

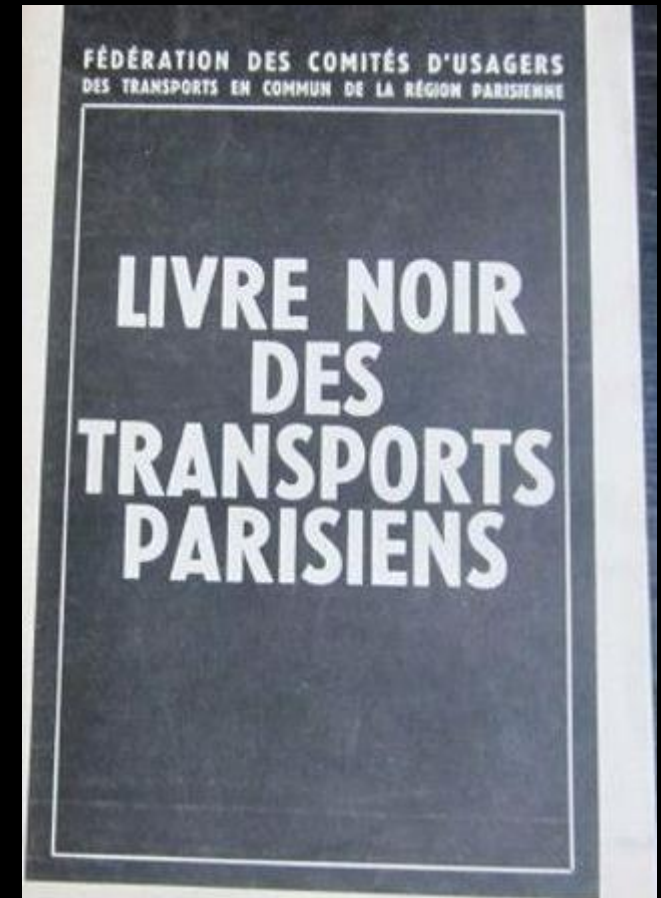
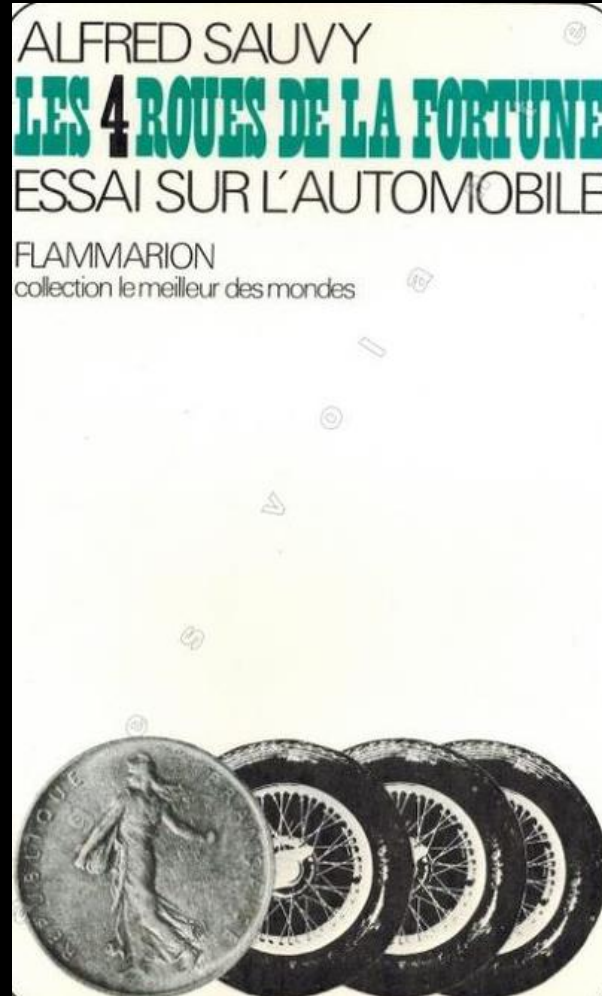
**Versement-Transport**

**Une étonnante genèse**

**Jean-Marc Offner**

**lhedate Metz 23-24 avril 2026**

# Fin des années 1960 : entre auto critiquée et TC épuisés



**LE GOUVERNEMENT  
NE NOUS TRANSPORTE  
PAS. IL NOUS ROULE.**

*Le Monde*, 3 février 1970

# Une coalition d'acteurs

## Prélude au colloque de Tours Un Livre vert met en lumière l'urgence d'une réhabilitation des transports en commun dans les villes

En quatre ans, la vitesse commerciale des autobus aux heures de pointe a diminué, dans une ville comme Nice, de moitié au moins (10 km-h. en 1964 ; 4,15 km-h. en 1968). Environ 70 % des réseaux de transport en commun des villes françaises voient diminuer ou stagner le nombre de leurs clients. Dans leur quasi-totalité, ils ont enregistré une baisse de la fréquentation et un déficit croissant. Au cours des quatre ou cinq dernières années, l'augmentation des temps de trajet entre le domicile et le travail a virtuellement annulé, dans la plupart des villes de quelque importance - et parfois bien au-delà - les bienfaits de la lente réduction de la durée du travail. Ce sont quelques-uns des éléments que le Livre vert du ministère des transports sur les transports urbains collectifs, qui va être publié dans les prochains jours, soumettra à la réflexion des maires, des spécialistes et du public, en prélude au colloque qui doit se tenir à Tours les 25 et 26 mai prochains.

# Le VT pour internaliser les effets externes positifs du transport collectif

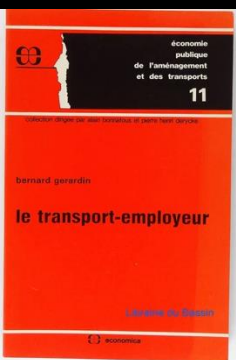
Extension des aires de recrutement  
des entreprises = source de productivité

Appariement offre demande d'emplois

Discussions à l'Assemblée nationale sur le projet de loi du 12 juillet 1971 instituant le versement transport en région parisienne.

Extrait de l'intervention de Jean Chamant, ministre des transports.

« La justification économique de ce versement réside [...] dans le fait que les employeurs de la région parisienne, grâce au réseau de transport existant, tirent avantage d'un marché de main-d'œuvre unique, sans comparaison avec ce que connaissent les autres régions de France. Nous estimons qu'il s'agit d'un service rendu qui doit avoir pour contrepartie la contribution que le projet de loi met à la charge de certains employeurs de la région parisienne. »



# Une affaire de droite      une affaire de gauche

## SECTEUR PUBLIC

### Pourquoi le rapport Nora est sorti du tiroir

C'est une bombe à retardement : le rapport du Groupe de travail sur les entreprises publiques diffusé à la fin de l'autre semaine a passé dix-huit mois sous le coude du Premier ministre. Président du Groupe, M. Simon Nora est le premier surpris de cette publicité soudaine. Et ravi. « Rien n'est pire, dit-il, que ces rapports dits « admirables » parce qu'ils dorment à tout jamais dans les tiroirs. » La décision de diffuser ce rapport, prise par M. Maurice Couve de Murville après une lecture de vacances, est-elle le point de départ d'une action d'envergure ? La réponse intéresse tous les Français dans leur double rôle de consommateur et de contribuable.

Le secteur public industriel est un très gros morceau de l'affaire France. Il emploie environ 6 % des travail-

leur, politique plus active de participation.

M. Georges Pompidou s'était engagé dans ces voies. Sans trop le dire, M. Couve de Murville a bien l'intention de suivre son exemple, sans hâte.

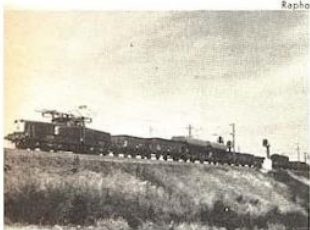
À la Snef, la réforme est déjà sur les rails. Une réunion a rassemblé, le 11 septembre, direction, syndicats et représentants du ministère pour examiner un projet allant dans le sens de l'autonomie de gestion et de la simplification des comptes.

En juillet 1967, les tarifs de la Ratp ont augmenté de 62 %, ceux

André Thévenaz



M. SIMON NORA.  
... est lancée.



TRAIN DE MARCHANDISES.  
L'opération « vérité des prix ».

leurs français, fournit 10 % de la production industrielle française et réalise près de 30 % des investissements. La

## Les entreprises publiques

Les patrons

# Affectations du VT

- Couverture des réductions tarifaires bénéficiant aux salariés
- Financement de la promotion, dépenses de fonctionnement consécutives à des améliorations et des investissements afférents au transport collectif urbain.

Les **contrats de développement** instaurés au 7<sup>e</sup> plan intègrent le même postulat, conçu comme aide temporaire de l'Etat censée alléger l'effort financier local dans l'attente des résultats bénéfiques de l'accroissement de l'offre.

Après les contrats de développement, les **contrats de productivité**.

Les contrats de développement avaient fait baisser les niveaux de recette puisque l'essentiel de l'offre s'était effectué dans des territoires moins denses donc avec moins de recette au kilomètre additionnel.