



Avis sur le rapport 4-4 de l'Exécutif régional
Point d'avancement de la renégociation de la convention TER

Rapporteur : Cédric Journeau

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Pour rappel, par délibération des 25 et 26 janvier 2023, l'assemblée régionale a décidé de sursoir au vote effectué un an plus tôt (AP de janvier 2022) visant à concentrer l'ouverture à la concurrence du réseau TER BFC au 1^{er} janvier 2026.

Cette décision a été justifiée par le fait que les conditions techniques indispensables à la correcte mise en œuvre du processus d'ouverture à la concurrence n'auraient pas été réunies dans les temps. La filialisation tardive de l'atelier de maintenance N3 ainsi que le programme de maintenance décrit ci-dessus constituent à eux seuls des contraintes d'exploitation qui ont acculé par le fait la Région à devoir repenser la stratégie d'ouverture à la concurrence du réseau TER mais également le conventionnement avec l'exploitant historique.

En effet, le terme de la convention actuelle TER étant le 31 décembre 2025, la Région a souhaité invoquer le motif d'intérêt général afin de résilier d'un commun accord la convention TER 2018-2025, résiliation qui, réglementairement, ne pouvait pas intervenir au-delà du 25 décembre 2023, date butoir pour un reconventionnement avec l'exploitant historique. Les bases de cette renégociation reposent sur une durée de convention allant de 10 ans avec une sortie progressive des lots du réseau TER tout au long de la future convention.

Aussi, est-il possible d'envisager d'ici la prochaine assemblée régionale programmée au dernier trimestre 2023 le reconventionnement effectif avec l'exploitant historique et prévoir par le fait le lancement de l'ouverture à la concurrence du lot détachable pressenti, objet en parallèle d'un rapport à l'assemblée du 30 juin 2023.

Avis du CESER

Observations générales

Le CESER remercie la Région pour la **clarté des informations transmises** à travers ce rapport qui permet par ailleurs d'avoir une vision à long terme sur ce sujet important.

Remarques

D'un point de vue financier, deux points interpellent le CESER :

- Cette renégociation amènerait à une **baisse de 30M€ par an de la contribution TER** de la Région, autrement dit, à une baisse directement appliquée sur les charges : le CESER se questionne alors sur la faisabilité d'un tel gain en productivité à iso-service, sans qu'il y ait de conséquences négatives visibles sur le terrain. Le CESER regrette que l'augmentation de l'offre à terme n'ait pas été un facteur plus déterminant.

- La **facturation de la charge énergie** est basée sur le coût réel d'approvisionnement, auquel s'ajoutent les frais de structure de cette filiale de la SNCF, laquelle ajoute une marge de +5%. Cette marge est présentée par la SNCF comme étant des frais de gestion applicables à l'ensemble et de manière identique auprès de toutes les Régions mais ces frais pourraient être déjà inclus dans le coût réel d'achat d'énergie et interrogent sur la transparence affichée sur ce poste de dépense qui est plus que décisif.

De plus, le CESER note que le **dispositif incitatif appliqué en matière de qualité de service** permettra à la Région d'affecter une pénalité financière à la SNCF pouvant aller jusqu'à 6M€ par an en cas d'irrégularités. En effet, la SNCF serait objectivée dans cette nouvelle convention à tenir une régularité de service à hauteur de 97,5%. Le CESER s'interroge sur les irrégularités de services prises en compte dans le calcul de cet indicateur.

Le CESER restera vigilant sur la soutenabilité de réaliser à la fois une productivité et une amélioration de la qualité de service, avec une volonté d'augmenter la fréquentation de manière significative.

En effet, le CESER attire l'attention sur **l'ambition d'augmenter la fréquentation** au regard de la disponibilité des matériels. Cette ambition peut être contreproductive si la Région n'investit pas rapidement dans l'acquisition de nouveaux matériels (ex. : notamment les rames à 2 niveaux) ou le maintien à niveau du matériel actuel en passe d'être réformé.

Enfin, **l'approche du "tout connecté"** dans la gestion de l'information et de la billettique en matière de transport est à mettre au regard de la nécessité d'être dans une démarche de sobriété mais également de l'incapacité pour certains ménages de disposer des appareils nécessaires pour y accéder.

Vote du CESER : adopté à la majorité - 31 contre, 7 abstentions.

Déclarations

Sandrine Carrette et Christelle Faivre, au nom du collège 2

Le 27 janvier 2022, lors de la réunion plénière du Conseil régional, l'exécutif régional (PS) avec le soutien d'EELV et de LREM, avait voté l'ouverture à la concurrence totale des 17 lignes du réseau TER Bourgogne-Franche-Comté. Nos organisations syndicales n'ont eu de cesse d'interpeller les élus pour alerter sur la nocivité de ce projet sur le service public ferroviaire régional et les conséquences néfastes qu'il engendrerait pour les usagers. Portant la revendication d'une renégociation longue de 10 ans avec l'opérateur historique qu'est la SNCF et sans ouverture à la concurrence, nous avons alors reçu une fin de non-recevoir de l'exécutif régional qui avait alors balayé nos légitimes revendications, se cachant derrière le droit européen en prétextant l'impossibilité de réaliser cette renégociation.

Finalement, en janvier 2023, la présidente du Conseil régional, soumettait au vote un rapport préconisant une renégociation d'une convention avec la SNCF, preuve en est que nos organisations avaient raison et que cette possibilité aurait pu être réalisée dès janvier 2022.

Aujourd'hui, l'exécutif régional présente un rapport sur l'avancement de cette renégociation qui devrait remplacer la convention actuelle par une convention de 10 ans à compter du 1^{er} janvier 2023 (avec effet rétroactif). Si nous prenons acte de ce premier recul, fruit de la mobilisation des cheminots, des usagers et d'élus, nous restons fermement opposés au contenu de celle-ci et à la volonté du Conseil régional d'entamer le processus d'ouverture à la concurrence. En effet, l'exécutif régional souhaite acter l'ouverture d'un premier lot dès le 12 décembre 2026 comprenant les lignes de l'ouest (Nivernais et Saône-et-Loire) bourguignon ainsi que les péri-urbains Dijon-Chalon-Mâcon.

Un autre lot devrait être envisagé en 2030, puis les 2 derniers lots en 2033, sans pour le moment en connaître officiellement les contours. À noter qu'un lot spécifique "système de distribution" serait quant à lui prévu pour 2029.

À terme, c'est donc bien l'ouverture totale à la concurrence que s'est fixé comme objectif l'exécutif régional !

POUR NOS ORGANISATIONS SYNDICALES, C'EST TOUJOURS NON À L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE !

Alors que les principaux indicateurs de qualité de services du TER BFC sont au vert, rien ne force le Conseil régional à entamer ce processus. Nous revendiquons toujours une renégociation pour 10 ans avec SNCF Voyageurs sans ouverture à la concurrence.

L'ouverture du réseau à des opérateurs privés qui ne chercheront que des lots faciles à exploiter et à forte rentabilité nous fait craindre un impact néfaste sur la qualité de service et les finances publiques une fois la totalité des coûts pris en compte.

Les usagers du TER BFC n'ont pas à payer la privatisation du service public ferroviaire !

L'allotissement du réseau ne fera pas baisser le coût des billets et ne garantira pas l'amélioration du service.

La multiplicité des acteurs va complexifier l'exploitation du réseau et ne permettra plus la mutualisation des moyens de production (personnel, matériel...) qui est aujourd'hui la clé pour faire face aux aléas.

Ce découpage mettra fin à la péréquation économique qui permet aujourd'hui une égalité de traitement pour tous les usagers du TER BFC et une accessibilité pour tous à la mobilité.

L'ouverture à la concurrence coûte plus cher aux contribuables car les autorités organisatrices doivent subventionner encore plus les nouveaux opérateurs, à l'instar des appels d'offres en PACA.

Finalement, c'est bien le service rendu aux usagers qui s'en trouvera dégradé (discontinuité des correspondances ; information aux voyageurs en situation perturbée ; prix des billets...).

Ce n'est pas en s'enfermant dans une position dogmatique d'ouverture à la concurrence que le Conseil régional BFC répondra aux enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux auxquels nous devons faire face.

Nos organisations défendent toujours un Groupe Public Ferroviaire intégré et acteur du progrès social permettant une accessibilité à tous et garantissant la sécurité des voyageurs.

L'intersyndicale appelle donc à un rassemblement ce 29 juin 2023 de 12h30 à 14h devant le Conseil régional BFC afin de contester cette ouverture à la concurrence néfaste pour tous.

Cédric Journeau, au nom de la FNAUT

Ce point d'avancement était très attendu depuis l'ouverture à la concurrence totale avortée approuvée par la Région en janvier 2022 puis annulée en janvier 2023. Il a au moins l'avantage de donner les orientations en terme de mobilité ferroviaire dans la région pour les 10 ans à venir.

La stratégie financière voulu par la Région de baisser de 30 millions d'euros est louable mais le choix politique d'étoffer pour la même contribution annuelle aurait été plus dans l'air du temps au regard de l'augmentation de la fréquentation.

La FNAUT attire l'attention sur plusieurs points :

- Le maintien de toutes les lignes ferroviaires TER dans la région.
- Une tarification toujours plus attractive, en particulier pour les occasionnels et les touristes.
- Une qualité de service annoncée de 97,5 % qui semble très ambitieuse.
- L'avenir avec un billet unique pour l'usage de tous les transports en BFC.
- La prise en compte des vélos à bord ou à proximité des TER.
- Le matériel (opération mi-vie des AGC qui immobilisera la moitié du parc, l'acquisition de nouveau matériel, le maintien en service temporaire du matériel en phase de réforme).
- Et l'infrastructure. Ce dernier point est le maillon indispensable à la circulation ferroviaire, 4 lignes sont menacées en BFC : Paray-Gilly, Étang-Autun, Épinal-Lure ou la ligne des Hirondelles.

Afin de faire de cette convention, un bon outil de mobilité, la région doit mener de front plusieurs autres chantiers. La FNAUT votera pour l'avis.

Guy Zima, au nom de la CGT

Les rapports soumis par l'exécutif au CESER rentrent maintenant dans le concret et après Rail 2026 devenu 2027, nous avons la confirmation d'un choix politique de soumission au mieux, de partage ou de soutien au pire, à une politique de démantèlement des services publics assurés par des entreprises publiques.

Alors que l'actualité de l'énergie devrait nous vacciner des ambitions libérales et de la mise en concurrence, il nous est proposé d'entrer à notre tour dans cette danse mortifère.

Le projet proposé ne concerne que l'exploitation des services et exclut les sujets des gares et des infrastructures, ce qui est à souligner. Ainsi, le Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté confirme par écrit que l'ouverture totale prévue dans Rail 2027 se mue officiellement en ouverture partielle. Pour autant notre hostilité reste la même et notre opposition se confirme.

Sans trop aller dans la technique, le projet présenté, pose plus de problèmes à venir qu'il ne résout ceux qui existent et que nous ne nions pas. Pour autant, certaines questions se posent déjà :

- Un découpage des lignes en 4 lots semble acté. Produire un train, le faire circuler dans des conditions de sécurité, fiabilité, confort, régularité nécessitent une synergie entre tous les acteurs et métiers du ferroviaire. Comment, en cas de situation perturbée avec une désimbrication de la production telle que celle présentée, serait-il possible de mutualiser personnels et matériels ? Comment avec le découpage du lot 1 présenté, penser que des voies et installations techniques pourraient être mises à disposition en gare de Dijon notamment ?

Chaque lot devrait avoir sa réserve de moyens (humains et matériels) entraînant un surcoût évident ou pire, des renoncements/annulations au moindre aléa.

Quelle correspondance sera-t-elle assurée entre un TER d'un opérateur différent de la SNCF avec un TGV ou un TET, ou entre opérateurs TER différents ?

- Les sommes annoncées dans les rapports (30 M€, prix de l'électricité, inflateur RH) mériteraient, pour être crédibles et transparentes, d'avoir un point 0 de départ pour regarder ce qu'il en est actuellement.

- Cette vente à la découpe pose aussi avec force le problème du matériel ferroviaire, de sa maintenance, de son affectation et des pertes de possibilités de mutualisation une fois ces choix faits.

- La multiplicité des opérateurs ou des contrats engendrera des difficultés de mise en cohérence des demandes et traitements de sillons, de gestion opérationnelle des circulations notamment dans le choix des priorités entre les diverses entreprises ferroviaires.

- Les objectifs annoncés tant financiers auront une contrepartie sur les moyens humains et les organisations mises en place et seront difficilement compatibles avec les objectifs de régularité visés à 97,5% dont il sera important derrière les annonces de vérifier les clauses exonératoires avant d'en valider le principe et ses dangers.

Les salariés comme les usagers, seront impactés. Nationalement, la SNCF a décidé de répondre à tous les appels d'offres qui seront lancés par les Régions. Cependant, elle le fait via des filiales de droit privé soit d'initiative, soit en réponse à une clause d'appel d'offre. Les cheminots qui opèrent aujourd'hui dans le service public se verraient dans l'obligation d'être transférés dans une filiale ou chez un autre opérateur, et avec bien sûr une réduction de leurs droits. C'est ce que l'on appelle le dumping social et le maintien de l'ouverture à la concurrence proposé le met en place explicitement, impliquant la responsabilité de ses approbateurs. Car je le réaffirme haut et fort, affirmer que le statut est maintenu pour les personnels transférés est vide de sens car l'essentiel de la réglementation sera remis en cause par les accords d'entreprises à renégocier.

Pourtant la voie n'est pas sans issue, des Régions telles la Bretagne ou l'Occitanie, ont reporté l'échéance de l'ouverture à la concurrence. Si cela est possible ailleurs, pourquoi la Région Bourgogne-Franche-Comté s'entête-t-elle ? Les organisations syndicales proposent et demandent toujours la renégociation d'une convention longue sans ouverture, avant décembre 2023, avec la SNCF. Cela est possible légalement mais surtout nécessaire socialement et socialement pour un réel service public ferroviaire de qualité pour les usagers de Bourgogne-Franche-Comté.

Rappelons-nous que la SNCF a précisément été créée en 1937, par décret pour rationaliser le chemin de fer jusqu'alors laborieusement exploité par des compagnies privées sans cohérence, pour mutualiser, uniformiser et ainsi mieux répondre aux besoins des populations et de développements économiques des territoires.

Maintenant, il nous faut évoquer la responsabilité sociétale issue de ces rapports. Sans noircir le trait, si toutes les Régions se positionnent sur les mêmes objectifs, la SNCF telle que nous la connaissons va vivre de mauvais jours et c'est un doux euphémisme. Ce n'est pas du catastrophisme, mais pour qui connaît le modèle économique du ferroviaire français, son équilibre ne peut reposer sur les seules liaisons TGV, elles-mêmes mises en concurrence. Quel aménagement du territoire restera-t-il, lorsque l'on sait que 60% des liaisons sont déficitaires ? Notre région pourrait être victime collatérale des effets de ses propres choix. La demande de la ville de Dijon de la réouverture de la liaison directe avec Lille est sur ce sujet éclairante et dans ce cadre, il faut être logique dans sa démarche quand on appelle à signer des pétitions d'un côté et voter des textes de l'autre. Schizophrénie ordinaire du libéralisme quotidien.

Dernier point, qui reprend l'introduction, à trop segmenter nos entreprises publiques, les conséquences ne sont pas neutres comme c'est le cas d'EDF fortement endettée et obligée de mettre plus d'électricité issue de l'ARENH à disposition de ses concurrents, la privant ainsi de ces ressources financières pourtant nécessaires à son développement.

Notre responsabilité collective est historiquement grande sur ces avis et sur ces rapports et la CGT prendra la sienne. Nous considérons que les avis du CESER ne peuvent se contenter de pointer des risques et des points d'attention et qu'ils sont à ce titre, insuffisants pour répondre aux enjeux. Nous ne les validerons pas en l'état à regret, pas plus que les rapports présentés mais ceux-ci sans regrets.

Fabrice Chambelland, au nom de la CFDT

Le CESER est saisi ce jour à travers le rapport 4.4 de l'exécutif, d'un avis sur un "Point d'avancement de la renégociation de la convention TER".

Tout d'abord, la délégation CFDT se félicite de la décision de l'exécutif régional de surseoir au vote effectué en janvier 2022 à son projet rail 2026, et s'étonne que le CESER n'ait alors pas été consulté lorsque ce rapport a été présenté au Conseil régional en janvier 2023.

La position de la CFDT régionale interprofessionnelle dont nous sommes les représentants prend en compte la défense de l'intérêt général et aussi l'intérêt des salariés concernés que sont les cheminots.

Si la CFDT se félicite qu'un reconventionnement de 10 ans soit possible entre la SNCF et la Région, elle vous fait part de ses inquiétudes sur cette nouvelle contractualisation et en particulier sur la mise en œuvre des lots détachables tout au long de la période 2023/2032. Il est par exemple précisé que le détournement des lots n'engendrera pas de surcoûts, ce qui ne semble pas réaliste. Chaque société, ainsi que les services techniques du Conseil régional se dotent en pareil cas de cellules de réponse aux appels d'offres dont il serait illusoire de penser qu'elles n'engendreront pas de surcoût pour la collectivité.

La CFDT s'inquiète également de la mise en concurrence d'un lot distribution en 2029, posant la question du reclassement des salariés affectés à celle-ci mais aussi de l'accès à la billetterie pour tous.

Un effort financier annuel de 30 M€ est également négocié avec la SNCF, et dans le même temps des pénalités pouvant aller jusqu'à 6 M€ en cas de non atteinte des objectifs de qualité de service, et un engagement pluriannuel avec un taux d'évolution de 20% en cumul sur la durée de la convention hors évaluation tarifaire. Ces objectifs semblent particulièrement ambitieux sinon irréalistes. Sont-ils atteignables sans péjorer la qualité de service quand dans le même temps il est demandé à SNCF d'indexer ses dépenses hors énergie sur un indice, dépendant de la politique RH ?

Le point d'avancement de la renégociation de la convention TER n'évoque pas deux éléments particulièrement dimensionnants de l'offre, tant pour le service rendu aux voyageurs que pour la capacité de la SNCF à atteindre ses objectifs :

- Sur la stratégie d'acquisition du matériel roulant et de ses centres de maintenance, il nous semble inconcevable de demander un engagement pluriannuel de 20% de recettes supplémentaires sans avoir augmenté l'offre ou à minima la capacité d'emport. De même, l'amélioration de la qualité de service ne peut durablement être atteinte que si l'on reconsidère le parc de matériel roulant.

- Cette renégociation a lieu sur la base d'une offre égale en nombre de trains kilomètres et nombre de dessertes. La délégation CFDT peut comprendre qu'il soit difficile de modifier plusieurs paramètres d'une convention et que les budgets régionaux soient particulièrement contraints, mais elle s'étonne toutefois de cette austérité de l'offre quand d'autres régions font le choix de s'inscrire dans un réseau express métropolitain ambitieux en termes de développement de l'offre ferroviaire.

Le CESER a pointé dans son avis la baisse de 30 M€ annuels sur les charges à service égal, ses doutes sur la capacité dans ces conditions à produire une offre de qualité, le dispositif incitatif appliqué en matière de qualité de service et une approche du tout connecté sur la distribution. L'écart entre les constats réalisés par le CESER et celui de la CFDT est conséquent. Il ne permet pas en l'état à la délégation CFDT de voter ce rapport. La CFDT votera donc contre celui-ci.

Françoise Frèrebeau, au nom de l'UNSA

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, Mesdames, Messieurs,

L'UNSA n'a cessé de rappeler son opposition à cette libéralisation qui entre dans un cadre global européen.

L'UNSA remarque que les pays qui ont déjà pris cette voie, l'Angleterre, la Suède, le Danemark reviennent en arrière car le système économique imaginé par l'Europe ne fonctionne pas.

L'Allemagne quant à elle n'a pas plus de trains depuis l'ouverture à la concurrence que la France n'en a avec la Régionalisation, certaines lignes ferment sans préavis laissant les usagers dans une situation catastrophique.

De même, en France, les entreprises similaires à la SNCF qui ont été soumises à la concurrence n'ont pas vu leurs coûts diminuer, il suffit de regarder EDF pour le vérifier.

Nous pouvons prendre comme démonstration, la libéralisation du fret ferroviaire qui amène aujourd'hui la disparition de ce dernier avec une privatisation des actifs dans deux filiales de droit privé amenant la suppression de 500 postes d'agents SNCF, et la grande braderie des contrats en cours aux entreprises privées qui jusque-là étaient en perte de vitesse mais qui vont dès à présent profiter allègrement de ce cadeau du gouvernement.

Pour l'UNSA, la concurrence est un outil pour alimenter les actionnaires privés et non pour donner un service public de qualité.

- L'allotissement du réseau ne fera pas baisser le coût des billets et ne garantira pas l'amélioration du service.
- La multiplicité des acteurs va complexifier l'exploitation du réseau et ne permettra plus la mutualisation des moyens de production (personnel ; matériel...) qui est aujourd'hui la clé pour faire face aux aléas.
- Ce découpage mettra fin à la péréquation économique qui permet aujourd'hui une égalité de traitement pour tous les usagers du TER BFC et une accessibilité pour tous à la mobilité.
- Finalement, c'est bien le service rendu aux usagers qui s'en trouvera dégradé (discontinuité des correspondances ; information aux voyageurs en situation perturbée ; voir prix des billets...).

La seconde convention TER Bourgogne-Franche-Comté qui nous est proposée au vote aujourd'hui, met toujours en place l'ouverture de la totalité du TER Bourgogne-Franche-Comté, mais cette fois-ci sur 10 ans avec SNCF.

Mais comme si cela n'était pas suffisant, on demande à l'entreprise historique SNCF une ristourne de 30M€ par an

malgré tous les efforts que la société historique SNCF a produit durant la dernière convention et jusqu'à ce jour. Cette demande d'effort conséquente nous laisse craindre une productivité sur le personnel SNCF et la disparition de nombreux guichets sur notre région.

De plus, la privatisation des TER aura pour conséquence le transfert du personnel, que ce soit dans une filiale spécifiquement créée par la SNCF ou chez un autre opérateur ferroviaire.

L'UNSA vous alerte sur le danger de ce projet :

- danger pour les salariés qui verront leur contrat de travail être modifié avec un abaissement des droits sociaux,
- danger pour les usagers qui ne verront qu'un changement d'opérateur sans aucune plus-value tant en termes de fréquence que de fiabilité,
- danger sur l'ouverture du réseau à des opérateurs privés qui ne chercheront que des lots faciles à exploiter et à forte rentabilité qui nous font craindre un impact néfaste sur la qualité de service et les finances publiques une fois la totalité des coûts prise en compte.

L'UNSA votera contre cet avis.

Olivier Brasseur-Legry, au nom de l'UDES

L'avis sur le rapport 4-5 lié par l'objet à l'avis 4-4 exprime avec clarté les préoccupations d'un sujet complexe, souligne la nécessité de porter la qualité des réponses aux usagers et le renforcement de l'offre de service. Cet avis dresse les principaux points de vigilance.

À l'appui des débats portés à la connaissance de l'exécutif en assemblée plénière, il convient d'apporter un éclairage complémentaire. Si la question de l'ouverture à la concurrence est un sujet largement débattu, il convient de porter une réflexion sur le "Comment" à savoir avec quel opérateur pouvons-nous répondre à l'amélioration des services auprès des usagers ?

Le calendrier d'ouverture à la concurrence d'un premier lot peut être rapproché d'une stratégie analogue dans d'autres régions. Le choix de l'opérateur devient alors crucial. Il existe une troisième voie entre les intérêts d'une implantation par des multinationales ou le choix de l'opérateur historique dont les statuts ont été modifiés pour permettre notamment la création de filiales.

Un autre modèle existe pour préserver le bien commun, les droits des salariés et une meilleure réponse pour les usagers. Le modèle de la Société coopérative d'intérêt collectif a pour objet la production et la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif qui présentent un caractère d'utilité sociale. Plusieurs avantages permettent à ce modèle de répondre aux enjeux du transport ferroviaire notamment par le fait que la rentabilité n'est pas l'objectif premier. Une coopérative dans le cadre du SCIC peut être composée de ses salariés, des usagers et également des personnes morales y compris des entreprises associées ou des collectivités publiques. Cette proximité entre qualité du service, implication des salariés à la décision et gestion d'une entreprise préserve des effets pervers ou des biais d'une ouverture sans discernement à la concurrence. Les usagers et les salariés du train sont associés ensemble dans la gestion et les choix pour répondre aux nouveaux enjeux de mobilité.

La coopérative par son ancrage sur le territoire permet de mieux associer les réponses au territoire et les besoins des usagers. Le modèle de la SCIC a pour obligation d'utiliser ses excédents au service du bien commun et de la structure pour soutenir l'effort d'investissement ou le développement de l'outil de production (de 57,5% minimum à 100% selon les statuts). Le projet coopératif est une réponse éclairée sur le "comment" pour sortir par le haut de ce débat et favoriser des réponses plus adaptées pour les usagers au service notamment des lignes et dessertes libellées dans l'avis sur ce rapport.