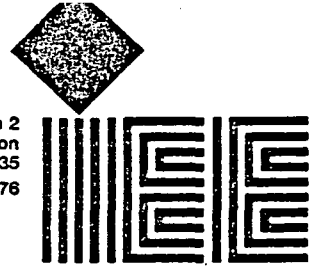


université lyon 2  
18, quai claude-bernard 69007 lyon  
(78) 72-31-35  
(78) 69-24-45 poste 476

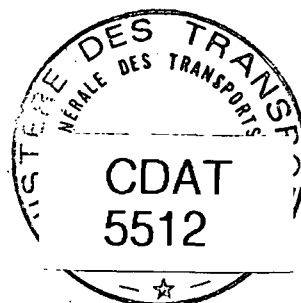


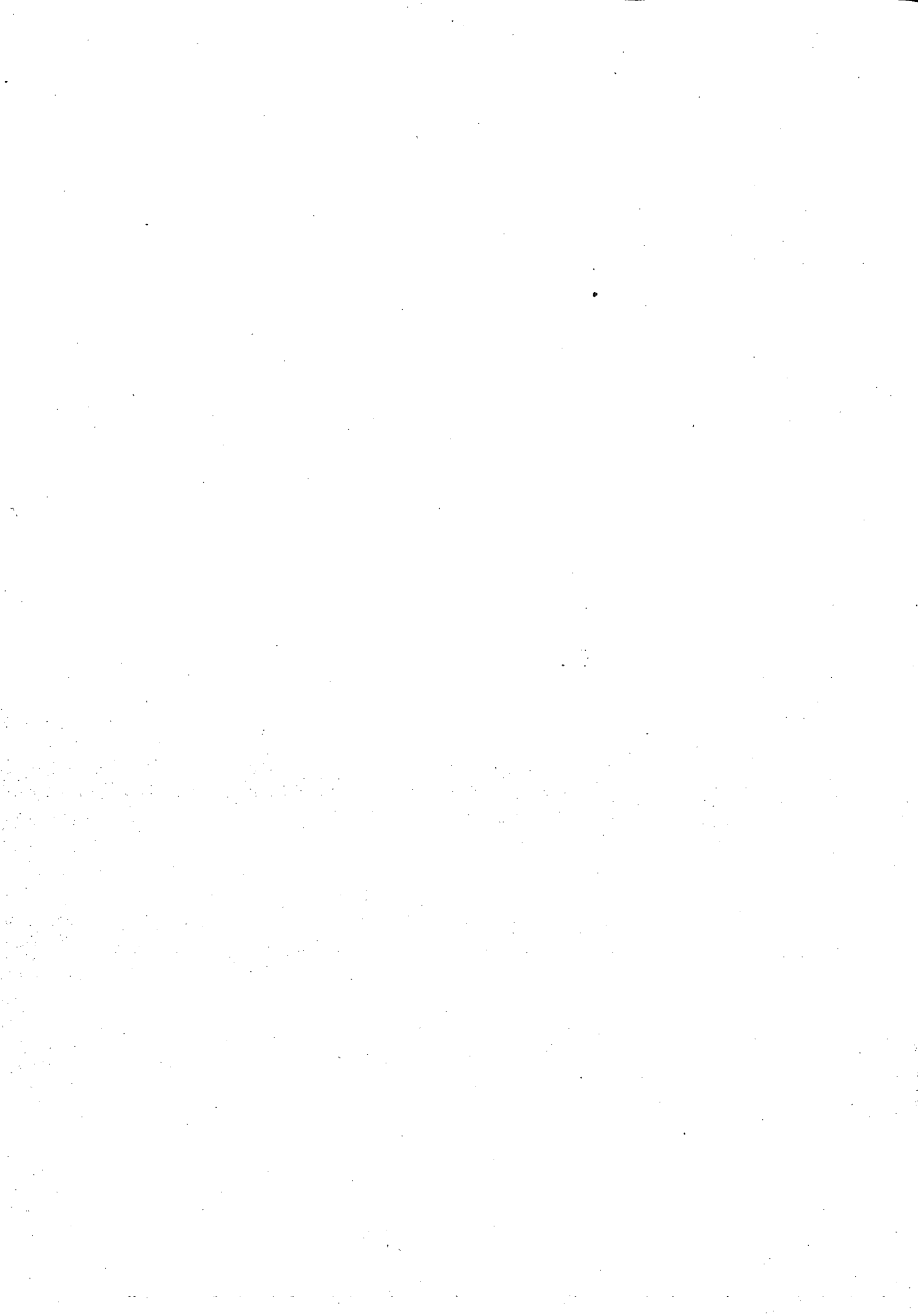
Institut des Études Économiques - Économie Publique des Transports et de l'Aménagement - ERA-CNRS 349

LE RAMASSAGE OUVRIER  
DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE

RÉSULTATS D'UNE ENQUÊTE  
AUPRÈS DES ÉTABLISSEMENTS  
EMPLOYANT PLUS DE 10 SALARIÉS

Novembre 1978





*Cette étude a été réalisée pour le compte de la Division des Etudes Economiques de la Direction des Transports Terrestres par la section "Economie Publique des Transports et de l'Aménagement" de l'Institut des Etudes Economiques de LYON.*

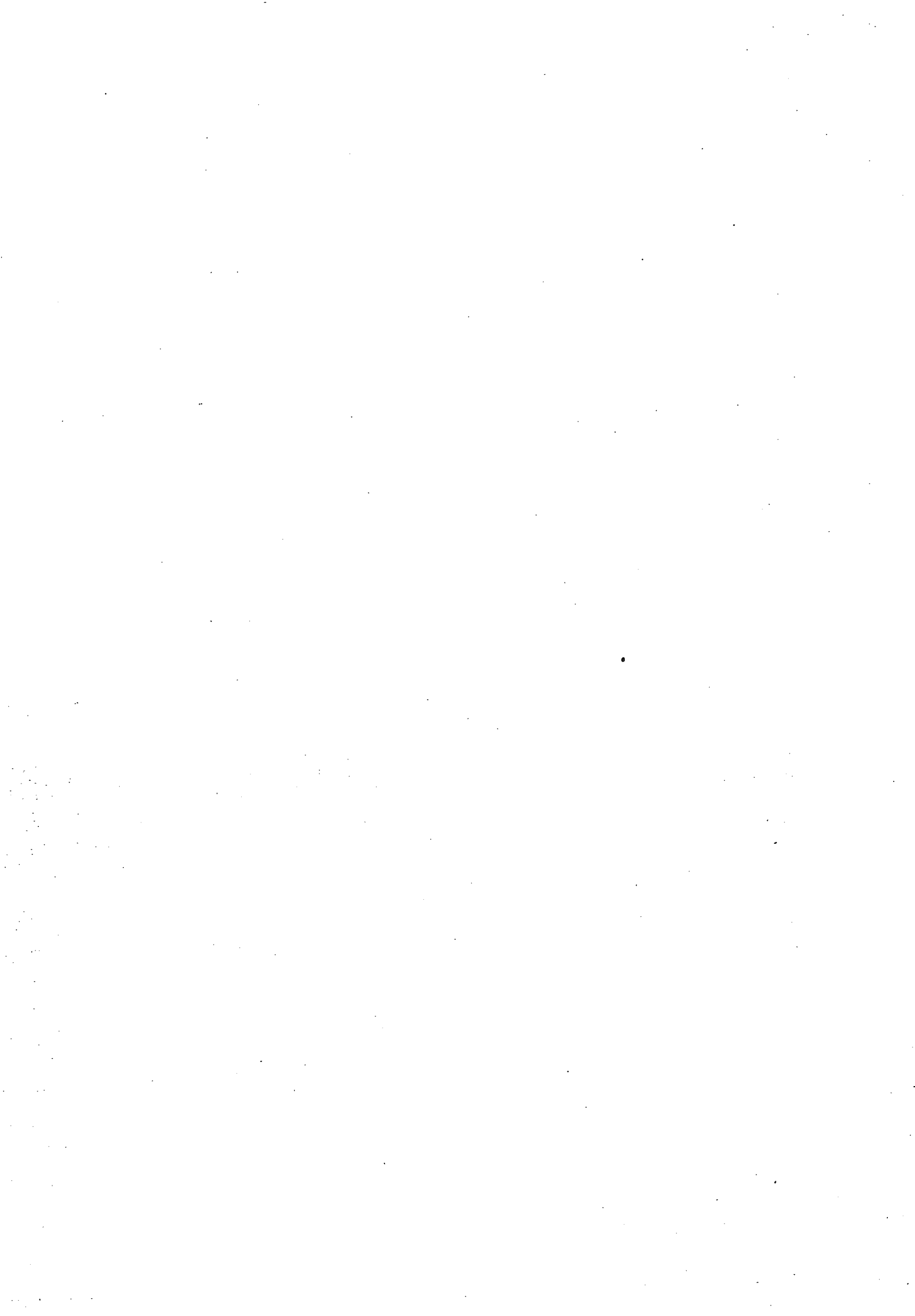
*Ont participé à la réalisation de cette étude :*

B. BOIS  
M. CLEMENT  
B. GERARDIN  
J. VALERE

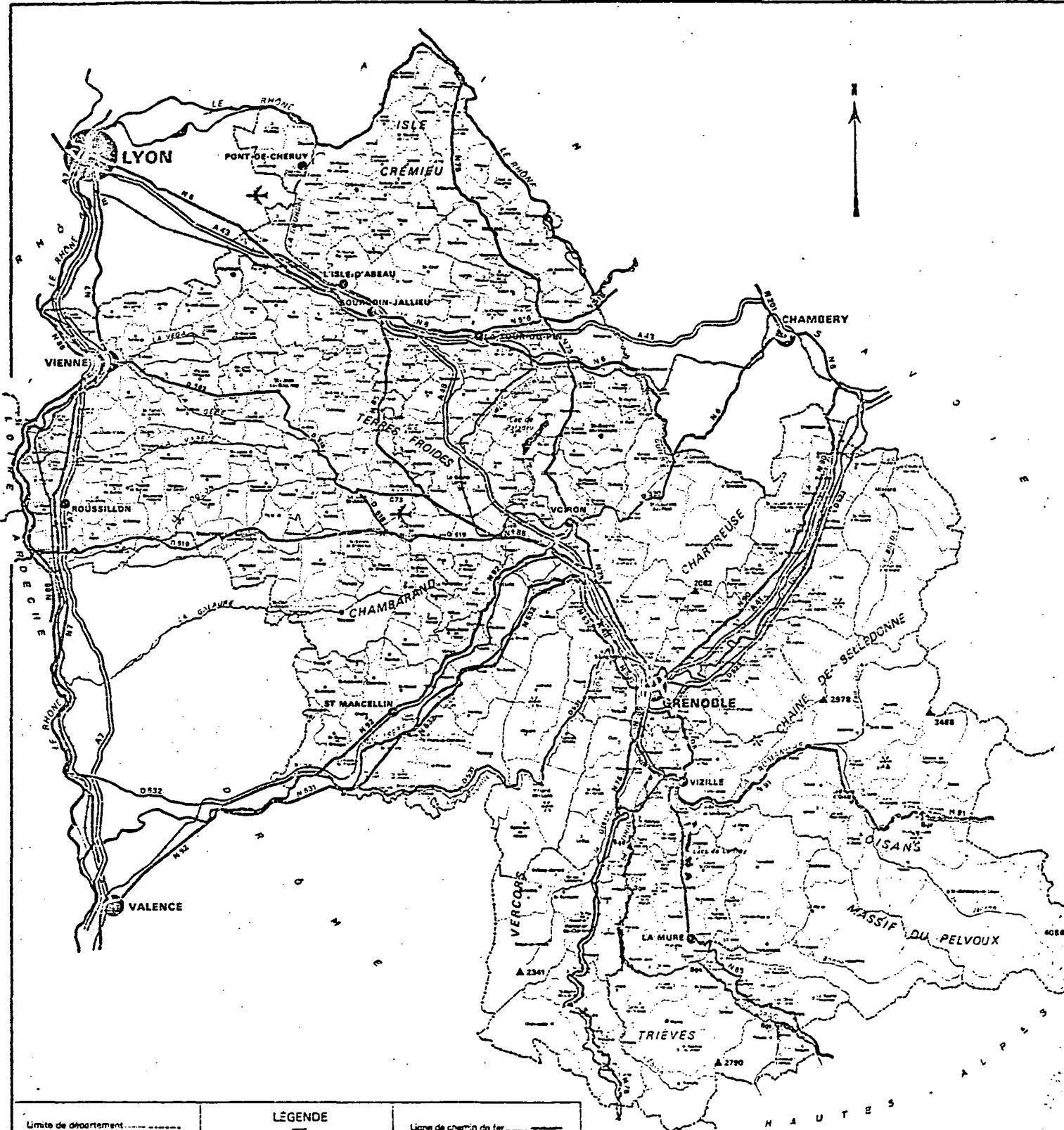


# S O M M A I R E

	Pages
PREMIERE PARTIE	
LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE .....	3 à 10
DEUXIEME PARTIE	
PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES ENTREPRISES ASSURANT UN RAMASSAGE .....	12 à 33
TROISIEME PARTIE	
L'ORGANISATION DES SYSTÈMES DE RAMASSAGE .....	35 à 52
QUATRIEME PARTIE	
LES FONCTIONS DU RAMASSAGE DANS LA POLITIQUE DE L'ENTREPRISE .....	55 à 60
BIBLIOGRAPHIE .....	61 - 63
ANNEXES .....	65 à 95



# CARTE DU DEPARTEMENT DE L'ISERE



LÉGENDE	
Limite de département	-----
Limite d'arrondissement	-----
Limite de canton	-----
Limite de commune	-----
Point culminant	▲ 2790
Gr <sup>e</sup> station de sports d'hiver	⚡
De 0 à 500 m	-----
De 500 m à 1000 m	-----
De 1000 m à 2000 m	-----
De 2000 m à 3000 m	-----
Plus de 3000 m	-----
Ligne de chemin de fer	———
Route départementale	0520
Route nationale	N75
Autoroute	A43
Aéroport	✈
Barrage	⊥

Source D.D.E. Isère

1615



# PREMIERE PARTIE

## LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1. LA POPULATION
2. LES SOURCES D'INFORMATIONS UTILISEES
3. LE QUESTIONNAIRE
4. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE
5. LES METHODES DE TRAITEMENTS UTILISEES
6. CONCLUSIONS METHODOLOGIQUES ET RECOMMANDATIONS

2b's

## I/ LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE - MÉTHODE ET RÉSULTATS

### I.1. LA POPULATION ENQUETEE

L'absence d'information précise et homogène sur l'ensemble du département nous a conduit à procéder à une enquête exhaustive auprès de tous les établissements de plus de 10 salariés implantés dans l'Isère.

Une telle méthode permet de recenser systématiquement les établissements organisant un ramassage, mais ne donne qu'une information partielle concernant la population résidant dans le département et utilisant ce mode de transport pour se rendre à son travail. En effet, certains établissements de taille importante, (par exemple Berliet) implantés en dehors de l'Isère, organisent dans le département un ramassage massif, qui ne peut être mesuré. Certaines enquêtes ponctuelles déjà réalisées, permettent toutefois d'en évaluer l'importance (1).

Seule une généralisation de l'enquête aux départements limitrophes complètera totalement cette lacune.

### I.2. LES SOURCES D'INFORMATIONS UTILISEES

Le recensement des entreprises a été effectué pour l'essentiel à partir des fichiers établis par les Chambres de Commerce et d'Industrie de VIENNE et de GRENOBLE (2).

Le fichier de la Chambre de VIENNE s'est révélé tout au long de l'enquête, comme étant d'une très bonne qualité et d'une fiabilité presque totale. Le fichier de la Chambre de GRENOBLE, bien qu'étant lui aussi de bonne qualité, comportait un certain nombre d'inexactitudes et ne concernait que les établissements de plus de 20 salariés. C'est la raison pour laquelle, nous avons dû avoir recours au fichier I.N.S.E.E. pour les établissements employant entre 10 et 20 salariés. Ce dernier fichier est apparu peu fiable. Nous avons pu toutefois le corriger grâce à des informations fournies par le Comité d'Expansion de l'Isère, mais ceci a provoqué des retards dans le déroulement de l'enquête.

---

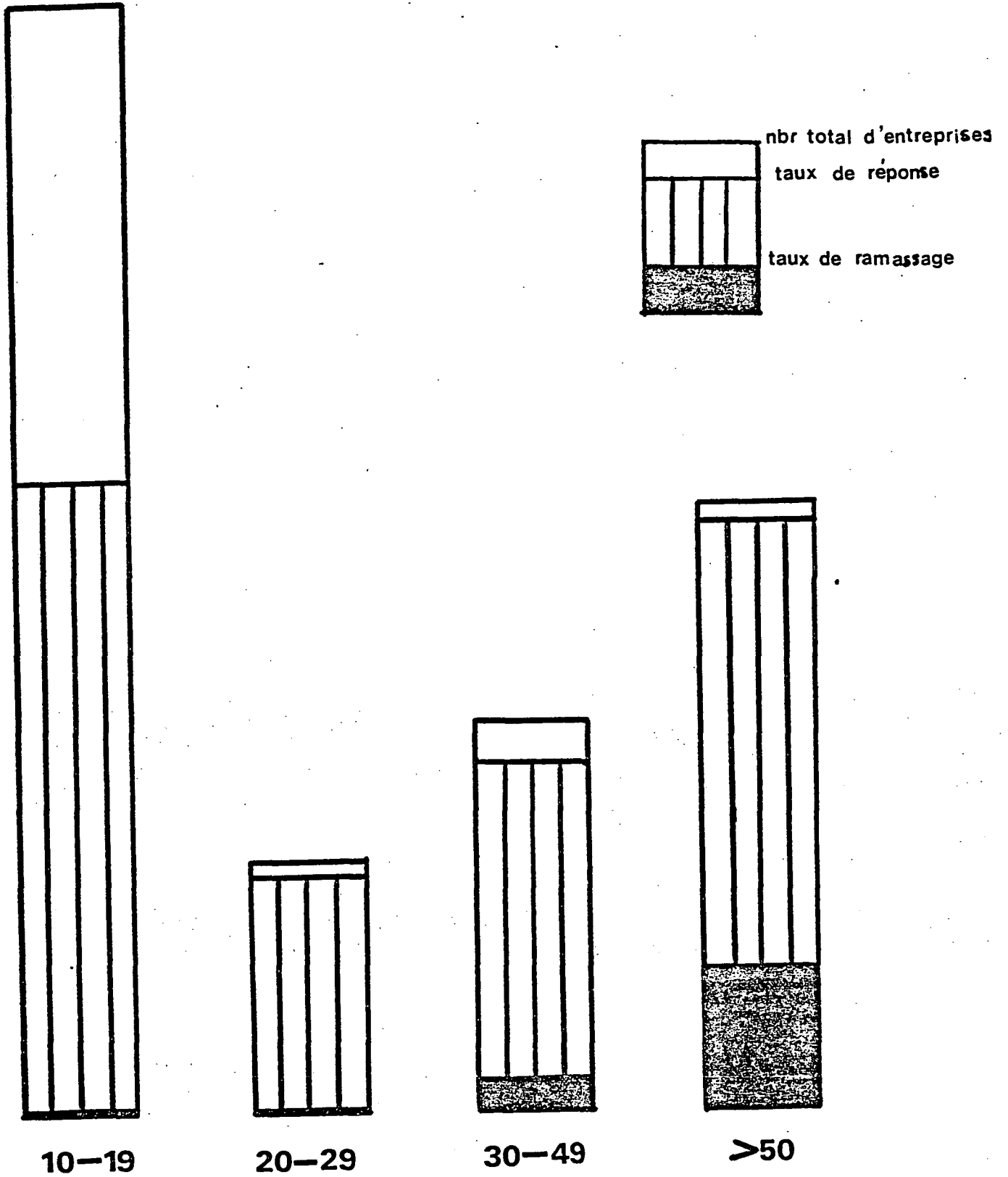
(1) B. GERARDIN "Le ramassage du personnel Berliet sur l'axe LYON-CHAMBERY" I.E.E. Note de Travail n° 76-1, 40 p., février 1976.

B. BOIS, M. CLEMENT "Le ramassage des salariés dans le triangle LYON-CHAMBERY-GRENOBLE", mars 1978. Note de Travail n° 78-9.

J. TOMAS "Système de transport collectif et organisation de l'espace. L'exemple du Bas-Dauphiné Isérois", Université LYON II, octobre 1978.

(2) Ces documents sont établis par le service du fichier consulaire à partir des listes répertoriées au registre du commerce depuis l'année 1964 et fournissent une liste d'entreprises classées par activité et par effectif. Les renseignements détaillés par établissement concernent les industries, les commerces, les services et portent sur le code A.P.E., le N° SIRENE, la raison sociale, l'activité, l'adresse, le code postal et la tranche d'effectif de l'entreprise.

# TAUX DE REPONSE



Ajoutons aussi que grâce à l'existence de notre propre information sur l'ensemble des entreprises de cette région, nous avons pu déceler certaines inexactitudes dans les fichiers ; mais aussi effectuer une mise à jour rendue nécessaire par le contexte économique actuel, qui provoque des fluctuations non négligeables d'effectifs, et parfois des cessations d'activité dans un laps de temps assez court. Ceci montre bien l'intérêt et les possibilités offertes par un suivi permanent de l'information dans ce domaine.

### I.3. LE QUESTIONNAIRE

Le questionnaire a été conçu :

- d'une part de manière à répondre aux objectifs de l'étude ;
- d'autre part en fonction des méthodes de traitements utilisées.

Une première partie comprenant pour l'essentiel des questions fermées a été consacrée à la description des caractéristiques de l'entreprise nécessaires à l'identification des établissements effectuant un ramassage : champ d'activité, horaires, structure de l'emploi, ancienneté du personnel, etc...

Une seconde partie s'intéresse à l'organisation du ramassage et aux caractéristiques physiques des réseaux. Le problème posé est de savoir pourquoi l'entreprise a choisi d'organiser elle-même le transport de son personnel, et dans quelles conditions : transport pour compte propre, sous-traitance à un transporteur.

Les informations demandées concernant la structure des réseaux nous renseignent sur la répartition spatiale du ramassage et nous donnent une vue d'ensemble sur les bassins de main-d'oeuvre. Il devient ainsi possible de visualiser les phénomènes de concurrence spatiale.

La dernière partie composée essentiellement de questions ouvertes correspond à une approche plus qualitative du ramassage. Elle cherche à expliciter les raisons qui ont été à l'origine de la mise en service d'un tel système, en particulier par l'apport d'une dimension historique. Enfin la dernière interrogation porte sur le caractère évolutif du transport employeur et sur la possibilité d'une substitution avec le transport public. Une question portant sur les avantages et les inconvénients du ramassage rejoint cette notion du "devenir" du système au sein de l'entreprise.

Pour le détail des questions posées et pour la présentation générale du questionnaire, on peut se reporter à l'annexe n° 1.

### I.4. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Dans un premier temps, un questionnaire détaillé a été envoyé aux 1.138 entreprises de plus de 20 salariés. Ce questionnaire était accompagné d'une lettre de présentation de l'étude et de ses objectifs, adaptée à la taille de l'entreprise.

DEPARTEMENT DE L'ISERE

Tranches d'effectifs	10 à 19 salariés	20 à 29 salariés	30 à 49 salariés	+ de 50 salariés	TOTAL
Nombre d'entreprises	1.056	239	350	549	2.194
%	48	11	16	25	100
Nombre de réponses	597	230	311	532	1.670
Taux de réponses	57	96	90	95	76
Nombre d'entreprises faisant un ramassage	7	5	30	125	167
% d'entreprises effectuant un ramassage	1	2	9	23	10

En ce qui concerne les établissements employant entre 10 et 20 salariés, nous avons tout d'abord procédé à l'envoi d'un questionnaire filtre, compte-tenu du faible pourcentage d'entreprises effectuant un ramassage du personnel et du petit nombre de personnes ramassées. Les envois se sont échelonnés sur un mois, entre le 15 mai et le 15 juin. Les réponses nous sont parvenues à un rythme assez lent. A la fin juin, nous avons obtenu un taux de réponses de l'ordre de 30 %. Ce premier taux relativement bas peut s'expliquer par différentes raisons :

- l'enquête a été gênée au départ en raison d'une grève des services postaux, circonstance tout à fait imprévisible et dommageable dans la mesure où certains envois se sont vraisemblablement égarés ;
- des enquêtes sur le ramassage-ouvrier ont déjà été réalisées dans certains secteurs : le voironnais, l'agglomération grenobloise, le triangle LYON-CHAMBERY-GRENOBLE. L'envoi d'un nouveau questionnaire sur le ramassage, qui vient s'ajouter à une multitude d'autres enquêtes, provoque la lassitude des chefs d'entreprises.

Dans un deuxième temps, et afin d'améliorer l'information, nous avons procédé à l'envoi systématique d'une lettre de rappel. Ce nouvel envoi a permis de porter le taux de réponses aux environs de 45 %. Parallèlement, et ce jusqu'à la fin du mois de juillet, nous avons effectué de nombreuses relances téléphoniques. Ceci nous a permis, à la fois de dresser d'une façon quasi exhaustive la liste des entreprises effectuant un transport de leur personnel, et de stimuler par un contact direct les entreprises concernées pour lesquelles nous ne disposions encore d'aucune information.

Enfin courant septembre, nous avons relancé l'enquête par le renvoi d'un questionnaire pour les entreprises de plus de 50 salariés, pour lesquelles l'information était soit inexistante, soit insuffisante. De fréquents contacts téléphoniques nous ont permis de suivre l'évolution des réponses.

Ainsi, l'enquête a dû s'étaler sur une assez longue période avant de fournir un taux de réponses que l'on peut considérer comme satisfaisant, puisqu'il est de 76 % pour l'ensemble des entreprises, et de plus de 95 % pour les établissements de plus de 50 salariés.

Parmi les 549 établissements de plus de 50 salariés dénombrés sur la zone, 125 organisent un ramassage. Nous disposons d'une information complète sur 85 % d'entre eux.

Seuls, 42 établissements sur 1.560 possèdent un service de ramassage dans la tranche 10-50, 80 % des réponses reçues sont complètes.

De façon générale, la qualité des renseignements recueillis s'avère satisfaisante et même parfois surprenante dans sa précision, en particulier au niveau de la description des réseaux de ramassage. Dans les établissements employant moins de 50 salariés, le ramassage apparaît marginal et n'obéit généralement à aucune organisation précise. Ainsi, seulement 3 % d'entreprises dont l'effectif est inférieur à 50 salariés font du "ramassage", alors que ce pourcentage passe à 23 % au-delà de ce seuil. De plus, le ramassage porte en général sur un nombre très réduit de personnes et revêt des formes qui se rapprochent d'un arrangement tacite à caractère familial. Peut-on alors vraiment parler de ramassage !

Dans la suite de cette étude, notre réflexion portera essentiellement sur les systèmes de ramassage *organisés*, que l'on rencontre pratiquement uniquement dans les établissements de plus de 50 salariés. C'est pourquoi, dans le but d'améliorer la pertinence de notre investigation, nous avons effectué un double traitement des informations recueillies :

- d'une part pour l'ensemble des établissements ;
- d'autre part sur les établissements de plus de 50 salariés.

### I.5. LES METHODES DE TRAITEMENTS UTILISEES

Un premier dépouillement des réponses a permis de constituer un fichier manuel, qui a été complété au fur et à mesure des réponses obtenues à la suite des relances par courrier et des rappels téléphoniques.

Lorsque ce fichier est apparu suffisamment complet, nous avons procédé au codage et à la mise sur support informatique. Une première exploitation manuelle a été réalisée à la demande de la D.T.T. sous forme de tris à plat (uniquement pour les établissements de plus de 50 salariés) pour fournir les premiers résultats de l'enquête avant la réunion de travail du 27 septembre 1978.

Sur la base du fichier informatique mis à jour au 20 octobre 1978, nous avons effectué des tris à plat sur l'ensemble des variables et une série de tableaux croisés entre variables définies d'un commun accord entre l'I.E.E. et la D.T.T. Parmi la liste des tableaux croisés effectués, les principales variables retenues ont été celles de l'activité, du pourcentage de salariés ramassés, du sexe, de la répartition par catégories socio-professionnelles, du mode de ramassage et de la date de création du ramassage.

Il va de soi que tous les résultats obtenus à partir de ces croisements entre variables n'ont pas été utilisés, dans la mesure où un raisonnement portant sur un échantillon trop faible pouvait nuire à la pertinence de l'analyse d'ensemble.

Il est toutefois bien évident que l'intérêt du traitement informatique est de permettre par la suite une exploitation plus fouillée par le recours à des méthodes d'analyse de données telles que par exemple : l'analyse typologique (1), la segmentation, ou la méthode DECORTYC (2). Ces méthodes déjà utilisées dans une étude réalisée pour le compte de l'I.R.T. sur l'analyse des déterminants du choix modal des salariés ayant accès aux systèmes de ramassage-entreprises (3) ont fourni des résultats synthétiques très intéressants.

### I.6. CONCLUSIONS METHODOLOGIQUES ET RECOMMANDATIONS

L'enquête que nous avons réalisée sur le département de l'Isère constitue en quelque sorte une étude pilote. Elle a permis de mettre en évidence un certain nombre d'obstacles, en particulier dans le domaine du

---

(1) F. PLASSARD, D. SOUM "L'analyse typologique - Contribution à l'analyse quantitative des modifications structurelles". I.E.E. novembre 1971.

(2) DECORTYC : Diagonalisation d'un échantillon ordonné selon une typologie croisée.

(3) "Analyse des déterminants du choix modal des salariés ayant accès aux systèmes de ramassage entreprises", I.E.E.-I.R.T. septembre 1977.



recueil des données, et dans celui de l'élaboration d'un questionnaire adapté à la nature du phénomène étudié. Il convient donc d'en tirer quelques enseignements qui pourront être utiles lors de la mise en place d'enquêtes du même type sur d'autres départements.

### 1. LES FICHIERS

La première difficulté rencontrée provient du manque de fiabilité des fichiers entreprises fournis par l'I.N.S.E.E. Il paraît donc indispensable de rechercher, dans la mesure où elles existent, des sources plus sûres. Les fichiers des Chambres de Commerce, sans être d'une fiabilité absolue, sont le plus souvent de meilleure qualité. Mais il reste nécessaire d'observer une attitude critique et prudente à l'égard de toutes les sources d'information quelque soit leur provenance. En effet, rares sont les fichiers qui prennent en compte toutes les entreprises dans leur champ de définition. Ainsi par exemple, une entreprise de l'importance du Centre d'Etude Nucléaire de Grenoble (2.500 salariés), ne figure pas au registre de Commerce. Il faut donc confronter plusieurs sources en procédant éventuellement à des vérifications systématiques pour les établissements les plus importants avec l'aide de personnes compétentes connaissant bien le terrain étudié (Comités d'Expansion par exemple).

Cette vérification pourra ensuite s'effectuer à l'aide d'un questionnaire filtre (carte T) qui permet de tester les fichiers et de dresser une liste des entreprises organisant un ramassage. C'est ensuite sur ces dernières que portera l'essentiel de l'effort de collecte et de vérification de l'information.

### 2. LA POPULATION ENQUETEE

Les premiers résultats des enquêtes effectuées en Isère, Moselle, Meurthe-et-Moselle et Indre, montrent que le ramassage n'a réellement de signification que pour les établissements de plus de 50 salariés (cf. Compte-rendu de la réunion de travail du 16 juillet 1978).

Il paraît donc judicieux, compte-tenu de la lourdeur des enquêtes et des objectifs de l'étude, de limiter l'enquête aux seules entreprises de plus de 50 salariés. Ceci permettra d'alléger le poids de l'enquête et de concentrer les moyens disponibles sur l'étude des systèmes de ramassage les plus significatifs, tant sur le plan qualitatif que quantitatif.

### 3. LE QUESTIONNAIRE

L'examen des réponses reçues montre la nécessité de limiter au minimum indispensable les renseignements demandés aux entreprises, afin de privilégier la clarté et la qualité de l'information à la quantité.

Pour les entreprises les plus intéressantes, des contacts téléphoniques portant sur des interrogations précises permettent par la suite d'améliorer la qualité de l'information et de compléter les premiers résultats obtenus grâce au questionnaire.

#### 4. LA CONSTITUTION D'UN RESEAU DE RELATIONS

D'une façon générale le téléphone, faisant suite à l'envoi d'un questionnaire, s'est révélé être un bon outil de travail. Le contact direct personnalise davantage l'enquête et provoque la plupart du temps l'intérêt, le complément ou la réponse écrite chez la personne enquêtée. La personne la plus compétente pour fournir l'information en ce domaine est le chef du personnel.

Les nombreux contacts noués avec ces derniers se sont révélés très fructueux, dépassant souvent le cadre rigide du questionnaire, et ont permis de leur montrer l'intérêt d'une telle enquête. De ce point de vue, l'envoi des résultats de l'enquête à certaines entreprises pourrait permettre à la fois de conserver ce réseau privilégié d'informations et de faciliter le suivi de cette étude, ce qui serait très utile dans l'optique d'une analyse dynamique du phénomène ramassage.

#### 5. LE TRAITEMENT DES DONNEES

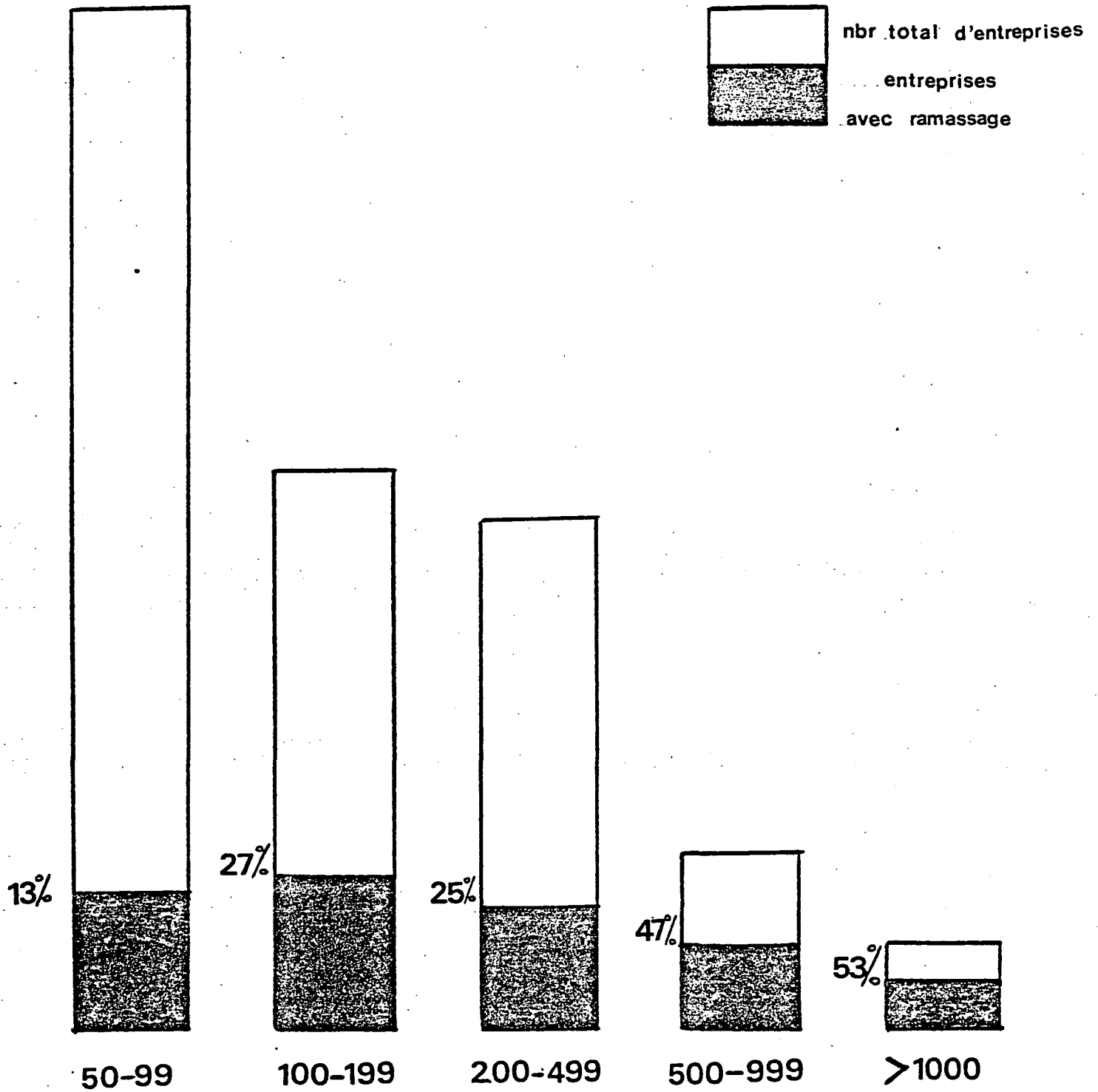
L'importance quantitative des données à recueillir rend indispensable le recours à l'outil informatique. C'est pourquoi, profitant de ses potentialités, il nous apparaît souhaitable de dépasser le cadre étroit de l'étude des tableaux croisés mettant en relation simultanément deux variables seulement. Pour cela, il convient d'utiliser de manière pertinente les ressources qu'offrent les nouvelles méthodes d'analyse des données multidimensionnelles et de cartographie automatique, qui ont déjà fait leurs preuves dans des champs de recherche analogues.

## DEUXIEME PARTIE

### PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ENTREPRISES ASSURANT UN RAMASSAGE

1. LA TAILLE DES ENTREPRISES ET LES EFFECTIFS RAMASSES
2. LA LOCALISATION
3. L'ACTIVITE
4. LES CARACTERISTIQUES DU PERSONNEL RAMASSE

# Le Ramassage en fonction de la taille des entreprises



## II/1/ LA TAILLE DES ENTREPRISES ET LES EFFECTIFS RAMASSES

### II.1.1. LA TAILLE DES ENTREPRISES

Taille	10 à 20	20 à 30	30 à 49	50 à 99	100 à 199	200 à 499	500 à 999	+ de 1.000	Total
Nombre d'entreprises	1.056	239	350	242	134	116	40	17	2.194
%	48,1	10,9	16,0	11,0	6,1	5,3	1,8	0,8	100
Nombre d'entreprises avec ramassage	7	5	30	32	36	29	19	9	167
%	4,1	3,0	18,0	19,1	21,6	17,4	11,4	5,4	100
Entreprises avec ramassage Nb total d'entreprises %	1,7	2,2	9,6	13,0	27,0	25,0	47,0	53,0	10

Le pourcentage des entreprises organisant un ramassage est directement fonction de l'effectif salariés, comme le montre le tableau ci-dessus.

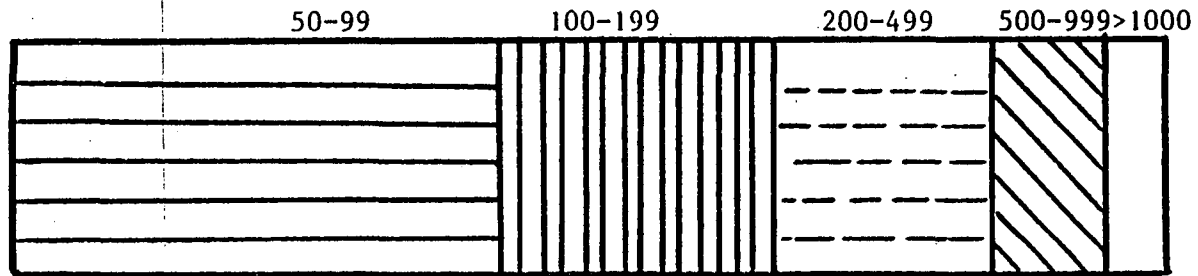
Ainsi, dans la classe des très grosses entreprises (plus de 1.000 salariés), plus d'une entreprise sur deux organise un ramassage ; tandis que ce pourcentage est inférieur à 2 % dans les entreprises de moins de 20 salariés.

Parmi les 549 entreprises de plus de 50 salariés, 125 font du ramassage, soit environ une entreprise sur quatre. Ce chiffre, bien qu'important, est sensiblement plus faible que celui résultant d'une étude récente sur le triangle LYON-CHAMBERY-GRENOBLE : 43 % . Mais il convient de souligner ici que la présente enquête porte non seulement sur des zones rurales, mais aussi sur les importantes zones urbaines de Vienne et de Grenoble qui possèdent un réseau de transports en commun organisé.

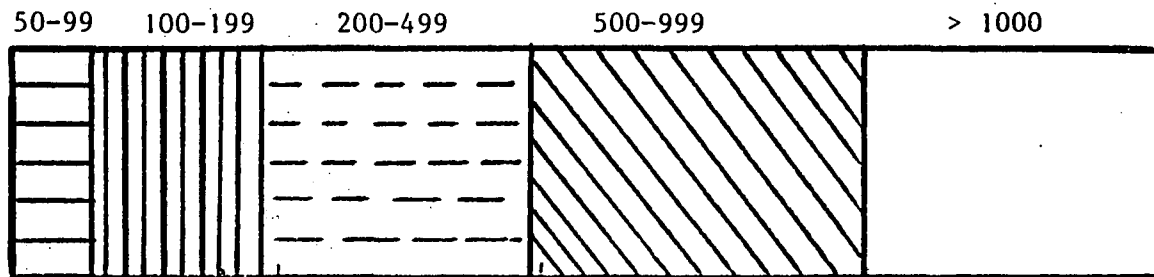
En résumé, on retiendra qu'environ une entreprise sur huit employant moins de 100 salariés organise un ramassage, tandis qu'au-delà de ce seuil, ce rapport est de 1 sur 4 dans la tranche 100 - 500 salariés, et de 1 sur 2 au-delà de 500 salariés.

(1) Les pourcentages sont calculés en faisant le rapport entre le nombre d'entreprises organisant un ramassage et le nombre d'entreprises ayant répondu à l'enquête.

REPARTITION DES ENTREPRISES AVEC RAMASSAGE EN %



REPARTITION DES EFFECTIFS TRANSPORTES EN %



## II.1.2. LES EFFECTIFS RAMASSES

Le nombre de salariés ramassés quotidiennement par les systèmes de ramassage est de 15.765. Sur ce total, 15.421 sont ramassés par des entreprises de plus de 50 salariés, soit 98 %, ce qui confirme le caractère marginal du ramassage dans les petits établissements. Dans les analyses qui suivent, nous nous limiterons donc aux établissements de plus de 50 salariés.

Si l'on rapporte le nombre total de ramassés à l'effectif total des entreprises organisant un ramassage : 51.216, on obtient un *taux de ramassage moyen* de l'ordre de 30 % (1). Si l'on compare le nombre de ramassés au total des salariés de l'Isère employés dans des entreprises de plus de 50 salariés, on obtient un taux de 12 %. Ce taux n'est que de 0,7 % pour les entreprises employant de 10 à 50 salariés.

	50 à 99 salariés	100 à 199 salariés	200 à 499 salariés	500 à 999 salariés	1.000 et plus	Total
Effectifs totaux	16.666	18.579	34.729	26.258	34.062	130.294
%	13	14	27	20	26	100
Effectifs des entreprises avec ramassage	2.180	5.061	9.139	12.322	22.514	51.216
%	4	10	18	24	44	100
Effectifs ramassés	774	1.589	2.995	3.684	6.379	15.421
Effectifs ramassés Effectifs des entreprises avec ramassage	35	31	33	30	28	30
Effectif ramassé Effectif total	5	8	9	14	19	12

On observera dans le tableau ci-dessus que le taux moyen de ramassage varie peu en fonction de la tranche d'effectifs. Par contre, compte-tenu des variations dans le pourcentage des entreprises organisant un ramassage en fonction de la taille, on dénombre :

- 1 salarié sur 140, ramassé dans la classe 10 - 49 salariés
- 1 salarié sur 20, ramassé dans la classe 50 - 99 salariés
- 1 salarié sur 10, ramassé dans la classe 100 - 499 salariés
- 1 salarié sur 6, ramassé dans la classe 500 et plus

Les entreprises de plus de 500 salariés, qui représentent 22 % de l'ensemble des entreprises assurant un transport-employeur, ramassent 66 % du total des ramassés.

(1) Ce taux moyen de ramassage est de 31 % dans les entreprises employant moins de 50 salariés.

	50 à 99 salariés	100 à 199 salariés	200 à 499 salariés	500 à 999 salariés	1.000 et plus	Total
Effectif total de ramassés	774	1.589	2.995	3.684	6.379	15.421
%	5	10	19	24	42	100
% d'entreprises avec ramassage	26	29	23	15	7	100

Sur l'ensemble des entreprises organisant un ramassage, 15 représentent plus de 60 % du total des ramassés, et 4 plus de 37 %. Ces entreprises, en raison de leur dimension, jouent un rôle majeur dans la vie économique et sociale de la région. C'est pourquoi, nous avons cru bon de leur consacrer un paragraphe spécifique.

### II.1.3. LES ENTREPRISES ORGANISANT UN RAMASSAGE MASSIF

ENTREPRISES	ACTIVITES	EFFECTIF	RAMASSES	% DE R. TOTAL DE R.
Thomson - CSF	Matériel électronique	2 671	1 800	37 %
L'Unité hermétique	Moteurs Frigo	1 991	1 660	
Rhône-Poulenc industrie	Chimie	2 824	1 172	
Merlin-Gérin	Constr. appareillage électrique, électronique	7 110	1 060	
C.E.N.G.	Centre de recherche nucléaire	2 800	550	24 %
Les Alliages frittés	Métallurgie des poudres	470	455	
Playtex	Lingerie féminine	550	400	
SEI	Nettoyage surveillance	570	400	
Houillères du Dauphiné	Traitement et vente de combustibles solides	1 070	299	
Caterpillar	Constr. matr. de travaux publics	2 258	290	
Black et Decker	Fabr. outillage	390	280	
Ruby	Hygiène, pansements	536	280	
Hutchinson	Caoutchouc industriel	514	267	
Phoenix	Caoutchouc industr. Pneumatiques	921	250	
Forges d'Allevar	Sidérurgie - Ferro-alliages	684	240	



Les quatre réseaux de ramassage les plus importants quantitativement sont organisés par 4 filiales de 3 multinationales françaises :

Groupe THOMSON-BRANDT

L'UNITE HERMETIQUE	1.660 ramassés soit 83,5 % de l'effectif total
THOMSON - C.S.F.	1.800 ramassés soit 67,5 % de l'effectif total

Groupe CREUSOT-LOIRE

MERLIN-GERIN	1.060 ramassés soit 15 % de l'effectif total
--------------	--

Groupe RHONE-POULENC

RHONE-POULENC Industrie	1.172 ramassés soit 41,5 % de l'effectif total
----------------------------	--

L'Unité Hermétique - Isermetic

Cette entreprise s'est assurée le quasi monopole de la construction de compresseurs frigorifiques en France. Elle détient une forte position à l'exportation : 70 % de sa production (représentant 75 % de son chiffre d'affaires) est expédiée dans 80 pays. Elle dispose de 3 établissements dans l'Isère :

- CESSIEU - Usinage,
- LA VERPILLIERE - Montage des compresseurs,
- LA MURE en cours d'implantation. Cette nouvelle unité de production bénéficie des avantages de la reconversion minière de la Matheysine.

Le réseau de ramassage de cette entreprise sera décrit dans le paragraphe III.3.

Thomson - C.S.F.

Cette entreprise implantée à ST-EGREVE, dans la banlieue grenobloise, détient 80 % du marché national des tubes électroniques professionnels. Le choix de son implantation en 1955 s'est fait en fonction de l'existence d'un important bassin de main-d'oeuvre féminine jeune.

Merlin-Gerin

C'est la plus importante entreprise industrielle du département. Elle vient d'être rachetée par le Groupe CREUSOT-LOIRE. Elle fabrique du matériel électrique de toutes catégories destiné pour l'essentiel à l'industrie. Implantée initialement à GRENOBLE, elle tend à se développer maintenant en dehors de l'agglomération (MEYLAN-VOIRON).

Le ramassage ouvrier est proportionnellement nettement moins important que dans les autres grandes entreprises, du fait de l'implantation de la plupart des établissements dans une agglomération urbaine relativement bien desservie par les transports publics, et d'une volonté de l'entreprise tendant à limiter l'importance du réseau. J.J. CHAPOUTOT notait dès 1976 une volonté de transfert de ce service sur les pouvoirs publics (1).

---

(1) J.J. CHAPOUTOT - J. GAGNEUR - L. JOSSE - P. LIOCHON "Systèmes de transports urbains et mobilisation de la main-d'oeuvre. Le cas de GRENOBLE". U.E.R. Urbanisation - Aménagement - A.T.P. Socio-Economie des Transports. Décembre 1976, p. 364.

## Rhône-Poulenc

Cette filiale de Rhône-Poulenc est implantée sur le pôle de ROUSSILLON. Elle connaît actuellement une régression d'effectifs considérable liée à une restructuration du groupe au niveau international, en particulier dans le domaine de la fabrication de fibres (1).

Le ramassage créé en 1950 est considéré maintenant comme un avantage acquis qui assure la sécurité du transport du personnel et le respect des horaires.

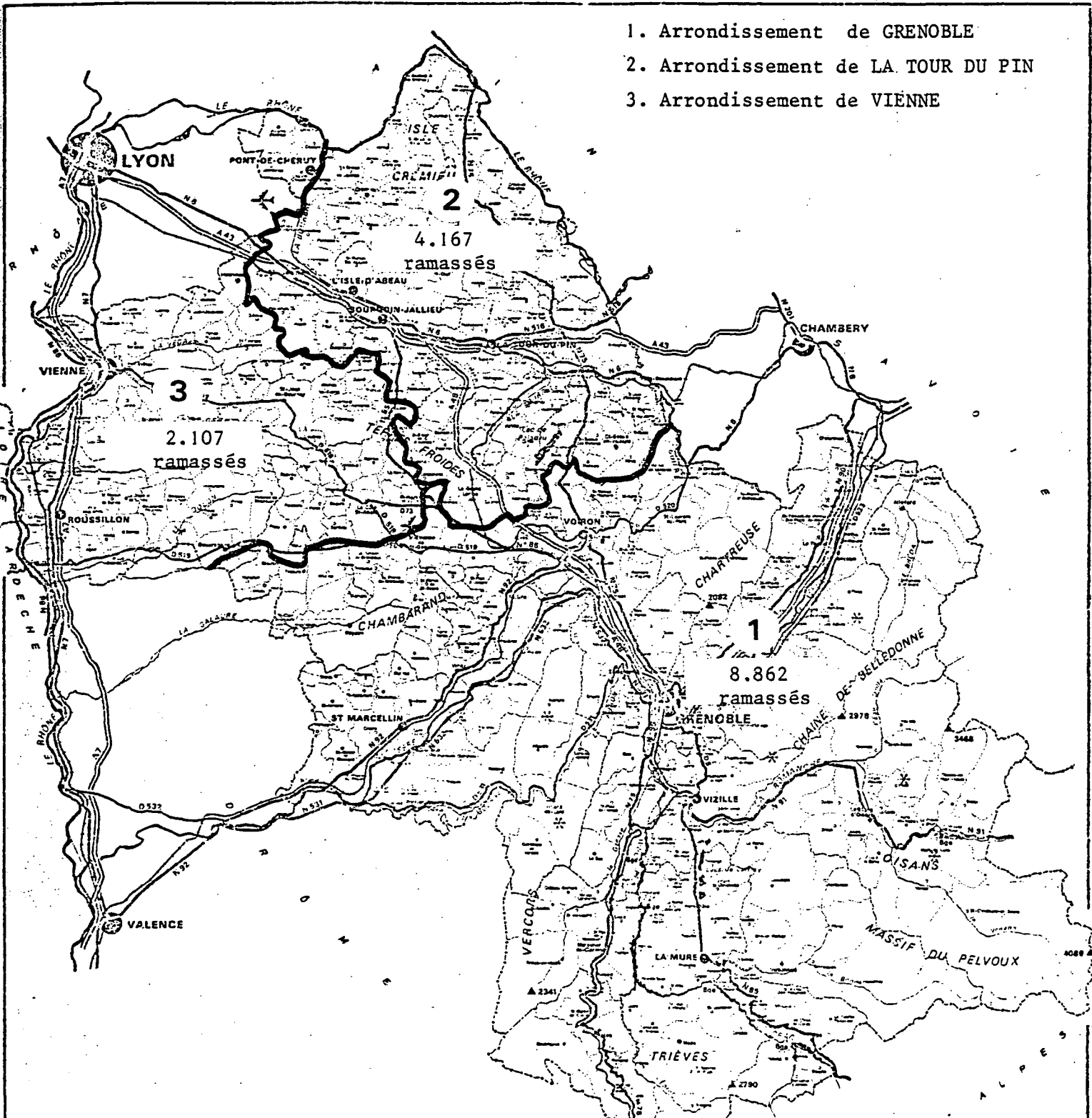
---

(1) Cf. "L'industrie textile. Etude Industrie 1980-1985. Région Rhône-Alpes". O.R.E.A.M. RHONE-ALPES. Octobre 1977.



REPARTITION DES SALAIRES RAMASSÉS PAR ARRONDISSEMENTS

1. Arrondissement de GRENOBLE
2. Arrondissement de LA TOUR DU PIN
3. Arrondissement de VIENNE



LÉGENDE	
Limite de département	-----
Limite d'arrondissement	-----
Limite de canton	-----
Limite de commune	-----
Point culminant	▲ 2790
Crs station de sports d'hiver	❄
De 0 à 500 m	-----
De 500 m à 1000 m	-----
De 1000 m à 2000 m	-----
De 2000 m à 3000 m	-----
Plus de 3000 m	-----
Ligne de chemin de fer	-----
Route départementale	D 520
Route nationale	N 78
Autoroute	A 43
Aéroport	✈
Barraçs	⚡

Source : D.D.E.

## II/2/ LA LOCALISATION

La répartition dans l'espace des entreprises assurant un ramassage n'est pas homogène. Elle ne correspond pas forcément non plus avec les pôles d'emplois. C'est pourquoi, elle mérite en tant que telle une étude particulière.

73 communes abritent une entreprise dont l'effectif est supérieur à 50 salariés et qui organise un transport de son personnel. Si l'on rapporte ce chiffre au nombre total de communes du département de l'Isère (532), on obtient un pourcentage voisin de 14 %.

On peut estimer d'autre part, sur la base des résultats fournis par l'étude dans le triangle LYON-CHAMBERY-GRENOBLE qu'une commune sur deux est concernée directement par un ramassage ouvrier : soit, comme nous l'avons vu, qu'elle abrite une entreprise susceptible d'attirer des salariés et d'organiser le ramassage de ce personnel, soit plus généralement parce qu'une ligne de ramassage d'une grosse entreprise passe par la commune ou à proximité et absorbe ses actifs.

On mesure donc ainsi l'importance économique du ramassage pour une proportion très importante des communes de l'Isère.

### II.2.1. REPARTITION PAR ARRONDISSEMENT

Le département de l'Isère comprend 3 arrondissements :

- GRENOBLE 591.856 habitants - 295 communes - 28 cantons ;
- LA TOUR DU PIN 133.887 habitants - 138 communes - 9 cantons ;
- VIENNE 134.635 habitants - 99 communes - 8 cantons.

En valeur absolue, le nombre de ramassés le plus important correspond bien entendu à l'arrondissement de GRENOBLE

1. GRENOBLE 8.862 ramassés
2. LA TOUR DU PIN 4.167 ramassés
3. VIENNE 2.107 ramassés

Mais ces chiffres doivent être pondérés par la population. C'est alors l'arrondissement de LA TOUR DU PIN qui vient en tête en terme d'importance relative du ramassage par rapport à la population :

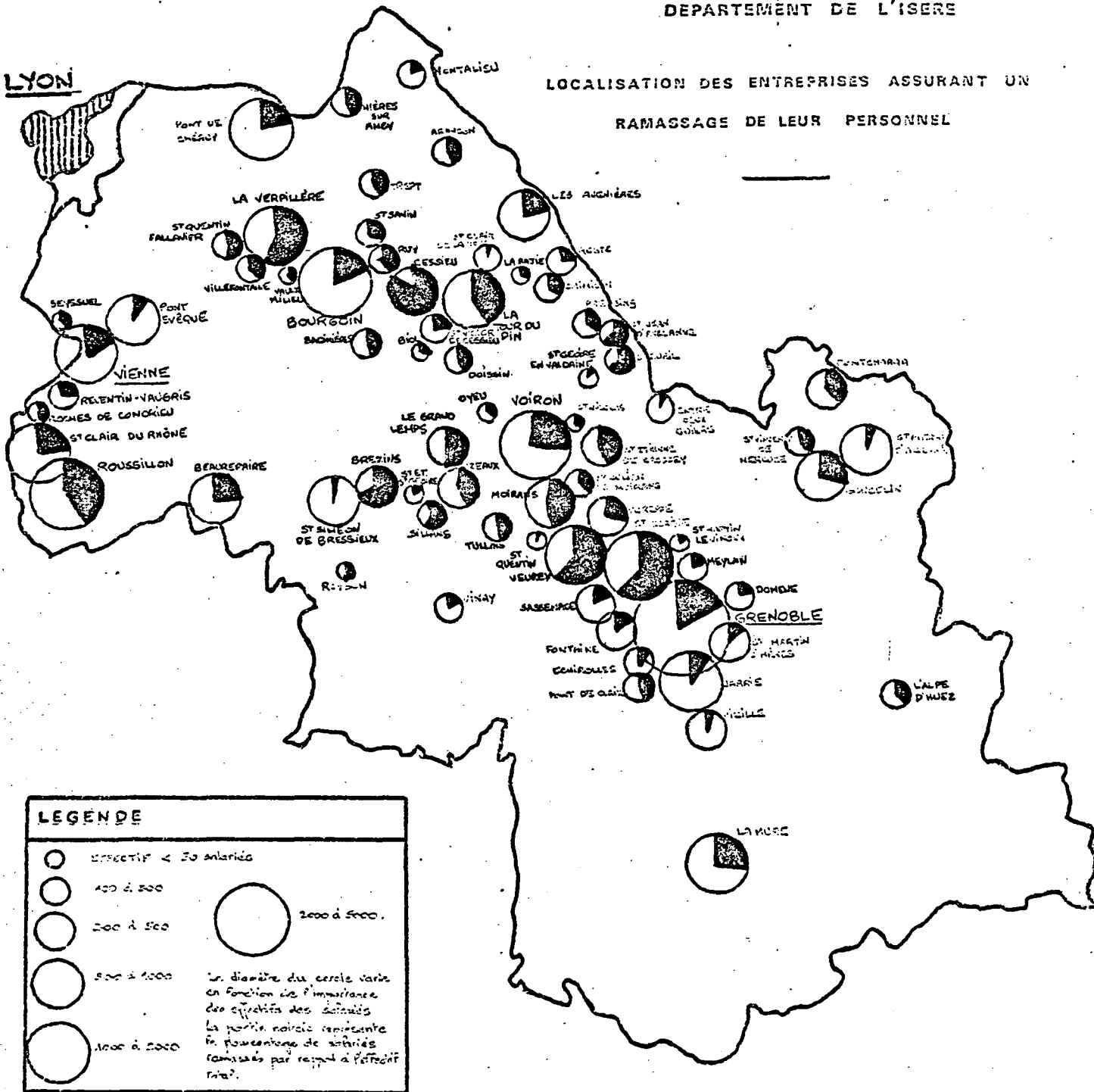
1. LA TOUR DU PIN 31 ramassés pour 1.000 habitants
2. VIENNE 16 ramassés pour 1.000 habitants
3. GRENOBLE 15 ramassés pour 1.000 habitants

Dans l'arrondissement de LA TOUR DU PIN, les 9 cantons sont directement concernés par au moins un réseau de ramassage, alors que ce n'est pas le cas pour les autres arrondissements :

- 22 cantons concernés sur 28 dans l'arrondissement de GRENOBLE
- 5 cantons concernés sur 8 dans l'arrondissement de VIENNE.

DEPARTEMENT DE L'ISERE

LOCALISATION DES ENTREPRISES ASSURANT UN  
RAMASSAGE DE LEUR PERSONNEL



**LEGENDE**

	Effectif < 50 salariés	<p>Le diamètre du cercle varie en fonction de l'importance des effectifs des entreprises. La partie noire représente la pourcentage de salariés recrutés par rapport à l'effectif total.</p>
	100 à 500	
	500 à 1000	
	1000 à 2000	
	2000 à 5000	

### II.2.2. LE CONTRASTE ENTRE LE NORD ET LE SUD DE L'ISERE

Si l'on rapporte le nombre de ramassés à la population totale des communes concernées par un système de ramassage, on obtient des pourcentages de 7 à 8 % pour les arrondissements de VIENNE et de LA TOUR DU PIN, et un pourcentage de 2 % pour celui de GRENOBLE.

Ces rapports permettent d'avoir une idée assez précise de la localisation spatiale du ramassage. Ce dernier est surtout concentré dans le Nord du département (axe LYON-CHAMBERY - région de VIENNE et secteur du voironnais), exception faite de la région grenobloise.

Toute la région située au Sud de cette agglomération, mises à part les Houillères à LA MURE, est dépourvue de ramassage. Le relief particulièrement montagneux de ce secteur expliquant sans doute à lui seul l'absence d'entreprises importantes et partant d'un ramassage organisé du personnel.

On constatera d'une manière générale une *concentration du ramassage le long des axes de transports* les plus importants : LYON - CHAMBERY - LYON - GRENOBLE, GRENOBLE - CHAMBERY, LYON - VIENNE - ROUSSILLON.

### II.2.3. LES PRINCIPAUX POLES DE RAMASSAGE

Comme le montre la carte ci-jointe, le ramassage a tendance à se regrouper de façon privilégiée dans quelques communes. Ainsi, si l'on rapporte le nombre de ramassés à la population de la commune ou du canton, on obtient les chiffres suivants pour les principaux pôles :

LA VERPILLIERE	13,5 %
LA TOUR DU PIN	10,2 %
CREMIEU	11,0 %
LE GRAND LEMPS	8,4 %
CANTON DE ROUSSILLON	14,6 %

Plus généralement, on notera la prédominance de 3 grands pôles qui, comme le montre la carte ci-jointe, regroupent aussi l'essentiel des entreprises de plus de 50 salariés.

- le premier se situe le long de l'axe LA VERPILLIERE - LA TOUR DU PIN, incluant entre autres les communes de BOURGOIN et de CESSIEU ;

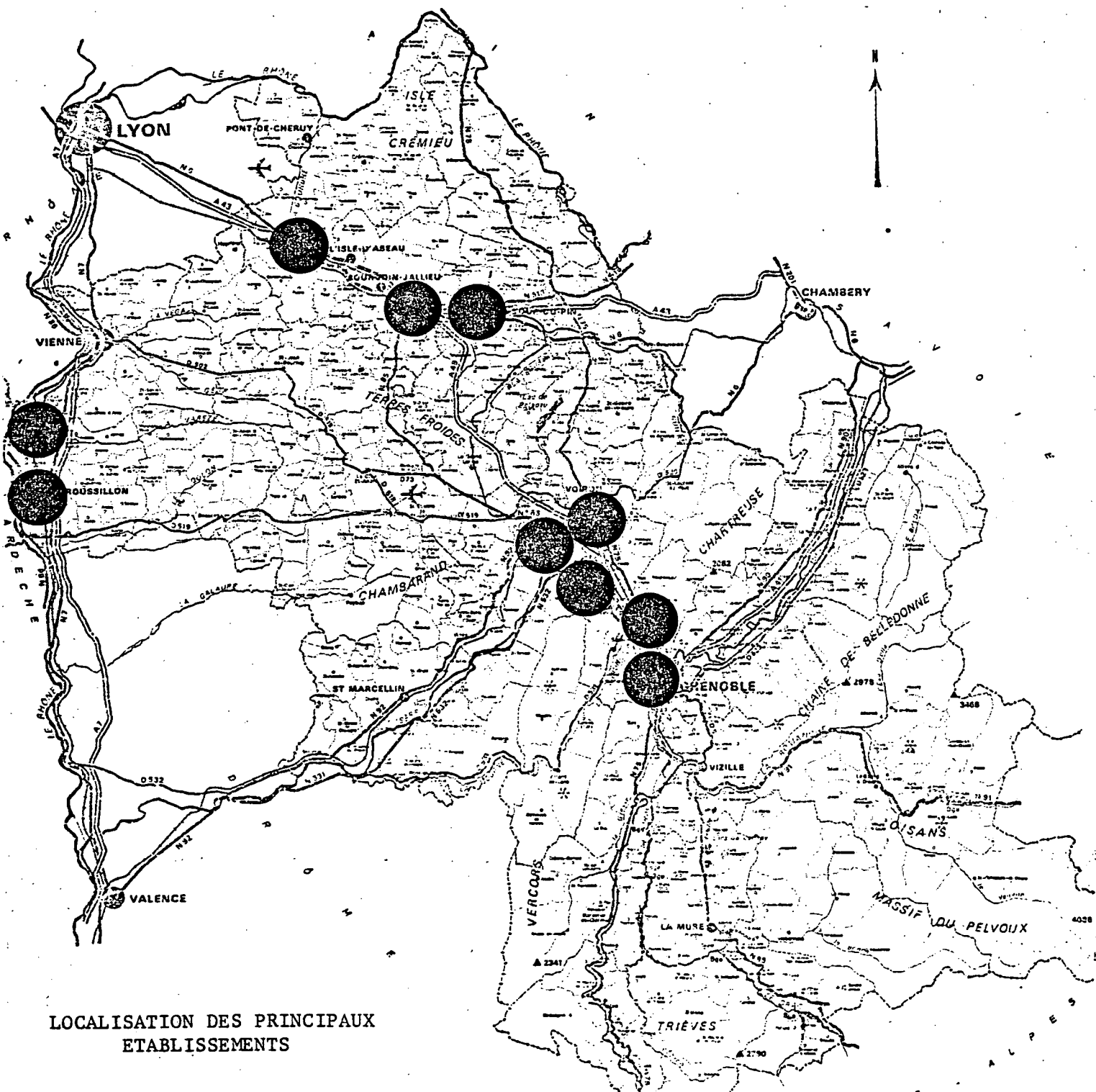
- le second se localise principalement dans le voironnais, autour des communes de VOIRON - MOIRANS - LE GRAND LEMPS, et au Nord de l'agglomération grenobloise (VEUREY - VOROIZE - VOREPPE - ST EGREVE).

- le dernier pôle est celui constitué par VIENNE et ROUSSILLON.

Remarquons que si ce phénomène de polarisation est valable pour les entreprises de plus de 50 salariés, il l'est encore davantage en ce qui concerne les grandes unités de production.

On note ainsi :

- l'UNITE HERMETIQUE (LA VERPILLIERE - CESSIEU),  
PLAYTEX (LA TOUR DU PIN),  
PARIS-RHONE sur l'axe LYON-CHAMBERY ;
- UGINE-KUHLMANN (ST CLAIR DU RHONE),  
RHONE-POULENC (ROUSSILLON) pour le secteur de VIENNE ;
- RUBY (VOIRON)- SICN et UGINE CARBONE (VEUREY-VOROIZE),  
HUTCHINSON (MOIRANS),  
THOMSON et CATERPILLAR (ST EGREVE),  
MERLIN-GERIN et UGINE KUHLMANN (GRENOBLE), pour le secteur  
du voironnais et de GRENOBLE



LOCALISATION DES PRINCIPAUX  
ETABLISSEMENTS



## II/3/ LES SECTEURS D'ACTIVITÉ

### II.3.1. QUELQUES REMARQUES PRELIMINAIRES

L'analyse du ramassage selon les secteurs d'activité nécessite quelques observations préalables. En ce qui concerne la répartition des entreprises, nous avons retenu le code en 21 secteurs, proposé par les Chambres de Commerce qui nous a paru suffisamment clair et détaillé (1). Ceci est important lorsque l'on connaît la diversité du ramassage au sein d'un même secteur. Néanmoins, nous avons dû procéder à quelques regroupements qui cependant n'altèrent en rien la spécificité des secteurs.

En règle générale, nous avons retenu dans cette classification, l'activité dominante des entreprises. Cette répartition n'est pas toujours évidente dans la mesure où une entreprise n'appartient pas forcément à un secteur d'activité bien déterminé. Le cas le plus épineux étant constitué par la différenciation métallurgie-construction mécanique.

Parmi les secteurs d'activité retenus, le secteur "Industries diverses" regroupe essentiellement des entreprises de petite mécanique (production de briquets) et des entreprises fabriquant du matériel de ski. Quant au secteur "Divers", il concerne les agences de voyages et auxiliaires de transport, quelques administrations (infrastructures, location, crédit-bail, services culturels).

On notera par ailleurs le caractère très spécifique du ramassage dans les secteurs du B.T.P. et des services divers, ce dernier secteur regroupant en majorité des entreprises de nettoyage et de travail temporaire

En effet, le terme ramassage dans ces secteurs prête à confusion, car bien souvent ces salariés sont transportés de l'entreprise aux différents chantiers, mais rarement de leur domicile à l'entreprise. S'agit-il alors d'un véritable ramassage, dans le sens employé communément pour ce terme ?

L'interprétation des résultats concernant ces deux secteurs doit donc être faite avec circonspection.

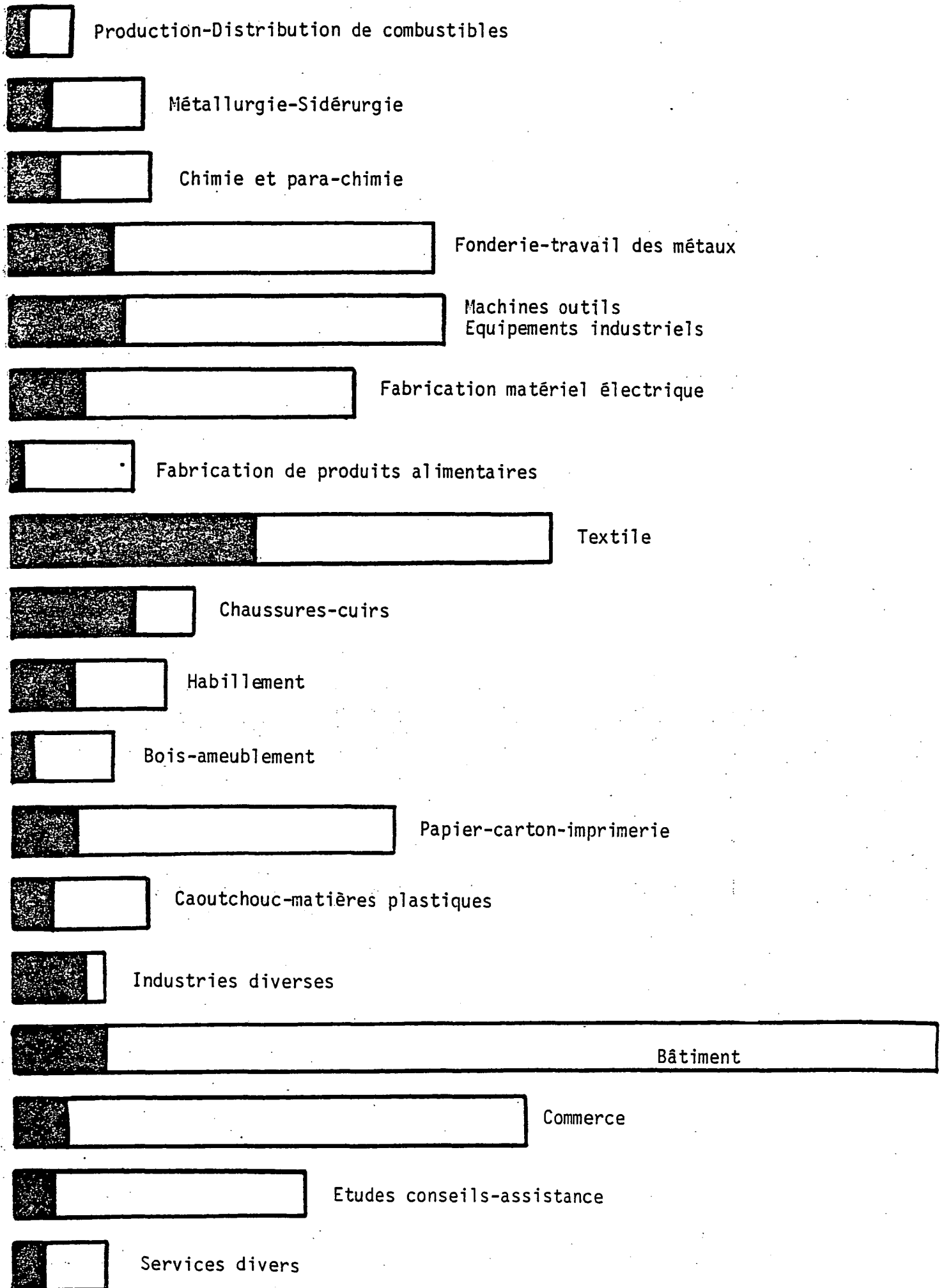
### II.3.2. LES CARACTERISTIQUES DOMINANTES DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE

Le secteur de l'industrie des biens d'équipement : fabrication de matériel industriel électrique, électronique, équipement ménager, vient en tête avec environ 33.000 salariés (25 % du total). On trouve ensuite les secteurs des métaux et produits du travail des métaux : sidérurgie, métallurgie, fonderie, environ 14.000 salariés (11 %) et des bâtiments et travaux publics (15.000 salariés et 12 %).

---

(1) Contrairement au reste de l'étude, nous avons renoncé à reprendre ici le code proposé par la Comptabilité Nationale, dans la mesure où certains secteurs très précis n'y apparaissaient pas clairement.

REPARTITION PAR SECTEURS D'ACTIVITES  
DU NOMBRE TOTAL D'ENTREPRISES ET DE CELLES ASSURANT UN RAMASSAGE



La construction de machines constitue un des points forts du secteur de l'industrie des biens d'équipement (1). 5 entreprises étrangères contrôlent 55 % des effectifs (CATERPILLAR - SAURER DIEDERICHS - RICHIER FORD - BLACK ET DECKER - HORSTMANN SADEX). A elle seule, l'entreprise CATERPILLAR emploie près de 30 % des salariés du secteur de la construction de machines. BLACK ET DECKER étant le leader de la branche des fabricants de machines outils.

Le poids des différentes activités et fabrications électriques et électronique a sensiblement évolué. Le secteur de l'électronique a en effet connu une croissance rapide avec MERLIN GERIN et l'unité la plus importante de l'électronique du département THOMSON-SESCOSEM. D'autre part, la multinationale CREUSOT LOIRE, par sa prise de contrôle dans la plus grande entreprise du département (MERLIN GERIN), a mis en évidence l'importance du marché d'équipement nucléaire pour l'industrie des métaux et de la construction électrique dans l'Isère.

L'industrie dite "traditionnelle" (textile, cuirs - chaussures, habillement, bois-papier-carton) représente une part importante dans l'ensemble du département, puisqu'elle regroupe environ 25.000 salariés et 20 % de l'ensemble des secteurs. La branche industrielle du textile et de l'habillement, qui occupait le deuxième rang par le nombre d'emplois après le secteur des métaux, est largement dépassée aujourd'hui par la construction électrique et la chimie. Ce secteur textile est dominé par le groupe RHONE-POULENC (production de fils et de fibres artificiels) et par quatre entreprises LOU-PLAYTEX-VALISERE et TEXUNION. Dans l'industrie du coton par contre, RUBY connaît une croissance régulière.

Parmi les secteurs les plus importants, citons encore le secteur de l'industrie chimique (15.000 salariés et 12 % du total). Pour l'effectif employé, la chimie et ses dérivés occupe la troisième place dans l'Isère après les métaux et la construction électrique. La chimie lourde est dominée par RHONE-POULENC et P.U.K. Elle est surtout caractérisée par la présence de puissants complexes. L'industrie du caoutchouc et des plastiques est représentée principalement par deux entreprises. MAPA-FIT (HUTCHINSON) et PHOENIX, première entreprise du secteur.

On trouve ensuite le secteur Etudes-conseils-assistance (10.000 salariés et 7 %). Le Centre d'Etudes Nucléaire de GRENOBLE y tient la place la plus importante.

### II.3.3. RAMASSAGE ET SECTEURS D'ACTIVITE

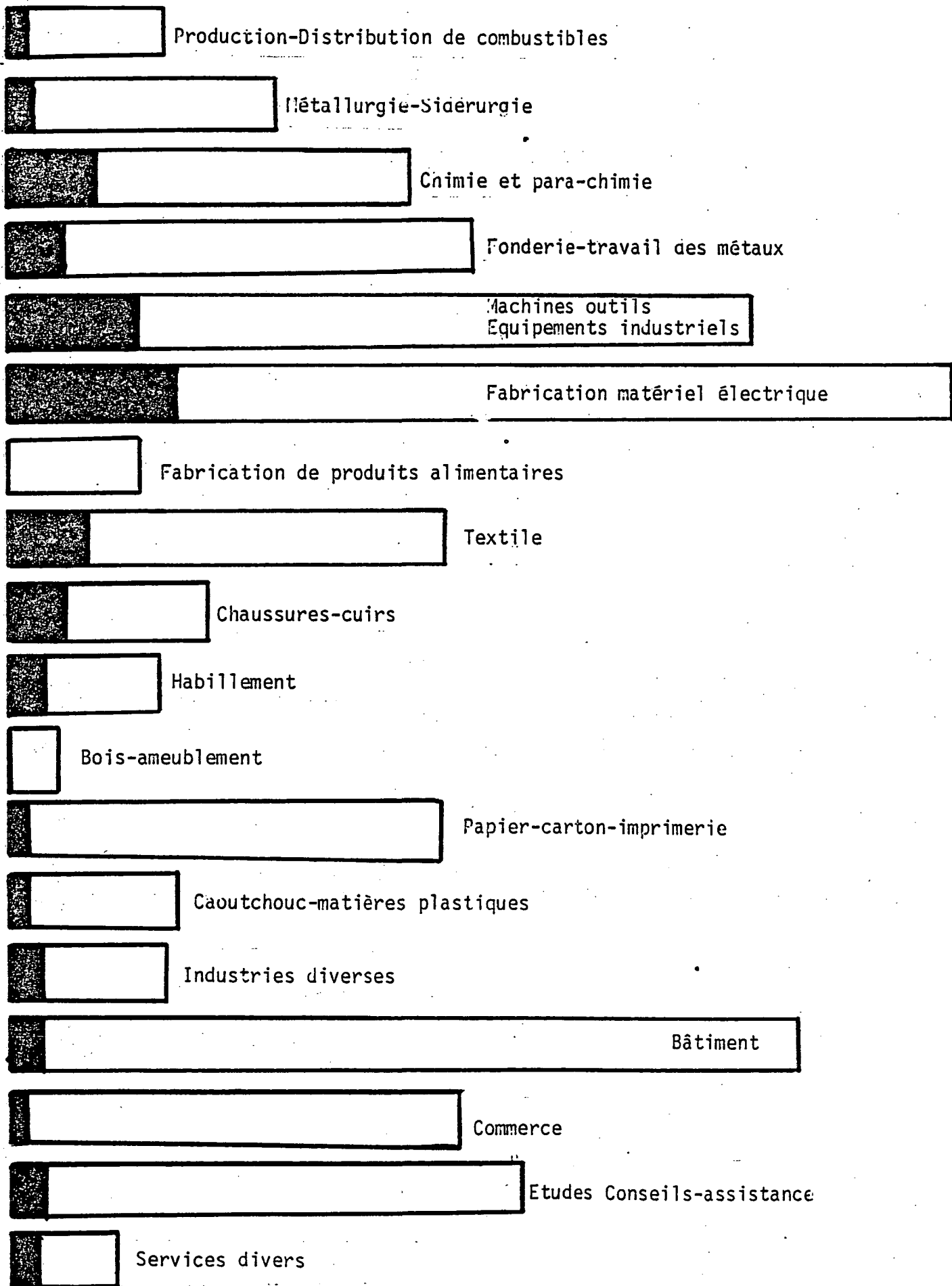
On peut effectuer un classement en fonction de l'importance du ramassage selon les secteurs, suivant deux critères :

- soit en fonction du pourcentage des entreprises qui organisent un ramassage,
- soit en fonction du pourcentage des ramassés sur l'effectif total.

---

(1) Notre référence en matière de structure industrielle de l'Isère est celle du rapport du Comité d'Expansion Economique de l'Isère "L'industrie dans l'Isère", février 1978.

REPARTITION PAR SECTEURS D'ACTIVITES  
DE L'EFFECTIF TOTAL DES SALARIES ET DES RAMASSES



Pourcentage des entreprises

1 - Industries diverses	77 %
2 - Cuirs - Chaussures	66 %
3 - Industrie Textile	44 %
4 - Habillement	40 %
5 - Industrie chimique	36 %

Pourcentage des salariés ramassés

1 - Industrie du cuir et de la chaussure	(25 %)
2 - Services divers (marchands)	(23 %)
3 - Industrie de l'habillement	(21 %)
4 - Industries diverses	(21 %)
5 - Industrie chimique	(21 %)

Schématiquement, deux situations bien distinctes se présentent :

1 - celle des secteurs de la sidérurgie-métallurgie, de la fonderie et du travail des métaux, de l'industrie chimique, des études conseils et assistance où un ramassage important va de pair avec la prédominance de grosses entreprises.

2 - celle des industries traditionnelles: l'industrie textile, l'industrie du cuir et de la chaussure, de l'habillement où un ramassage massif coexiste avec une majorité de petites et moyennes entreprises. Dans ces secteurs, nous avons vu d'autre part que la plus grande partie de ces entreprises ont recours à un système de ramassage.

Secteur traditionnel

Si l'on pousse un plus l'analyse au sein de ces secteurs dits "traditionnels" (habillement, textile, cuir et chaussure), on constate que 70 à 80 % des entreprises qui le composent sont inférieures à 200 salariés. Les entreprises effectuant un ramassage se retrouvent dans leur grande majorité dans cette classe d'effectifs (65 à 75 %).

Dans le seul secteur textile, plus de la moitié des entreprises emploient moins de 100 salariés et 42 % des entreprises organisant un transport de leur personnel se trouvent également en dessous de ce seuil.

Le ramassage au sein de ce secteur dit traditionnel présente un caractère très typique, dans la mesure où la plupart des entreprises concernées sont d'implantation très ancienne dans la région, et où la main-d'oeuvre employée et transportée est composée pour une grande part de femmes, de faible qualification, et dont la rémunération est souvent peu élevée. Le ramassage est souvent d'autant plus vital dans ce secteur qu'il s'adresse à une main-d'oeuvre largement captive.

Secteur des métaux et de la chimie

A l'opposé dans le secteur des métaux et dans la chimie, on note la prédominance de grosses entreprises où s'effectue un ramassage important. Dans le secteur de la chimie par exemple, toutes les entreprises qui ramassent leur personnel emploient plus de 200 salariés. Ce sont les entreprises de grande taille qui assurent l'essentiel du ramassage.

Dans ce cas, la main-d'oeuvre concernée par un ramassage est en grande majorité masculine. Le ramassage est lié à l'existence d'horaires postés fréquents dans ces activités ; ces horaires expliquant souvent la mise en place d'un système de transport propre à l'entreprise.

Dans certains cas, le ramassage est massif et concerne plus de 80 % des salariés. On peut citer le cas limite d'une entreprise : "Les Alliages Frittés" filiale d'Ugine-Carbone qui ramasse 97 % de son personnel.

## II/4/ LES CARACTÉRISTIQUES DU PERSONNEL

### II.4.1. REPARTITION DES EFFECTIFS PAR SEXE

A partir des réponses obtenues qui concernent 93 % des entreprises enquêtées, on peut estimer à 69 % la proportion moyenne d'hommes salariés dans les entreprises organisant un ramassage.

\* Le pourcentage des femmes est supérieur à celui des hommes dans 43 % des entreprises. Si l'on ventile par secteur d'activité, c'est dans l'industrie des cuirs et peaux, du textile et de l'habillement qu'on les retrouve en plus grand nombre.

	Secteur d'activité	% des établissements
Nombre de femmes > Nombre d'hommes	Cuirs et peaux	100
	Habillement	100
	Industries diverses	71,5
Nombre de femmes = Nombre d'hommes	Commerce	50
	Services marchands	50

\* Le pourcentage des hommes est supérieur à celui des femmes dans 57 % des entreprises. C'est dans l'industrie du bois de l'ameublement, des bâtiments et travaux publics, des métaux et de la chimie qu'ils sont les plus nombreux. Dans certaines de ces activités, il n'est pas rare de trouver des effectifs composés de plus de 80 % d'hommes. C'est le cas pour plus de la moitié des entreprises de l'industrie chimique et du travail des métaux.

	Secteur d'activité	% des établissements
Nombre d'hommes > Nombre de femmes	Bois et ameublement	100
	B.T.P.	100
	Métaux	100
	Chimie	71

Cette répartition hommes femmes par branches d'activité, reflète sensiblement les tendances nationales ; les métiers à forte pénibilité (B.T.P. par exemple) regroupent bien entendu la majorité du personnel masculin. En revanche, tout ce qui touche à l'habillement, au textile et au commerce, concerne davantage le personnel féminin.

Effectifs ramassés par sexe

Sexe	% d'utilisateurs du ramassage	% de ramassés
Hommes	31	65
Femmes	41	35
Ensemble du personnel ramassé	34	100

Il résulte de ce tableau que le sexe ne semble pas introduire de différences très sensibles dans la proportion des salariés ramassés. On note cependant un pourcentage d'utilisation supérieur de 10 % pour les femmes. Ce phénomène s'explique principalement de deux façons :

- d'une part la femme possède moins souvent le permis de conduire que l'homme, ce qui la rend plus dépendante des systèmes de transports collectifs ;

- d'autre part, la voiture du ménage est plus souvent utilisée par le mari que par la femme pour se rendre au travail.

II.4.2. REPARTITION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE

L'effectif total des salariés est constitué à raison de 25 % par du personnel administratif, et de 75 % par du personnel de production.

L'effectif total de ramassés représente 30 % de l'effectif total et se répartit à raison de 14 % pour le personnel administratif et 86 % pour le personnel de production. La proportion des ramassés est de 17 % pour le personnel administratif et 35 % pour la production.

Sur 6 personnes ramassées, 5 proviennent donc du secteur de la production, mais compte-tenu de l'effectif total de salariés de chaque catégorie, on peut dire qu'en moyenne le personnel de production est deux fois plus ramassé que le personnel administratif.

- Le personnel de production

C.S.P.	% de personnel de production	% d'utilisateurs du ramassage	% des ramassés
Cadres	15	9	5
Ouvriers professionnels	44	20	34
Ouvriers spécialisés	41	38	61
Ensemble du personnel de production	100	26	100



La catégorie "personnel de production" n'est donc pas homogène, mais rassemble des comportements très différents par rapport au ramassage. Ainsi, près des 2/3 des ramassés sont des ouvriers spécialisés, tandis que cette catégorie ne représente que 41 % de l'ensemble du personnel de production. De façon générale, l'utilisation du ramassage est ici fonction de la qualification du salarié. Plus elle est faible, plus l'utilisation du ramassage est importante.

- Le personnel administratif

C.S.P.	% de personnel administratif	% d'utilisateurs du ramassage	% des ramassés
Cadres	37	19	37
Employés	63	19	63
Ensemble du personnel administratif	100	19	100

Le comportement du personnel administratif est plus homogène. On ne constate pas de différence de comportement entre cadres et employés.

II.4.3. L'ANCIENNETE

Les entreprises organisant un ramassage semblent disposer d'une main-d'oeuvre stable. Nous ne disposons pas malheureusement de point précis de comparaison.

Ancienneté	+ de 15 ans	5 à 15 ans	1 à 5 ans	moins d'un an
% des effectifs	35	40	20	5



## TROISIEME PARTIE

### L'ORGANISATION DES SYSTÈMES DE RAMASSAGE

1. LA DATE DE MISE EN SERVICE DES RESEAUX
2. LE CHOIX DU MODE DE RAMASSAGE
3. L'IMPORTANCE ET LA STRUCTURE DES RESEAUX
4. LES AVANTAGES ET LES INCONVENIENTS DU RAMASSAGE  
POUR LES ENTREPRISES
5. PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES SYSTEMES DE  
RAMASSAGE

DATE DE MISE EN SERVICE DU RAMASSAGE

Avant 1950	7,2
1950-1959	9,3
1960-1969	42,3
1970-1974	30,9
1975 et après	10,3

Avant 1950	7,7
1950-1959	11,5
1960-1969	41,0
1970-1974	30,8
1975 et après	9,0

DATE D'IMPLANTATION DE L'ETABLISSEMENT

Avant 1950	32,3
1950-1959	14,7
1960-1969	26,5
1970-1974	16,7
1974 et après	9,8

Avant 1950	35,9
1950-1959	15,4
1960-1969	24,3
1970-1974	15,4
1974 et après	9,0

### III/1/ LA DATE DE MISE EN SERVICE DES RÉSEAUX DE RAMASSAGE

#### III.1.1. DONNEES GENERALES

Date de mise en service	% du total des établissements	% des établissements de + de 50 salariés
Avant 1950	7,2	7,7
De 1950 à 1959	9,3	11,5
De 1960 à 1969	42,3	41,0
De 1970 à 1974	30,9	30,8
De 1975 et après	10,3	9,0

Date d'implantation de l'établissement	% du total des établissements	% des établissements de + de 50 salariés
Avant 1950	32,3	35,9
De 1950 à 1959	14,7	15,4
De 1960 à 1969	26,5	24,3
De 1970 à 1974	16,7	15,4
En 1974 et après	9,8	9,0

La mise en place des services de ramassage est relativement récente puisque 83,5 % des services ont été créés depuis 1960.

Le développement du ramassage date des années soixante. Il s'est poursuivi et même accéléré jusqu'en 1974. Mais depuis 1975, le ralentissement général de l'activité économique a considérablement freiné la création des systèmes de ramassage. En effet, aucun établissement implanté avant 1975 n'a créé de ramassage depuis cette date.

On peut observer des évolutions significatives tant en ce qui concerne la nature des réseaux créés qu'à travers les changements intervenus dans les systèmes de ramassage depuis leur mise en service.

### III.1.2. LES CARACTERISTIQUES DES SYSTEMES DE RAMASSAGE EN FONCTION DE LA DATE DE MISE EN SERVICE

La date de mise en service a été mise en relation avec :

- 1) la date d'implantation de l'établissement ;
- 2) l'activité de l'établissement ;
- 3) le pourcentage de salariés ramassés ;
- 4) le mode de ramassage et le type de véhicules utilisés ;
- 5) les avantages et les inconvénients du ramassage ;
- 6) le prix de revient mensuel par salarié.

Chacune des périodes étudiées est caractérisée par certaines spécificités, qui permettent de retracer l'évolution dans le temps des conditions de mise en service d'un système de ramassage.

#### AVANT 1950

- + Le ramassage n'existe que dans deux secteurs d'activités :
  - l'industrie des biens intermédiaires (chimie),
  - l'industrie des biens de consommation courante (textile, cuirs et peaux, chaussures),
- + Le pourcentage de salariés ramassés est compris entre 10 et 50 %, avec une moyenne de 27 % ;
- + La plupart des services de transport est assurée en compte propre à l'aide de cars ou de véhicules appartenant à l'entreprise ;
- + Ces services permettent de conserver le personnel en place et d'élargir les possibilités d'embauche.

#### DURANT LES ANNEES CINQUANTE

- + Le ramassage continue à se développer dans les industries des biens intermédiaires et des biens de consommation courante. Il apparaît dans l'industrie des biens d'équipement ;
- + Les deux tiers des réseaux sont créés dans des établissements implantés avant 1950 ;
- + Le pourcentage des salariés ramassés reste le plus souvent compris entre 10 et 50 %, mais l'on voit apparaître certains ramassages massifs (60 à 90 % de ramassés). La moyenne est de 40,5 % ;
- + Le recours à la sous-traitance devient plus fréquent que le transport pour compte propre ;
- + Le prix de revient mensuel du ramassage par salarié est en moyenne de 150 F. Il ne dépasse jamais 300 F.

#### DURANT LES ANNEES SOIXANTE

- + La croissance économique d'ensemble rend indispensable un élargissement des possibilités d'embauche dans de nombreux secteurs. C'est ainsi que le ramassage apparaît dans les secteurs des transports et des services marchands. Il connaît un essor très important dans les industries de biens de consommation courante (textile, cuirs et peaux, chaussures), et dans les industries des biens d'équipement ;

+ Les ramassages nouvellement créés le sont aussi bien dans des établissements implantés avant 1960 et durant les années soixante.

Date d'implantation	%
Avant 1950	35,0
1950 - 1959	22,5
1960 - 1969	42,5

- + Le pourcentage moyen de salariés ramassés est de 35,5 % (38 % dans les établissements de plus de 50 salariés). La baisse de ce pourcentage par rapport aux années cinquante s'explique par le développement de services n'assurant le ramassage que d'une partie numériquement faible du personnel ;
- + Les services de transport sous-traités sont deux fois plus nombreux que les transports pour compte-propre. L'estafette apparaît souvent comme un type de véhicule mieux adapté au ramassage que le car ;
- + Le prix de revient mensuel par salarié varie de 0 à 500 F. Le prix moyen est de 180 F. 75 % des chefs d'entreprises évaluent ce prix de revient entre 50 et 250 F., ce qui leur apparaît souvent excessif.

#### DE 1970 à 1974

- + Le ramassage apparaît dans :
  - les bâtiments-travaux publics,
  - le commerce,
  - les services non marchands,
  - la production d'énergie et de matières premières.Il continue à se développer dans :
  - la chimie,
  - l'industrie des biens d'équipement et des biens intermédiaires. Les créations de services tendent à se ralentir dans les industries de biens de consommation courante.
- + Plus de la moitié des services créés le sont dans des établissements qui se sont implantés de 1970 à 1974.

Date d'implantation	%
Avant 1950	13,4
1950 - 1959	10,0
1960 - 1969	23,3
1970 - 1974	53,3

Les établissements employant entre 10 et 50 salariés représentent globalement 18 % du total des établissements organisant un ramassage. Durant la période 1970-1974, cette proportion dépasse 20 %.

- + Le pourcentage moyen de salariés ramassés est de 32,7 % (34,2 % dans les établissements de plus de 50 salariés) ;

- + 4 services de ramassage sur 5 sont sous-traités à une entreprise de transport public routier ;
- + Le prix de revient mensuel par salarié varie de 50 à 500 F. avec une moyenne de 180 F. ;
- + L'élargissement des possibilités d'embauche apparaît comme le principal avantage du ramassage, tandis que son prix de revient élevé est perçu comme l'inconvénient majeur de ce service.

### APRES 1975

La crise économique entraîne un ralentissement général de l'activité, particulièrement sensible dans les industries traditionnelles :

- + Le ramassage apparaît dans les industries agro-alimentaires. Il continue à se développer dans :
  - l'industrie textile,
  - l'industrie des métaux,
  - le commerce.

Les créations deviennent plus rares dans :

- l'industrie des biens intermédiaires,
- l'industrie des biens d'équipement,
- les services.

- + Les services de ramassage sont créés *exclusivement* dans les établissements nouvellement implantés ;
- + Le pourcentage moyen de salariés ramassés est de 40 % (35 % dans les établissements de plus de 50 salariés). Dans les grands établissements, la part du personnel ramassé ne dépasse jamais 50 % ;
- + La sous-traitance tend à devenir systématique ;
- + Le prix moyen mensuel par salarié est de 200 F. Le prix de revient est perçu comme le principal inconvénient d'un système de ramassage, dont l'entreprise se révèle être dépendante pour l'embauche de son personnel. Ceci peut apparaître paradoxal à un moment où le chômage se développe très rapidement, mais s'explique très bien lorsque l'on constate les désajustements fréquents entre offre et demande d'emploi au niveau local.

### III.1.3. LES CHANGEMENTS DANS LES SYSTEMES DE RAMASSAGE APRES LA MISE EN SERVICE

Plus de 4 entreprises sur 5 déclarent avoir modifié leur système de ramassage depuis sa mise en service.

- + Ces modifications traduisent tout d'abord une évolution générale, que nous avons constatée, du transport pour compte-propre à la sous-traitance :
  - 24 % des entreprises ont désormais recours à un transporteur, alors qu'ils assuraient auparavant le ramassage par leurs propres moyens,
  - 8 % ont changé de transporteurs.
- + Les principales autres modifications traduisent une croissance ou une réduction du réseau de ramassage :
  - 28 % des entreprises ont créé des lignes supplémentaires,
  - 8 % ont supprimé certains cars.

D'autres ont augmenté le nombre de services.

- + On note aussi =
  - l'instauration de la gratuité pour les salariés. Dans 93 % des entreprises, le service de ramassage est gratuit,
  - des interruptions de service pendant une certaine période.



### III/2/ LE CHOIX DU MODE DE RAMASSAGE : SITUATION ACTUELLE ET TENDANCE D'ÉVOLUTION

L'évolution historique que nous avons décrite dans le paragraphe II.1 fait apparaître une évolution rapide du mode de ramassage. Les entreprises font de plus en plus appel à des transporteurs pour assurer les services de ramassage.

Il en résulte que les services de ramassage constituent une part croissante de l'activité des transporteurs, qui vient partiellement compenser les pertes provenant de l'exploitation des lignes régulières de transport public routier. Ce phénomène déjà mis en évidence dans l'agglomération lyonnaise (1) par le C.E.T.E. de LYON, se confirme dans le département de l'Isère.

Le but de ce chapitre est d'essayer de décrire et de proposer une explication à cette évolution générale. Pour cela, nous mettrons en relation le mode de ramassage avec :

- l'activité de l'entreprise,
- le pourcentage de salariés ramassés,
- la date d'implantation,
- la mise en service du ramassage,
- le prix de revient mensuel par salarié,
- le pourcentage de personnel de production,
- les avantages et les inconvénients du ramassage.

#### III.2.1. LA PART RESPECTIVE DE CHACUN DES MODES

Mode de ramassage retenu	% dans l'ensemble des établissements	% dans les établissements de plus de 50 salariés
Entreprise effectuant elle-même son ramassage	40,9	27,0
Recours de l'entreprise à un transporteur privé	45,7	57,0
Recours de l'entreprise à une solution mixte	13,4	16,0

---

(1) J.M. JARRIGE, R. BERGOUIGNAN "L'organisation du ramassage ouvrier dans les entreprises de transport". I.R.T.-C.E.T.E. de LYON, juin 1976, 37 p.

La majorité des entreprises a recours à un transporteur, mais ceci seulement à partir d'une certaine taille. En effet, le compte-propre est le mode utilisé par 78 % des établissements employant de 10 à 50 salariés, tandis que seulement 27 % des établissements de plus de 50 salariés y ont recours.

Le choix entre compte-propre et sous-traitance n'est pas exclusif; puisque 13,4 % des établissements optent pour une solution mixte.

### III.2.2. RECHERCHE DE VARIABLES EXPLICATIVES DU CHOIX MODAL

#### III.2.2.1. L'activité de l'entreprise

La répartition entre compte-propre et sous-traitance varie considérablement en fonction du secteur d'activité, comme le montre le tableau ci-dessous qui ne retient que les secteurs où le ramassage est représenté de manière significative.

Secteur d'activité	Compte propre %	Sous traitance %	Solution mixte %
Industrie des biens intermédiaires	37	55,6	7,4
Industrie des biens d'équipement	27,8	72,2	0
Industrie des biens de consommation courante	41,5	35,8	22,7
B.T.P.	66,7	22,2	11,1
Services marchands	60,0	30,0	10,0
Moyenne d'ensemble	40,9	45,7	13,4

On remarquera en particulier une différence significative entre les industries de biens d'équipements et de certains biens de consommation courante (textile - cuirs et peaux - chaussures), qui ne peut pas s'expliquer globalement par le pourcentage du personnel ramassé, puisque celui-ci est de 34,5 % dans les biens d'équipement et de 33,9 % dans les biens de consommation.

Par contre, si l'on examine le pourcentage d'hommes dans l'effectif salarié et l'effectif de l'entreprise, on observe des situations bien contrastées.

Secteur d'activité	% hommes	effectif moyen
Industrie des biens d'équipement	63	550
Industrie des biens de consommation courante	35	200

Il semble donc que la sous-traitance soit plus développée dans les entreprises de grandes tailles à main d'oeuvre essentiellement masculine et fabriquant des biens d'équipement, que dans les industries traditionnelles recrutant une forte proportion de main-d'oeuvre féminine. La taille plus réduite de ces dernières rend souvent possible le maintien d'un transport pour compte propre.

### III.2.2.2. Le pourcentage de salariés ramassés

Il convient d'abord de distinguer deux cas bien distincts :

- 1) Le ramassage dans les petits établissements (10-50 salariés),
- 2) Le ramassage dans les établissements employant plus de 50 salariés.

Dans le premier cas, on peut considérer que le ramassage ne nécessite pas une organisation particulière. Il peut donc, quelque soit le pourcentage de salariés ramassés, être pris en charge par l'entreprise elle-même. Ceci explique que 78 % des établissements de ce type choisissent le transport pour compte-propre.

Le pourcentage de salariés ramassés n'influence donc réellement le choix du mode que pour les établissements de plus de 50 salariés.

Mode de ramassage choisi	% moyen de salariés ramassés
Compte propre	30
Sous-traitance	36
Solution mixte	37,5

Les pourcentages moyens de salariés ramassés ne varient pas de manière significative en fonction du mode de ramassage choisi.

Si l'on considère uniquement les établissements ramassant plus de 50 % de leur personnel (19 % du total), on observe par contre une domination très nette de la sous-traitance.

Compte-propre : 15,8 %
Sous-traitance : 73,7 %
Solution mixte : 10,5 %

Le ramassage massif du personnel amène le plus souvent les entreprises à sous-traiter ce service à un transporteur public.

### III.2.2.3. La date d'implantation et de mise en service du ramassage

Nous avons montré au paragraphe III.1. la tendance à un développement croissant de la sous-traitance que résume le tableau ci-dessous :

Période de la mise en service	Part de la sous-traitance %	Part des solutions mixtes
Avant 1950	16,7	16,7
1950-1959	62,5	12,5
1960-1969	53,1	21,9
1970-1974	79,2	4,2
Après 1975	85,7	0

La situation particulière des années soixante s'explique par le recours à des solutions mixtes, formule qui tend à disparaître complètement après 1970.

La mise en relation des dates d'implantation et des modes de ramassage conduit à des conclusions très voisines.

Période d'implantation	Sous-traitance	Solution mixte	Compte-propre
Avant 1950	44,8	20,7	34,5
1950 - 1959	50,0	16,7	33,3
1960 - 1969	61,9	14,3	23,8
1970 - 1974	84,6	0	15,4
Après 1975	95,7	0	14,3

### III.2.2.4. Le prix de revient mensuel par salariés

Mode de ramassage	Prix de revient mensuel par salarié en francs
Recours de l'entreprise à un transporteur	195
Recours de l'entreprise à une solution mixte	175
Entreprise effectuant elle-même le ramassage	170
Moyenne	185

Le transport pour compte-propre se révèle moins coûteux que la sous-traitance, si l'on en croit les évaluations faites par les chefs d'entreprise. On notera toutefois que la différence n'est pas très significative, et que de plus certains employeurs ont fourni des chiffres taxes comprises ; d'autres non.

Il ne semble pas que cette différence de prix puisse influencer notablement le choix du mode de ramassage.

### III.2.2.5. Le pourcentage de personnel de production

Les entreprises ayant une très forte proportion de personnel de production semblent utiliser le plus souvent un transport par compte-propre ou une solution mixte. Au contraire, les entreprises dans lesquelles le personnel administratif occupe une place significative ont plus souvent recours à la sous-traitance.

Il faut souligner qu'il ne s'agit là que de tendances observées. Il serait hasardeux à ce stade de l'étude d'en tirer des conclusions ou des interprétations générales.

### III.2.2.6. Les avantages et les inconvénients du ramassage

- La sous-traitance offre des possibilités plus large d'embauche que le transport pour compte propre dans les établissements de grande taille. Par contre, le transport pour compte propre répond mieux aux problèmes qu'engendrent certaines fluctuations du personnel ;

- Le coût élevé du ramassage est plus directement ressenti comme un inconvénient de ce système dans le cas de la sous-traitance.

On notera donc en conclusion comme principaux facteurs explicatifs du choix modal de ramassage :

- la taille de l'établissement,
- l'activité,
- la date d'implantation.

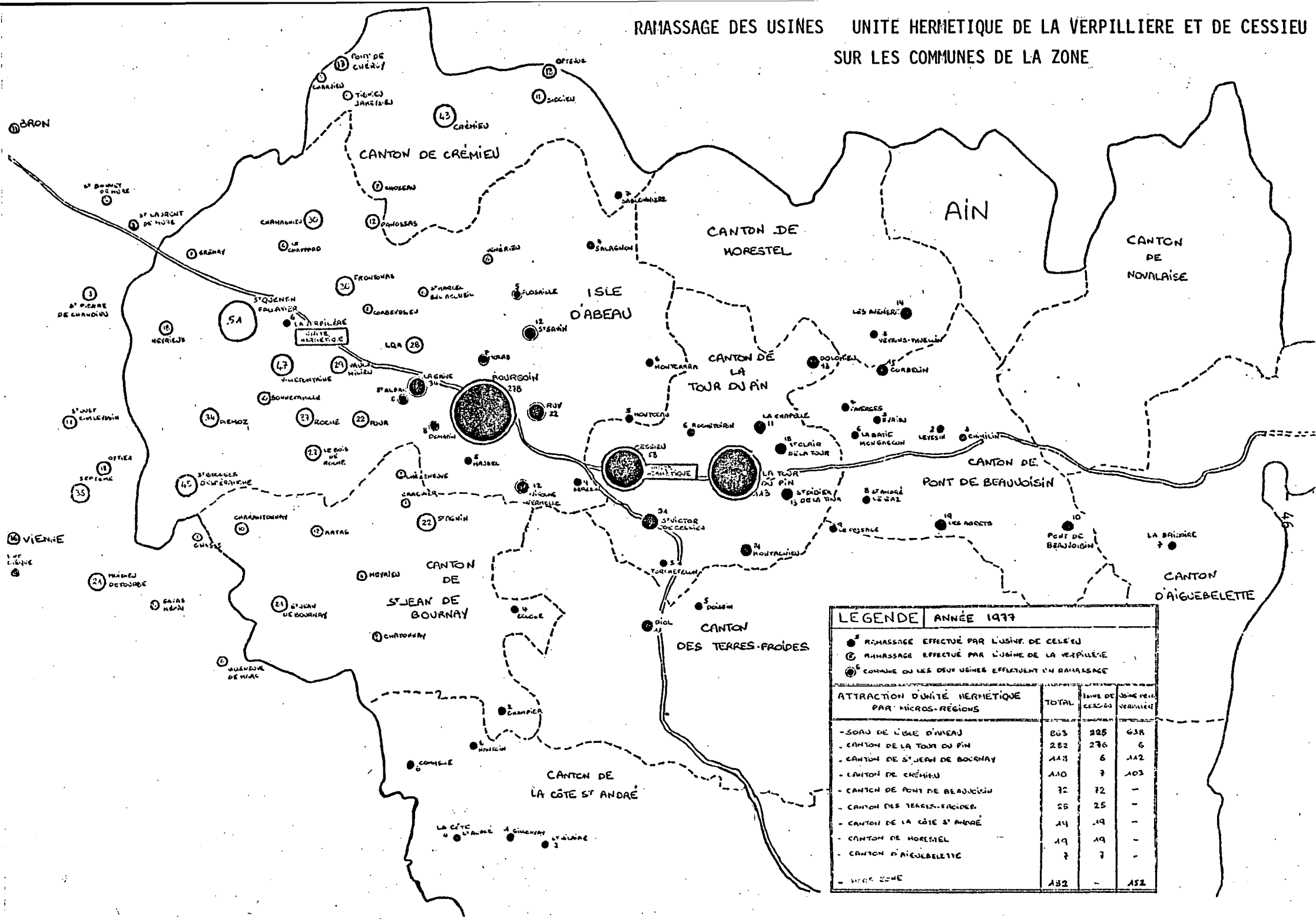
Il serait très utile, pour avoir une vision synthétique sur le rôle de chacune de ces variables explicatives, de procéder à une analyse par segmentation (1).

---

(1) On trouvera une description de la méthode et de ses applications en matière de transport dans :

- A. BONNAFOUS - D. SOUM "Une nouvelle approche en matière d'analyse de la demande de transport". I<sup>Ve</sup> Colloque International d'Econométrie Appliquée. Strasbourg. Janvier 1977.

# RAMASSAGE DES USINES    UNITE HERMETIQUE DE LA VERPILLIERE ET DE CESSIEU SUR LES COMMUNES DE LA ZONE



LEGENDE    ANNEE 1977				
⑤	RAMASSAGE EFFECTUE PAR L'USINE DE CESSIEU			
②	RAMASSAGE EFFECTUE PAR L'USINE DE LA VERPILLIERE			
①	COMMUNE OU LES DEUX USINES EFFECTUENT UN RAMASSAGE			
ATTRACTION D'UNITE HERMETIQUE PAR MICRO-REGIONS		TOTAL	UNITE DE CESSIEU	UNITE DE LA VERPILLIERE
- SOUS DE L'ISLE D'ABEAU		263	225	638
- CANTON DE LA TOUR DU PIN		282	276	6
- CANTON DE ST-JEAN DE BOURNAY		113	6	112
- CANTON DE CREMIEU		110	7	103
- CANTON DE PONT DE BEAUVOISIN		72	72	-
- CANTON DES TERRES-FROIDES		25	25	-
- CANTON DE LA COTE ST ANDRE		19	19	-
- CANTON DE MORESTEL		19	19	-
- CANTON D'AIGUEBELETTE		7	7	-
- TOUTE LA ZONE		152	-	152

### III/3/ L'IMPORTANCE ET LA STRUCTURE DES RÉSEAUX

L'information recueillie en matière de réseaux de ramassage est importante mais de précision inégale. Si la majorité des entreprises nous ont fourni des renseignements précieux concernant le détail des circuits, certaines ont omis de nous préciser les horaires de départ et d'arrivée à l'établissement; d'autres n'ont pas chiffré l'effectif ramassé à chaque arrêt. Il n'est donc pas possible de reconstituer très précisément le détail de l'ensemble des réseaux de ramassage.

Néanmoins, les résultats obtenus concernant les plus grands établissements sont d'une très bonne qualité et permettent d'analyser les principales caractéristiques physiques des réseaux :

- diamètre du bassin de main-d'oeuvre ;
- distance moyenne entre le lieu de travail et le lieu de résidence ;
- durée moyenne du trajet ;
- importance du ramassage par commune.

On peut de plus, en rapportant le nombre de salariés ramassés à la population de la commune, mettre en évidence les principaux pôles d'émission et d'attraction.

Dans le cadre de ce rapport, nous nous limiterons à l'étude de deux cas particuliers de réseaux de ramassage, qui présentent un intérêt de par leur taille ou leur structure. Il s'agit des réseaux de *L'Unité Hermétique* et de *Rhône Poulenc Pétrochimie*.

#### III.3.1. LE RESEAU DE RAMASSAGE DE L'UNITE HERMETIQUE

Avec 1.660 salariés ramassés par un réseau comprenant 42 lignes (26 à LA VERPILLIERE, 16 à CESSIEU), les établissements de CESSIEU et de LA VERPILLIERE disposent d'un bassin de main-d'oeuvre de 30 kilomètres de diamètre comprenant 94 communes dont 72 sont touchées directement par le ramassage. Il s'agit donc d'un réseau très dense, polarisé sur l'axe LYON-CHAMBERY.

La grande majorité des ramassés habite dans le S.D.A.U. de l'ISLE D'ABEAU comme le montre la carte ci-jointe (863 ramassés) et dans le canton de LA TOUR DU PIN (282 ramassés). L'Unité Hermétique se trouve donc directement en concurrence avec le réseau Berliet. Berliet en effet, ramasse 1.500 salariés dans le S.D.A.U. de l'ISLE D'ABEAU et 174 dans le canton de LA TOUR-DU-PIN. Au moment de sa création, ce ramassage correspondait à la nécessité d'un recrutement important de main-d'oeuvre essentiellement masculine.

PERSONNEL RAMASSE PAR L'UNITE HERMETIQUE PAR CANTONS

Canton	Usine de CESSIEU	Usine de LA VERPILLIERE	Total
S.D.A.U. de l'ISLE D'ABEAU	225	638	863
Canton de LA TOUR DU PIN	276	6	282
Canton de ST JEAN DE BOURNAY	6	112	118
Canton de CREMIEU	7	103	110
Canton de PONT DE BEAUVOISIN	72	0	72
Canton des TERRES FROIDES	25	0	25
Canton de LA COTE ST ANDRE	19	0	19
Canton de MORESTEL	19	0	19
Canton d'AIGUEBELETTE	7	0	7
Divers	-	145	145
<b>TOTAL</b>	<b>656</b>	<b>1.004</b>	<b>1.660</b>

Actuellement, le personnel ramassé compte un pourcentage important d'ouvriers : 90 % à CESSIEU et 80 % à LA VERPILLIERE, dont une forte proportion d'ouvriers paysans attachés à leur commune. La proportion de femmes ramassées, quant à elle, est de 28 % à CESSIEU et de 32 % à LA VERPILLIERE.

Le réseau de ramassage proprement dit comprend un ensemble de lignes courtes (15 - 20 kilomètres), où prédominent les radiales de part et d'autre de l'axe. Les points extrêmes atteignent LYON (héritage d'une embauche ayant suivi la crise de la Société Lyonnaise de Textile), VIENNE (l'Unité Hermétique a relayé les difficultés du textile), SAINT HILAIRE DE LA COTE dans la Vallée de la Bièvre, et DOMESSIN en Savoie.

De part la localisation des bassins de main-d'oeuvre et le type de main-d'oeuvre ramassée, l'Unité Hermétique entre en concurrence directe avec Berliet, mais exerce à son tour sa domination sur les communes situées à l'Est de BOURGOIN-JALLIEU. Six transporteurs assurent l'exploitation des différentes lignes : ANNEQUIN (14), BERTHELET (7), Cars DAUPHINOIS (5), cars ROCHE (4), SCANDOLIN (1).

III.3.2. RHONE POULENC PETROCHIMIE (1)

Le réseau de ramassage de la division chimique de Rhône-Poulenc forme à partir de ROUSSILLON un étoilement dont les rayons s'étirent de VIENNE au Nord à SAINT VALLIER (Drôme) au Sud, à l'Ouest jusqu'à PELUSSIN

---

(1) Voir à ce sujet l'étude de J. TOMAS "Système de transport collectif et organisation de l'espace : l'exemple du Bas-Dauphiné Isérois", Université LYON II, octobre 1978.



(Loire) et ANNONAY (Ardèche), à l'Est sur le piémont alpin, COUR ET BUIS et BEAUREPAIRE constituent les avancées extrêmes.

Créé en 1950 et développé ultérieurement par suite d'embauches importantes nécessitées par le travail en postes (trois équipes), le ramassage intéresse aujourd'hui 1.172 salariés sur un effectif total de 2.824 (soit 41,5 %). 14 lignes exploitées par 6 transporteurs participent à l'irrigation de l'espace environnant l'établissement de ROUSSILLON.

A la différence des exemples précédents, le bassin de main-d'oeuvre de Rhône-Poulenc n'entre pas en concurrence directe avec d'autres entreprises, ce qui explique sa dimension relativement réduite : 8 kilomètres dans la direction de SAINT RAMBERT D'ALBON et 34 kilomètres vers BEAUREPAIRE. La durée du trajet n'excède jamais 45 minutes. Ceci rend possible avec moins de contraintes la double activité. Elle atteint un taux de 31 %, qui doit être comparé au taux moyen de l'Isère : 23 %.

### III/4/ LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS DU RAMASSAGE SELON LES CHEFS D'ENTREPRISES

71 % des chefs d'entreprises qui organisent dans leur entreprise un système de ramassage, pensent avoir choisi la meilleure solution possible pour résoudre le problème de transport de leur personnel. Certains constatent qu'ils n'avaient pas d'autres solutions étant donné leurs problèmes de recrutement ou le lieu de leur implantation ; mais la plupart reconnaissent n'avoir réalisé aucune étude complète pour éclairer leur choix.

Les réseaux de ramassage n'ont pratiquement jamais été conçus en fonction d'un calcul d'optimisation.

Afin de mieux comprendre la nature des problèmes pratiques que rencontrent les chefs d'entreprises dans l'organisation de ce service, nous leur avons demandé de préciser quels sont selon eux les principaux avantages et inconvénients de ce système.

#### 1. LES AVANTAGES DU RAMASSAGE

Pour 40 % des chefs d'entreprises, le principal avantage du ramassage est d'offrir une possibilité plus large d'embauche du personnel.

Vient ensuite pour 21 % des chefs d'entreprises, le respect des horaires de travail.

Les autres avantages semblent avoir moins d'importance :

- adaptation des trajets aux fluctuations du personnel	13 %
- amélioration des conditions de transport du personnel à la suite d'une décentralisation	11 %
- maintien du personnel en place	6 %
- diminution des accidents de trajets	4 %
- supprime les indemnités de déplacements	2 %
- divers	3 %

Le lien entre ramassage et politique du personnel, que nous analyserons au paragraphe IV.3., apparaît donc clairement comme un élément déterminant pour expliquer les fonctions du ramassage.

#### 2. LES INCONVÉNIENTS DU RAMASSAGE

##### Le prix de revient

L'inconvénient majeur du ramassage est son *prix de revient* très élevé pour 76 % des chefs d'entreprises. Il est évalué en moyenne à 185 F. et se caractérise par la distribution suivante.

Prix de revient mensuel par salarié	%
50 F.	4,3
50 à 100	20,3
100 - 150	24,6
150 - 200	13,1
200 - 250	18,8
250 - 300	5,8
300 - 500	8,7
500	4,4

Le prix médian est voisin de 150 F., mais l'on observe que la distribution a une étendue très large, puisque les prix de revient s'échelonnent de 20 F. à 770 F. Toutefois, on remarquera que 76,8 % des prix de revient sont compris entre 50 F et 250 F.

Si l'on rapporte ce prix de revient au salaire moyen d'un ouvrier, on constate qu'il représente de 7 à 10 % du salaire net.

Le prix de revient du ramassage est donc très nettement supérieur à la taxe transport instituée dans les agglomérations urbaines, et représente effectivement une charge considérable pour les entreprises. On notera de plus que ce *prix de revient a tendance à s'accroître* au fur et à mesure des mises en place de service. Ainsi on constate que le prix de revient des systèmes créés avant 1960 est en moyenne de 150 F. par mois par salarié, et ne dépasse jamais 300 F. ; tandis que pour les systèmes créés depuis 1975, la moyenne est de 200 F., certains prix de revient dépassant 500 F.

#### Les autres inconvénients

Les autres inconvénients sont cités beaucoup moins fréquemment :

- l'entreprise est dépendante du système 6,5 %
- l'entreprise rencontre des difficultés avec les transporteurs 3 %
- le ramassage est une source supplémentaire de réclamations 2 %

Aucun chef d'entreprise n'a considéré le ramassage comme un mode de transport manquant de souplesse.

Les entreprises, malgré le prix de revient élevé du ramassage, tiennent à conserver leur indépendance en la matière. Ainsi, il apparaît que 90 % des entreprises n'envisagent aucun regroupement, même si celui-ci devait réduire le prix de revient du service.

### III/5/ LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTIONS DES SYSTÈMES DE RAMASSAGE

Plus des 3/4 des entreprises n'envisagent actuellement aucune extension du réseau de ramassage. On note parmi les raisons justifiant cette réponse :

- la stabilité et la diminution des effectifs ;
- la volonté des entreprises de recruter sur place ;
- le coût élevé du ramassage.

Le ramassage apparaît souvent comme un luxe dans la période actuelle de crise économique. De plus, et pour la même raison, les difficultés de recrutement de la main-d'oeuvre se sont largement estompées, sauf en ce qui concerne la main-d'oeuvre qualifiée.

Quelques entreprises prévoient cependant une extension de leur système de ramassage dans un établissement particulier, compte-tenu d'une croissance de l'activité de cet établissement.

Cette situation d'ensemble explique que la plupart des employeurs ne soient pas hostiles au principe d'une prise en charge du service de ramassage par les transports publics. Mais selon eux, les transports publics devraient assurer la même qualité de service que le ramassage, tant en ce qui concerne la régularité et la fréquence, qu'au niveau de la souplesse et de la qualité de service. Ils posent en particulier le problème des horaires postés, difficilement compatibles avec les horaires des services publics de transports.

En conclusion, il apparaît que ces conditions précises et contraignantes rendent la réalisation d'une telle substitution pour le moins hypothétique.

---

QUATRIEME PARTIE

---

LES FONCTIONS DU RAMASSAGE  
DANS LA POLITIQUE DE L'ENTREPRISE

1. LES RAISONS DE CREATION DES SERVICES  
DE RAMASSAGE
2. BASSINS DE MAIN-D'OEUVRE ET CONCURRENCE
3. RAMASSAGE ET POLITIQUE DU PERSONNEL



#### IV/1/ LES RAISONS A L'ORIGINE DE LA MISE EN SERVICE D'UN RAMASSAGE

\* Deux raisons apparaissent prédominantes :

1) la décentralisation de l'entreprise ou le desserrement de certaines unités de production en zone rurale ou en zone péri-urbaine. L'organisation d'un système de ramassage est alors une condition vitale pour réussir le desserrement, c'est-à-dire conserver une part notable du personnel.

2) L'extension du bassin de main d'oeuvre liée à une croissance quantitative d'un établissement, qui ne trouve plus sur place la main-d'oeuvre dont il a besoin.

\* D'autres raisons peuvent justifier la création ou l'extension d'un service de ramassage :

- la mise en place d'un *travail posté*,
- un désajustement entre l'offre et la demande locale d'emploi,
- l'absence de transports publics pouvant être utilisés par la main-d'oeuvre non motorisée,
- le respect des horaires,
- la *sécurité* pour le personnel (diminution des accidents de trajet).

D'une manière générale, il apparaît que la mise en service d'un ramassage est conditionnée partiellement ou totalement par l'évolution qualitative et quantitative du marché de l'emploi dans le bassin de main-d'oeuvre de l'entreprise.

#### IV/2/ BASSINS DE MAIN-D'OEUVRE ET CONCURRENCE

Il est clair qu'une partie non négligeable de la main-d'oeuvre, et en particulier de la main-d'oeuvre féminine ne dispose pas de moyens de transport lui permettant de sortir du cadre de son environnement immédiat. Les transports publics, lorsqu'ils existent, améliorent sensiblement les possibilités de déplacement de cette catégorie de population. Mais ils sont inadaptés aux besoins des déplacements domicile-travail, en particulier en zone rurale. Il en résulte que cette main-d'oeuvre renoncera le plus souvent à rechercher du travail en dehors de son environnement immédiat.

La création d'un service de ramassage par l'entreprise rend possible la "mobilisation" de cette main-d'oeuvre en créant les conditions indispensables à la rencontre entre cette offre potentielle et sa propre demande. L'entreprise peut ainsi élargir son bassin de main-d'oeuvre et le salaire trouver un emploi.

Si l'on observe le développement de certains réseaux de ramassage durant les années soixante, il est clair que des entreprises se sont livrées, par ramassage interposé, une vive concurrence sur le marché de l'emploi. Cette concurrence semble bénéficier en première analyse aux salariés puisqu'ils bénéficient en fait d'une certaine possibilité de choix. Dans les faits, celle-ci reste le plus souvent théorique car un salarié employé depuis plusieurs années dans une entreprise bénéficie d'un salaire généralement plus élevé qu'un nouvel arrivé. Il hésitera donc à changer d'entreprise si le salaire de départ qui lui est offert n'est pas supérieur à son ancien salaire (primes d'ancienneté comprises). Cet aspect financier est de plus renforcé par la barrière psychologique que crée la nécessité de quitter son ancien milieu de travail.

De plus, depuis le développement de la crise économique et du chômage, le risque de perdre son emploi tend à accroître la dépendance vis-à-vis de l'entreprise. Celle-ci s'assure donc, grâce au ramassage, le service d'une main-d'oeuvre relativement "captive" dont elle pourra assurer la gestion dans des conditions favorables.

Ceci explique que certains bassins de main-d'oeuvre de grande taille tels que celui de BERLIET puissent se maintenir sans difficulté, face à une concurrence assez vive, en particulier au niveau du recrutement des ouvriers professionnels, comme nous l'avons montré au paragraphe III.3, lors de l'étude du réseau de ramassage de l'Unité Hermétique dans le SDAU de l'ISLE D'ABEAU et le canton de LA TOUR DU PIN.

Cette concurrence ne se limite généralement pas à deux entreprises. Dans le cas de l'axe CHAMBERY, il existe une concurrence entre deux entreprises principales : BERLIET et l'UNITE HERMETIQUE et une dizaine d'entreprises de moindre importance. Comme nous l'avons montré dans une note sur "Ramassage ouvrier et structuration de l'espace" (1), cette concurrence

---

(1) B. GERARDIN "Ramassage ouvrier et structuration de l'espace". Note de Travail I.E.E. 77-10, mars 1978.



est déterminée par un ensemble d'éléments aussi différents que :

- la distance entre le domicile des salariés et les lieux d'implantation des entreprises qui entrent en concurrence ;
- la différence de revenu offerte. Il ne s'agit pas simplement d'un différentiel de salaire, mais d'une évaluation qui prend en compte les avantages annexes et les possibilités éventuelles de promotion en fonction de l'ancienneté ;
- la sécurité de l'emploi ;
- des facteurs sociologiques et psychologiques divers qui restent à expliciter clairement : image de marque des entreprises reflétées par les relations du salarié effet de groupes, tradition, etc...

L'étude des conditions exactes de ces phénomènes de concurrence dans l'Isère nécessiterait une enquête particulière auprès des intéressés, c'est-à-dire les directions du personnel des entreprises et les salariés.

Elle apporterait des éléments très importants pour la compréhension du fonctionnement des systèmes de transport dans le cadre de l'élaboration du schéma départemental de transport.

#### IV/3/ RAMASSAGE OUVRIER ET POLITIQUE DU PERSONNEL DES ENTREPRISES

Il est fréquent que l'entreprise conçoive le ramassage comme un des éléments de sa politique de gestion de la main-d'oeuvre. Il prend alors place à côté d'autres moyens de cette politique que sont par exemple : le niveau et la hiérarchie des salaires, les primes, les avantages sociaux et plus spécialement les avantages en matière de logement, la formation professionnelle assurée dans l'entreprise... Le ramassage remplace souvent les aides en matière de logement, en particulier pour le personnel provenant des zones rurales.

En effet, le ramassage en zone rurale permet d'atteindre une main-d'oeuvre vivant en partie en auto-consommation. L'absence très fréquente de charges locatives, les ressources provenant de jardins familiaux, constituent des "revenus" complémentaires qui rendent supportables de faibles niveaux de salaires. Ces salaires restent malgré tout presque toujours supérieurs à ceux offerts par les entreprises locales. Les études réalisées par l'I.E.E. sur le triangle LYON-CHAMBERY-GRENOBLE (1) montrent que cet avantage salarial est complété, dans certaines entreprises de taille importante qui assurent un ramassage massif, par une sécurité d'emploi largement supérieure à celle offerte par les petites et moyennes entreprises voisines des communes de résidence des ramassés. Les possibilités de reclassement existant dans une grande entreprise permettent d'éviter, dans de nombreux cas, des licenciements qui pourraient être provoqués par des difficultés dans un secteur d'activité particulier ou par une modification de la stratégie d'ensemble de l'entreprise.

Mais l'on pourrait citer actuellement des exemples qui vont en sens inverse. Il est très difficile de tirer une règle générale en la matière. Les situations réelles observées peuvent être totalement opposées et pourraient nous amener à ce stade de l'analyse à renoncer à toute généralisation. Pourtant, les recoupements entre les différents cas particuliers observés nous conduisent à penser qu'il existe d'importantes similitudes entre les politiques menées par les entreprises, que ces entreprises soient implantées dans le Nord-Pas-de-Calais, l'agglomération lyonnaise ou le département de l'Isère. Les différences semblent provenir non pas de situations géographiques, mais des structures internes aux entreprises et des relations entre l'entreprise et son bassin de main-d'oeuvre.

Le constat résultant de l'observation d'une série de cas particuliers ne permet pas une analyse globale du phénomène ramassage, mais nous incite à proposer une typologie constituant en quelque sorte une grille d'analyse qui pourra être critiquée et complétée à l'aide d'études plus systématiques.

---

(1) B. BOIS, M. CLEMENT "Le ramassage-ouvrier dans le triangle LYON-CHAMBERY-GRENOBLE". Note de travail I.E.E. 78-8, mars 1978.

## Typologie des politiques d'entreprises en matière de ramassage

L'analyse qualitative des systèmes de ramassage existant dans l'agglomération lyonnaise, et plus précisément l'étude de l'importance du ramassage pour les entreprises, a permis à l'I.R.T. et au C.E.T.E. (1) de proposer une première typologie distinguant :

1 - les entreprises pour lesquelles le ramassage est massif et vital, c'est-à-dire, irremplaçable. Il s'agissait d'entreprises connaissant soit un turnover élevé, ou employant une main-d'oeuvre recrutée dans un bassin éloigné de l'établissement, ou encore ayant été contrainte de se desserrer.

2 - les entreprises pour lesquelles le ramassage est marginal. Ce sont des entreprises où le ramassage est soit ancien et constitue alors un avantage acquis qu'il est difficile de remettre en cause, soit complémentaire d'autres actions "transport". Il ne bénéficie qu'à une partie relativement réduite de la main-d'oeuvre.

3 - les entreprises pour lesquelles le ramassage est quantitativement marginal, c'est-à-dire qu'il touche des effectifs faibles, mais est cependant vital pour l'établissement. C'est le cas d'entreprises qui souhaitent conserver une main-d'oeuvre rare sur le marché ou qui utilisent le ramassage pour recruter une main-d'oeuvre spécifique : main-d'oeuvre féminine captive, ouvriers travaillant en équipes.

Ce premier essai de classification montre qu'il existe deux cas bien distincts :

- 1 - les entreprises qui créent un système de ramassage pour des raisons structurelles et permanentes ;
- 2 - les entreprises qui sont amenées à un moment donné, à créer ce service pour des raisons conjoncturelles.

De plus, il apparaît que les fonctions du ramassage peuvent évoluer dans le temps. Un système créé à un instant donné pour des raisons conjoncturelles : nécessité de recruter un type particulier de main-d'oeuvre rapidement, ou de conserver une part importante de son personnel lors d'un desserrement, peut devenir progressivement un système permanent dont l'entreprise dépend structurellement.

Inversement, un ramassage créé à une période donnée peut devenir inutile et constituer alors une lourde charge dont l'entreprise cherchera à se libérer. Ces différents éléments combinés mettent en évidence six types de situations possibles :

- 1 - le ramassage est actuellement structurellement nécessaire à l'entreprise, massif et vital ;
- 2 - le ramassage est actuellement structurellement nécessaire, vital mais marginal en termes quantitatifs (effectifs ramassés réduits) ;
- 3 - le ramassage est actuellement conjoncturellement nécessaire, massif et vital ;
- 4 - le ramassage est actuellement conjoncturellement nécessaire de manière vitale, mais touche une faible proportion de l'effectif total ;
- 5 - le ramassage a dans le passé et dans une conjoncture donnée été massif et vital. Il touche encore une proportion importante du personnel, mais voit son importance quantitative décroître ;

---

(1) "Transport-employeur : l'exemple de l'agglomération lyonnaise". I.R.T.-C.E.T.E. de LYON-G.S.U. Décembre 1974.

6 - le ramassage a répondu dans le passé, dans une conjoncture donnée, à une nécessité, mais constitue maintenant une lourde charge pour l'entreprise et ne profite qu'à une faible partie du personnel.

Tout ceci montre la nécessité d'une observation diachronique du phénomène ramassage. Il ne peut y avoir en effet passage dans le temps d'un type à l'autre ou même naissance d'une situation nouvelle à laquelle les responsables de la politique du personnel et des services de ramassage-ouvrier chercheront toujours à faire face en tenant compte de l'ensemble des éléments de leur stratégie et non pas seulement des caractéristiques propres au domaine du transport.

## BIBLIOGRAPHIE

A.T.P. SOCIO ECONOMIE DES TRANSPORTS. CENTRE D'ETUDE TECHNIQUE DE L'EQUIPEMENT. "Ramassage ouvrier et transports publics". LYON. C.E.T.E. 1977, 120 pages (Journée d'Etudes du 27 janvier 1977).

BOIS B., CLEMENT M., GERARDIN B., PERRIN, M., VALERE J. "Analyse des déterminants du choix modal des salariés ayant accès aux systèmes de ramassage-entreprises. Rapport de la pré-enquête. LYON, I.E.E., Septembre 1977, 112 pages. Etude réalisée pour le compte de l'I.R.T.

BOIS B., CLEMENT M. "Le ramassage-ouvrier dans le triangle LYON-CHAMBERY-GRENOBLE". Note de Travail I.E.E. 78-8, mars 1978, LYON, 53 pages.

CAMPAGNAC E., COING H. A.T.P. SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS. "Recherche sur le ramassage de la main-d'oeuvre par les entreprises. 2ème Partie. Le ramassage de la main-d'oeuvre dans la politique des grandes entreprises à DUNKERQUE. Trappes B.E.T.U.R.E., août 1976, 230 pages.

CAMPAGNAC E., COING H. "Marché du travail et urbanisation : le rôle du ramassage dans les politiques d'entreprises. L'exemple du textile à ROUBAIX-TOURCOING et de la sidérurgie-métallurgie à DUNKERQUE. Vie Urbaine n° 2/3/4, 1976, pp. 35-47.

C.E.T.E. de LYON - I.R.T. - G.S.U. "Transport-employeur : exemple de l'agglomération lyonnaise", décembre 1974, LYON.

CHAPOUTOT J.J., GAGNEUR J. "Systèmes de transports urbains et mobilisation de la main-d'oeuvre. Le cas de GRENOBLE". U.E.R. Urbanisation. Aménagement GRENOBLE, décembre 1976.

COING H., BIEGANSKI E. A.T.P. SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS "Recherche sur le ramassage de la main-d'oeuvre par les entreprises. 1° Partie, Cars de ramassage et marché de l'emploi : le textile de ROUBAIX-TOURCOING". Trappes. B.E.T.U.R.E., août 1975, 162 pages.

C.R.E.A. "Etudes effectuées en 1961-1962 dans la zone d'attraction industrielle de BELFORT-MONTBELIARD" (Analyse des flux de ramassage-ouvrier) PARIS 1963, 3 Vol.

DUPUY G. "Logement et transport du personnel des entreprises". TRAPPES. B.E.T.U.R.E. 1962.

GERARDIN B. "Le ramassage du personnel Berliet sur l'axe LYON-CHAMBERY" Note de Travail I.E.E. 76.1. février 1976. LYON.

GERARDIN B. "Le ramassage du personnel Berliet sur l'axe LYON-CHAMBERY. Evolution 1958-1975". LYON I.E.E., septembre 1977, 26 pages. Note de Travail 77.4.



GERARDIN B. "Ramassage ouvrier et structuration de l'espace". Note de Travail I.E.E. 77.10, mars 1978. LYON

GERARDIN B. REVEYRAND O. "Analyse des déterminants du choix modal des salariés ayant accès aux systèmes de ramassage-entreprises". Rapport final. Etude réalisée pour le compte de l'I.R.T. Note de Travail I.E.E. 78-5, mars 1978.

GERARDIN B. "Ramassage-ouvrier et politique du personnel des entreprises" Note de Travail I.E.E. 78-16, juillet 1978.

JARRIGE J.M., BERGOUIGNAN R., I.R.T., C.E.T.E. LYON "L'organisation du ramassage-ouvrier dans les entreprises de transport". LYON C.E.T.E. juin 1976, 37 pages.

JEGOUZO G. "Exode agricole et offre régionale d'emplois". PARIS-CUJAS, 1973, 232 pages. Coll. "Croissance urbaine et progrès des nations".

PIZOT A. "Le recrutement du personnel des automobiles BERLIET". Revue de Géographie Alpine 1960, pp. 607-623. LYON.

"Les navettes quotidiennes de la main-d'oeuvre en province". REVUE FRANCAISE DU TRAVAIL. Janvier-Mars 1964.

TOMAS J. "Système de transport collectif et organisation de l'espace. L'exemple du Bas-Dauphiné Isérois". Université LYON II, octobre 1978.





ANNEXES

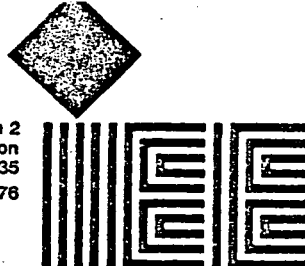
---



A N N E X E 1

LE QUESTIONNAIRE





Institut des Études Économiques - Économie Publique des Transports et de l'Aménagement - ERA-CNRS 349

QUESTIONNAIRES AUPRES DES ENTREPRISES  
ORGANISANT UN RAMASSAGE DU PERSONNEL  
SUR LE DEPARTEMENT DE L'ISERE

I - CARACTERISTIQUES DE L'ENTREPRISE

- 1°) ACTIVITE PRINCIPALE DE L'ETABLISSEMENT : .....
- 2°) ACTIVITE SECONDAIRE DE L'ETABLISSEMENT : .....
- 3°) PRECISEZ LES (DIFFERENTS) HORAIRES DE TRAVAIL DE VOTRE ETABLISSEMENT : .....
- .....
- .....
- 4°) STRUCTURE DE L'EFFECTIF :

	HOMMES	FEMMES	TOTAL
EFFECTIF DE L'ENTREPRISE AU 31 DECEMBRE 1977			
NOMBRE DE SALARIES RAMASSES			

CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES	EFFECTIF	EFFECTIF RAMASSE (approximatif)
<u>TOTAL PERSONNEL ADMINISTRATIF</u> dont :	.....	.....
- Cadres, Techniciens	.....	.....
- Employés	.....	.....
<u>TOTAL PERSONNEL DE PRODUCTION</u> dont :	.....	.....
- Cadres, Techniciens	.....	.....
- Ouvriers :		
. O.P.	.....	.....
. O.S.	.....	.....



		EFFECTIF
ancienneté du personnel	+ de 15 ans	.....
	de 5 à 15 ans	.....
	de 1 à 5 ans	.....
	moins d'un an	.....

**II - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU RESEAU DE RAMASSAGE**

\* Votre entreprise organise-t-elle, elle-même le transport de ses salariés ?

OUI  NON

Si oui, précisez sous quelle forme : .....

\* Les véhicules sont-ils :

    votre propriété                      en location                      en leasing                      (1)  
                                                                               

\* Votre entreprise a-t-elle recours à une ou plusieurs entreprises de transports privés ?                      OUI                       NON

Si oui, précisez laquelle ou lesquelles (nom ou raison sociale).....

Le Service de transport est exécuté pour le compte :

- de votre seul établissement
- de plusieurs établissements regroupés à cette fin
- s'agit-il d'un service régulier réservé au personnel d'une ou plusieurs entreprises (autorisation administrative par inscription au plan départemental)

\* La solution que vous avez choisie en matière de ramassage vous paraît-elle la plus économique ? Expliquez brièvement : .....

.....

.....

.....

.....

(1) Cochez la case correspondante





\* Remplissez avec le plus de rigueur possible le tableau suivant dont l'importance est fondamentale pour l'enquête.

LIEU DE DEPART	NOM DES ARRETS (communes)	EFFECTIF RAMASSE A CHAQUE ARRET
<u>1er car</u>		
1- nombre de places du véhicule .....	----- ----- -----	----- ----- -----
2- Heure de départ de l'établissement .....		
3- Heure d'arrivée .....		
<u>2ème car</u>		
1- .....		
2- .....	"	"
3- .....		
<u>3ème car</u>		
1- .....		
2- .....	"	"
3- .....		
<u>4ème car</u>		
1- .....		
2- .....	"	"
3- .....		
<u>5ème car</u>		
1- .....		
2- .....	"	"
3- .....		

etc...

Le cas échéant, en fonction de l'importance et de la précision de l'information disponible, joindre une feuille complémentaire.



III - APPROCHE QUALITATIVE DU RAMASSAGE

- Date d'implantation de votre établissement dans cette commune : .....
- Date de mise en service du réseau de ramassage : .....
- Si votre système de ramassage a déjà changé, indiquez dans quelle mesure et pour quelles raisons : .....
- Pouvez-vous nous expliciter les raisons qui ont été l'origine de la mise en service d'un système de ramassage dans votre entreprise ? (par exemple : décentralisation, croissance quantitative, changement dans le type de production, passage à un travail posté, politique volontaire de l'entreprise,...).....
- Pouvez-vous nous indiquer approximativement le prix de revient mensuel par salarié ramassé du service de ramassage ?.....
- Y-a-t-il participation des salariés ? OUI  NON   
Si OUI, quel en est le montant mensuel par salarié ?.....
- Pensez-vous que le réseau de ramassage de votre entreprise va connaître une expansion dans les prochaines années ? OUI  NON   
Expliquez pourquoi : .....
- Envisagez-vous de regrouper un ou plusieurs circuits avec des circuits d'autres entreprises ? OUI  NON
- Dans quelles communes résident la majeure partie de vos effectifs transportés ? .....
- D'une façon globale, quels sont les avantages et les inconvénients du ramassage pour votre entreprise ? .....



- Un réseau de transport public serait-il en mesure de remplacer ponctuellement ou totalement votre réseau de ramassage ?

Si oui, à quelles conditions ? .....

.....

.....

.....

.....

Indiquez le nom de la personne qualifiée pour fournir éventuellement des précisions concernant le questionnaire

M. ou Mme.....

Téléphone..... poste .....







université lyon 2  
18, quai claude-bernard 69007 lyon  
(78) 72-31-35  
(78) 89-24-45 poste 478



Institut des Études Économiques - Économie Publique des Transports et de l'Aménagement - ERA-CNRS 349

éf.BC/L/78.105

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre d'une étude concernant l'ensemble des entreprises du département de l'Isère, réalisée par l'Institut des Etudes Economiques pour le compte du Ministère de l'Equipement, nous prenons contact avec vous pour savoir si votre entreprise effectue ou non un ramassage de son personnel.

Il s'agit en effet pour nous de connaître les caractéristiques essentielles des entreprises qui assurent actuellement le transport de leur personnel. Nous cherchons d'autre part à mieux appréhender les problèmes concrets que pose aux entreprises l'organisation d'un ramassage.

Dans cette optique, et quelque soit votre situation (ramassage ou non ramassage), nous vous prions de bien vouloir nous renvoyer le talon ci-dessous, si possible dans les meilleurs délais.

Nous nous tenons bien entendu à votre disposition pour vous fournir toutes les précisions ou renseignements que vous jugerez utiles.

D'avance, nous vous remercions de votre réponse et vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

B. BOIS  
M. CLEMENT



Activité principale de l'établissement :

Effectif au 31.12.77 :

Votre entreprise organise-t-elle un ramassage de son personnel ? Oui  Non

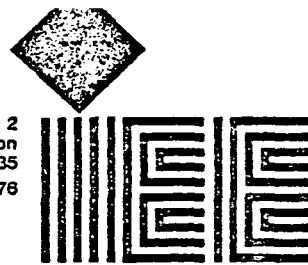
Si oui, indiquez brièvement :

- sous quelle forme .....
- le nombre de salariés transportés .....
- le tracé du réseau .....
- nom de la personne qualifiée pour fournir éventuellement des précisions .....

talon à découper et retourner à l'Institut des Études Économiques







Institut des Études Économiques - Économie Publique des Transports et de l'Aménagement - ERA - CNRS 349

N/réf.BB/MC/NL/78.135

Monsieur le Directeur du personnel,

Dans le cadre d'une étude concernant l'ensemble des entreprises du département de l'Isère, réalisée par l'Institut des Etudes Economiques, pour le compte du Ministère de l'Equipement, nous prenons contact avec votre entreprise afin d'obtenir de plus amples renseignements sur le ramassage de votre personnel.

Il s'agit en effet pour nous de connaître les caractéristiques essentielles des entreprises qui assurent actuellement le transport de leurs personnels. Nous cherchons d'autre part à appréhender les détails des différents réseaux et à mieux comprendre les problèmes concrets que pose aux entreprises l'organisation d'un ramassage.

C'est pourquoi nous nous permettons de vous envoyer un questionnaire qui simplifiera sans doute votre travail de réponse, et qui nous permettra de faire avec votre entreprise le tour de la question.

Nous vous laissons donc le soin de remplir ce questionnaire et de bien vouloir nous le renvoyer si possible dans les meilleurs délais.

Nous nous tenons bien entendu à votre disposition pour vous fournir toutes les précisions ou renseignements que vous jugerez utiles.

D'avance nous vous remercions de votre réponse et vous prions d'agrèer, Monsieur le Directeur du personnel, l'assurance de notre considération distinguée.

Michel CLEMENT  
Bernard BOIS

P.J. 1 questionnaire



A N N E X E 2

DONNEES STATISTIQUES COMPLEMENTAIRES



SÉCTEUR D'ACTIVITÉ	POURCENTAGE D'ENTREPRISES ORGANISANT UN RAMASSAGE				POURCENTAGE DE RAMASSÉS PAR RAPPORT À L'EFFECTIF TOTAL			
	NOMBRE TOTAL D'ENTR.	NOMBRE D'ENTR. AVEC UN	%	EFFECTIF TOTAL	NOMBRE DE RAMASSÉS	%	EFFECTIF TOTAL DES ENTREP. AVEC RAMAS.	%
Produit. combustibles et minéraux solides-pétrole et gaz naturel, distrib. électrique et gaz (eau + chauffage urbain)	6	2	33	2 600	339	12	1 383	24
Sidérurgie - première transformation de l'acier métallurgie	12	4	31	5 084	475	9	1 683	28
Industrie chimique produits de la parachimie	14	5	36	7 557	1 536	21	5 580	28
Fonderie-travail des métaux Tolierie-chaudronnerie	42	10	24	6 712	1 064	12	2 895	37
Fabrique de machines outils-matériel de manutention et d'équip. industriel	43	11	26	14 246	2 444	17	7 069	35
Fabrique matériel élect. électronique, de bureau équipement ménager ; instruments de précision	39	7	18	18 462	3 037	16	10 860	28
Produits de l'agriculture Industries agro-alimentaires	12	1	8	2 464	40	2	200	20
Industrie Textile Fils synthétiques	54	24	44	8 253	1 458	17	4 227	34
Industrie du cuir et de la chaussure	18	12	66	3 770	936	25	3 030	31
Industrie de l'habillement	15	6	40	2 897	601	21	1 585	38
Travail mécanique du bois - Ameublement	10	2	20	878	45	5	217	21
Industrie du papier et du carton Imprimerie-presse	38	6	16	8 342	383	4	1 563	24
Industrie du caoutchouc Transformation des matières plastiques	13	4	31	3 165	320	10	899	35
Industries diverses	9	7	77	2 930	606	21	1 867	32
BTP matériel de construction	93	9	10	15 250	613	4	2 351	26
Commerce alimentaire et non alimentaire	51	5	10	6 501	224	3	555	40
Transports routiers et urbains	15	1	6	1 857	10	1	73	17
Etudes, conseils assistance	29	4	14	9 499	549	7	3 693	17
Services divers (marchands)	9	3	33	2 136	490	23	1 110	44
Banques	9	1	11	1 279	41	2	208	20
Divers	17	1	6	1 567	50	4	168	36
<b>TOTAL</b>	<b>549</b>	<b>121</b>		<b>136 254</b>	<b>15 421</b>		<b>51 216</b>	



LOCALISATION PAR COMMUNES DES ENTREPRISES DE PLUS  
DE 50 SALARIES EFFECTUANT UN RAMASSAGE

Communes	Total des entreprises effectuant un ramassage	Nombre de ramassés	%
L'ALFE D'HUEZ	168	60	35
AOSTE	200	40	20
ARANDON	111	51	46
LES AVENIERES	757	164	22
BADINIERES	175	76	43
LA BATTIE MONGASCON	92	30	33
BEAUREPAIRE	600	180	30
BIOL	79	25	32
BOURGOIN	2.289	408	18
BREZINS	390	280	72
CESSIEU	748	640	85
CHIMILIN	128	46	36
DOISSIN	100	45	45
DOMERE	135	27	20
ECHIROLLES	281	30	11
ENTRE DEUX GUIERS	110	6	5
FONTAINE	348	60	17
GONCELIN	887	255	29
LE GRAND LEMPS	434	207	47
HIERES SUR AMBY	216	100	46
IZEAUX	416	164	39
GRENOBLE	14.988	2.620	17
VEUREY VORCIZE	1.488	905	61
JARRIE	1.434	150	10
MEYLAN	208	41	20
MONTALIEU	140	25	18
LA MURE	1.070	299	28
OYEU	89	30	33
PONTCHARRA	311	124	39
PRESSINS	170	60	35
PONT DE CHERUY	1.230	265	21
PONT DE CLAIX	259	108	42
PONT EVEQUE	780	63	8
REVENTIN VAUGRIS	140	35	25
LES ROCHES DE CONDRIEU	86	41	47
ROUSSILLON	2.824	1.172	41
ROYBON	70	40	57
RUY	191	82	43
SAINT BUEIL	144	90	62
SAINT CLAIR DE LA TOUR	136	9	6
SAINT CLAIR DU RHONE	1.350	316	23
SAINT EGREVE	2.806	1.849	66
SAINT ETIENNE DE CROSSEY	350	165	47
SAINT ETIENNE DE SAINT GEOIRS	51	9	17
SAINT JEAN D'AVELANNE	199	136	68
SAINT JEAN DE MOIRANS	102	40	39
SAINT MARTIN D'HERES	313	40	13
SAINT NICOLAS DE MACHERIN	88	36	41
SAINT PIERRE D'ALLEVARD	885	80	9
SAINT QUENTIN FALLAVIER	216	114	53
SAINT QUENTIN SUR ISERE	52	4	7
SAINT ROMANS	76	15	19
SAINT SAVIN	116	38	33
SAINT SIMEON DE BRESSIEUX	590	31	5
SAINT VICTOR DE CESSIEU	275	70	25
SASSENAGE	320	50	16
SEYSSUEL	91	35	38
SILLANS	330	200	61
LA TOUR DU PIN	1.109	479	43
TREPT	174	80	46
TULLINS	160	78	48
VAULX-MILIEU	67	30	45
SAINT VINCENT DE MERCUZE	115	50	44
LA VERPILLIERE	1.544	1.124	73
VIENNE	1.477	255	17
VILLEFONTAINE	138	53	38
VINAY	251	48	19
VIZILLE	392	20	5
VOIRON	2.162	350	25
VOREPPE	375	104	28
MOIRANS	649	279	43
SAINT GEORE EN VALDAIRE	55	9	16
SAINT MARTIN LE VINOUX	49	10	20





LOCALISATION PAR CANTONS ET ARRONDISSEMENTS DES ENTREPRISES  
DE PLUS DE 50 SALARIES EFFECTUANT UN RAMASSAGE

Arrondissements	N° du canton	Communes	Population 1975	Nombre de ramassés	Σ
1	03	BOURG D'OISANS L'Alpe d'Huez	1.410	60	4
2	21	PONT DE BEAUVOISIN Aoste - La Batic Mongascon - Chimilin - Pressins - St Jean d'Avelanne	4.448	252	6
2	19	MORESTEL Arandon - Les Avenières	3.828	215	6
2	04	BOURGOIN Bourgoin - Badinières - Ruy - St Savin	26.107	604	2
3	02	BEAUREPAIRE Beaurepaire	3.662	180	5
2	11	LE GRAND LEMPS Béol - Le Grand Lemps	2.760	232	8
1	26	SAINT ETIENNE DE SAINT GEOIRS Brézins - St Etienne de St Geoirs - St Siméon de Bressieux Sillans	5.969	521	9
2	33	LA TOUR DU PIN Cessieu - St Clair de la Tour St Victor de Cessieu - La Tour du Pin	11.713	1.198	10
2	43	VIRIEU Doissin - Cyeu	947	75	8
1	09	DOMENE Domène	5.297	27	1
1	47	ECHIROLLES Echirolles	33.271	30	-
1	29	SAINT LAURENT DU PONT Entre Deux Guiers	3.709	6	-
1	32	SASSENAGE Fontaine - Veurey - Voroize Sassenage	32.715	1.015	3
1	10	GONCELIN Goncelin - Pontcharra	6.119	379	6
2	08	CRENIEU Hières sur Amby - Trept	1.600	180	11
1	23	RIVES Izeaux - St Jean de Moirans Moirans - St Geoire en Val- daine	9.286	492	5
1	44	VIZILLE Jarrie - Vizille	8.995	170	2
1	50	MEYLAN Meylan - Montalieu	13.827	56	-
1	20	LA MURE La Mure	5.521	299	5
3	46	PONT DE CHERUY Pont de Chéruy	3.853	267	7



1	40	VIF Pont de Claix	12.738	108	1
3	38	VIENNE NORD Pont Evêque - Seyssuel	6.830	98	1
3	39	VIENNE SUD Reventin - Vaugris - Roches de Condrieu	2.489	76	3
3	24	ROUSSILLON Roussillon - St Clair du Rhône	10.201	1.488	15
1	25	ROYBON Roybon	1.266	40	3
2	27	SAINT GEOIRE EN VALDAINE St Bueil	516	90	17
1	51	SAINT EGREVE St Egrève - St Martin le Vinoux	18.846	1.859	10
1	45	VOIRON St Etienne de Crossey - St Nicolas de Macherin - Voiron - Voreppe	26.858	855	3
1	52	SAINT MARTIN D'HERES St Martin d'Hères	38.035	40	-
1	01	ALLEVARD St Pierre d'Allevard	2.147	80	4
2	37	LA VERPILLIERE St Quentin Fallavier - Vaulx Milieu - La Verpillière Villefontaine	9.817	1.321	13
1	35	TULLINS St Quentin sur Isère - Tullins	6.340	82	1
1	22	PONT EN ROYANS St Romans	1.129	15	1
1	34	LE TOUVET St Vincent de Mercuze	572	50	9
1	42	VINAY Vinay	3.198	48	2

	Population totale 1975 (A)	Population totale des communes con- cernées par un ramassage (A)	Nombre de ramassés (C)	% C/A	% C/B
GRENOBLE Grenoble, Bourg d'Oisans, St Etienne de St Geoirs, Domène, Echirolles, St Laurent du Pont, Sassenage, Concelin, Rives, Vizille, Meylan, La Mure, Vif, Roybon, St Egrève, Voiron, St Martin d'Hères, Allevard, Tullins, Pont en Royans, Le Touvet, Vinay	591.856	402.986	8.862	1,5	2
LA TOUR DU PIN Pont de Beauvoisin, Morestel, Bourgoin, Le Grand Lemps, La Tour du Pin, Virieu, Crémieu, St Geoire en Valdaine, La Verpillière	133.387	61.736	4.167	3,0	7
VIENNE Beaurepaire, Pont de Chéruy, Vienne Nord, Vienne Sud, Roussillon	134.635	27.035	2.107	1,5	3



CODE D'ACTIVITE

N° de code	Activité	Nomenclature N.A.P.
1	Production et distribution d'énergie Matières premières minérales	04 à 08 09, 12, 14
2	Métaux et produits du travail des métaux	10, 11, 13, 20, 21
3	Produits chimiques et demi-produits parachimie - Pharmacie divers	15 à 17, 43, 50, 52, 53 18, 19
4	Industries de biens d'équipements	22 à 34
5	Industrie textile	44
6	Cuirs - chaussures	45, 46
7	Habillement	47
8	Bois-Ameublement	48, 49
9	Divers	51, 54
10	Bâtiments Travaux Publics	55
11	Commerce	57 à 64
12	Transports et Télécommunications	68 à 75
13	Services marchands	56, 65 à 67, 76 à 80 82 à 87
14	Autres services	81, 88 à 98
15	Industrie agro-alimentaire	35 à 42



CODE D'ACTIVITE EN 14 POSTES DE LA COMPTABILITE NATIONALE

N° de code	Activités	Nomenclature N.A.P.
1	Agriculture - Sylviculture	01 à 03
2	Industries agricoles et alimentaires	35 à 42
3	Production et distribution d'énergie	04 à 08
4	Industries des biens intermédiaires	09 à 17, 20, 21, 43, 50, 52, 53
5	Industries des biens d'équipement	22 à 34
6	Industries des biens de consommation courante	18, 19, 44 à 49, 51, 54
7	Bâtiments Travaux Publics	55
8	Commerce	57 à 64
9	Transports et télécommunications	68 à 75
10	Services marchands	56, 65 à 67, 76 à 80, 82 à 87
11	Location et crédit bail immobilier	81
12	Assurances	88
13	Organismes financiers	89
14	Services non marchands	90 à 98

