assortie de la mise à disposition d'une place d'amarrage au port. Une nouvelle AOT a donc été régularisée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021 dans ce cadre.

Tous les autres acteurs économiques du port bénéficiant d'autorisations d'amarrage ont été attributaires en application des dispositions de l'ordonnance 2017-562 au terme d'une procédure menée par la Sogeba au quatrième trimestre 2019.

## **Recommandation n° 6 : Mettre en œuvre des outils de pilotage de l'activité : suivi des installations, indicateurs d'activité, qualité du service.**

Comme indiqué dans nos réponses à votre rapport d'observations définitives, un certain nombre d'outils de pilotage qui n'existaient pas en 2017 lors du changement de direction avaient déjà été mis en place avant l'émission du rapport.

Ainsi, la direction de la Sogeba dispose de tableaux de reporting mensuels permettant de mettre en perspective sur plusieurs années des chiffres d'affaires et volumes concernant les escales, le carburant et l'activité de la zone de carénage. Ces données sont produites rapidement en interne chaque début de mois et permettent d'avoir une lecture très réactive des performances période par période. Elles font également l'objet d'analyses plus approfondies une à deux fois par an (à la fin de la saison estivale notamment) avec une capacité à produire des analyses plus détaillées (facturation par type de bateaux, m2 facturés, etc..).



En complément, dès 2018, une interface de service client a été mise en œuvre. Elle permet de connaître les temps moyens de réponses aux demandes qui sont adressées mais également le nombre de demandes reçues et le nombre de réponses traitées.

Cet outil permet une historisation complète des échanges avec les clients et un meilleur suivi des dossiers.

Les données de suivi sont maintenant analysées et suivies mensuellement et font apparaître une nette progression dans le traitement des demandes clients avec une taux de réponse dans les 24h de la demande qui est passé de 49% en 2019 à 66% en 2020. Sur les 9 premiers mois de l'année 2021, ce taux atteint même 81%.

Le taux de résolution des demandes reste assez stable à 98% mais sur un nombre moyen de demandes mensuelles qui aura presque doublé entre 2019 et 2021.

En parallèle, les formulaires déployés en ligne tant pour la réservation d'escales que pour la réservation de rendez-vous sur l'aire de carénage permettent de générer automatiquement un grand nombre de statistiques utiles pour analyser les évolutions de l'activité.

Cela dit, il reste encore du chemin à parcourir sur la question du suivi qualitatif de la relation client ainsi que sur le suivi de la qualité du service.

L'année 2020 a été peu propice au déploiement de nouveaux outils tels que les sondages et autres enquêtes de satisfaction. Toutefois, l'objectif perdure et a même été réitéré et précisé dans les conditions de la nouvelle quasi-régie puisque la commune de Bandol a expressément prévu dans son article 12 sur la qualité de service que :

*« Afin de contribuer à l'image de marque du service public du port de plaisance, le Concessionnaire s'engage à :*

- *Lancer tous les 2 ans, une campagne de mesure de la satisfaction des usagers afin de connaître les besoins et attentes de chaque catégorie d'usagers, et ce dans l'objectif d'harmoniser la gestion des ouvrages avec la politique d'accueil des autres services publics et de permettre à la Collectivité de mesurer la qualité du service rendu au titre de l'exécution de la présente convention. Cette analyse devra prendre en compte tant la perception qu'ont les usagers de l'adéquation du service à leurs besoins que la description des moyens techniques et humains mis en œuvre par le Concessionnaire. Cette analyse sera effectuée au moyen d'enquêtes directes ou indirectes effectuées auprès des usagers et au regard d'indicateurs de qualité suivants :*
  - o la qualité et la nature de l'information délivrée aux usagers ;*
  - o l'accueil des usagers et la disponibilité des personnels du Concessionnaire ;*
  - o la concertation entre le Concessionnaire et les usagers ;*
  - o l'organisation d'animations ou d'événements particuliers ;*
  - o la disponibilité et l'adéquation des équipements et services mis à la disposition des usagers ;*
  - o le traitement des réclamations ;*
  - o la qualité de l'environnement ;*
  - o les tarifs pratiqués ;*
  - o le rapport qualité/prix des prestations ;*
  - o la propreté des installations ;*
  - o la sécurité.*
- *Tenir un registre des observations des usagers et informer la Collectivité en cas de difficulté persistante. »*

Cette formulation plus précise avec un calendrier de remontée d'information permet d'encadrer cette nécessité.

La mise en place d'un questionnaire visant à être suivi au fil du temps permettra de mesurer le degré de satisfaction à un instant donné mais également donnera les outils pour en suivre l'évolution dans le temps.

D'une manière générale, la Sogeba a déjà développé un premier niveau d'indicateur de suivi tant de l'activité que du service. L'ensemble de ces éléments est remonté annuellement dans le rapport du délégataire qui est fourni à la commune de Bandol. Ce rapport est maintenant produit en interne et contient un grand nombre de ces indicateurs et des analyses associées.

Enfin concernant le suivi des installations, un marché de « diagnostic des installations et de gestion préventive des installations portuaires » a été lancé par la commune au printemps à la demande de la Sogeba. Il a été attribué en juillet 2020 à la société Accoast, spécialiste en la matière.

La Sogeba a pleinement collaboré avec les auditeurs de la société Accoast lors de la phase de diagnostic et de collecte des informations tant techniques que documentaires.

Un rapport complet de diagnostic a été rendu à la commune de Bandol et à la Sogeba en décembre 2020 incluant un relevé et une structuration complète du patrimoine portuaire, un état des lieux qualifié de ce patrimoine selon la méthode VSC. Ce rapport intégrait également un plan d'action.

Outre cette « photographie » du patrimoine portuaire, la mission d'Accoast intégrait également le déploiement d'un outil de gestion et de suivi des infrastructures portuaires. Le logiciel Gecope a donc été déployé sur la phase de ce premier diagnostic. Les maîtres de port de la Sogeba ont été formés pour alimenter ce logiciel des informations pertinentes en rapport avec la maintenance et le suivi des installations (DOE, travaux, planification, etc...).

Cet outil permet ainsi à la Sogeba, en sa qualité d'exploitant, mais également à la commune, de suivre périodiquement l'état de son patrimoine, les actions de maintenance et/ou de renouvellement engagées ou à engager, etc...

Parallèlement, la Sogeba a étoffé ses équipes fin 2019 d'un agent technique en charge de l'entretien courant des installations (notamment électriques) qui est un maillon essentiel du dispositif de gestion et de planification des travaux d'entretien à venir. Compte tenu de l'importance du suivi des installations, le recrutement d'un agent de maintenance supplémentaire a été intégré dans le prévisionnel d'exploitation en 2023. Il est également prévu d'intégrer à cette même date un effectif spécifiquement de type ingénieur chargé de la gestion et du suivi des infrastructures qui aura également un rôle moteur dans le suivi des nombreux chantiers découlant du plan pluriannuel d'investissement.