



CONVENTION - CONGRÈS
MAY 1-5 MAI 2023
TORONTO, ONTARIO

Rapport sur l'annexe <> AA >>

RAPPORT DE L'ANNEXE « AA » LIVRAISON DYNAMIQUE

Contexte

L'objectif du projet pilote sur la livraison dynamique est de mettre à l'essai des modèles d'acheminement flexibles et dynamiques qui permettent aux employées et employés de maximiser une journée de travail prévisible, qui assurent aux clients des livraisons à des moments prévisibles et qui améliorent l'expérience globale des employées et employés et des clients.

Depuis mars 2020, les membres du groupe de travail national sur l'annexe « AA » ont participé à plus de 1 500 réunions avec Postes Canada et ses partenaires : Innovaposte et Deloitte, et le fabricant de logiciels d'optimisation des itinéraires Descartes.

L'installation sélectionnée pour y mener le projet pilote est le poste de factrices et facteurs Champlain à Montréal. Le projet pilote a été lancé le 20 juin 2022.

Réorganisation

Les itinéraires du projet pilote ont été établis à l'aide des cinq jours de volume les plus bas (du lundi au vendredi) sélectionnés à partir des données VALUS de 2019 et de 2020. Les volumes ont été rajustés pour tenir compte de l'indexation et du courrier de quartier. Cette évaluation a permis d'utiliser le logiciel GeoRoute et d'établir des charges de travail précises, ce qui a donné lieu à la création de dix nouveaux itinéraires à plein temps pour la réorganisation à mener dans le cadre du projet pilote. Trois nouveaux itinéraires à temps partiel ont été ajoutés pour un total de six itinéraires flexibles.

Le concept d'itinéraire flexible à temps partiel est semblable à celui décrit dans le modèle de livraison de colis de l'annexe « S ». Selon ce concept, l'employée ou l'employé occupant une affectation à temps partiel flexible est tenu(e), au besoin, de travailler jusqu'à huit heures. Pour le projet pilote à l'installation Champlain, six boucles à plein temps et une boucle à temps partiel flexible ont été créées.

Chaque itinéraire à plein temps est compris dans une région géographique définie et compte des points de remise statiques. Une partie de chaque itinéraire est désignée comme une portion « flexible ». C'est à partir de cette portion flexible prédéterminée que la charge de travail qui excède le nombre d'heures de travail quotidien prévu est réattribuée à l'itinéraire flexible à temps partiel.

Formation

Avant que le projet pilote n'entre en vigueur à sa date de lancement, les employées et employés du groupe 1 et du groupe 2 nommés pour une période indéterminée ont tous reçu une formation sur les méthodes de travail et le matériel utilisé dans le cadre du projet pilote, comme le nouvel appareil mobile. Les employées et employés temporaires figurant sur les listes d'appel pertinentes ont également suivi la formation. Les employées et employés qui ont commencé à travailler à l'installation Champlain durant le projet pilote ont eux aussi eu droit à la formation.

Fonctionnement

Pour la durée du projet pilote, les données quotidiennes sur le volume de la poste-lettres, des colis et des paquets proviennent des machines de tri mécanisé de l'établissement, des postes de travail IPDR manuel situés dans l'établissement et dans le poste de facteurs, tandis que les données relatives au courrier de quartier proviennent du module de gestion des activités.

Les données relatives au volume sont stockées dans une base de données appelée ACDR (Accumulator/Collector for Dynamic Routing).

Les valeurs de temps, les seuils précis et les renseignements sur l'adresse de chaque point de remise sont stockés dans divers tableaux de la base de données ACDR.

Les données sur les volumes par type de produit pour chaque point de remise sont utilisées pour calculer la charge de travail quotidienne. Le calcul de la charge de travail comprend toute activité de ramassage ou de levée attribuée à l'itinéraire à plein temps. Les résultats du calcul et les données de l'itinéraire sont envoyés à Descartes pour optimiser l'itinéraire.

À l'occasion, le trajet de l'itinéraire change un peu, mais la séquence de livraison à l'intérieur d'un arrêt ne change jamais. Par exemple, la séquence de livraison d'un arrêt « stationner et parcourir la boucle » ne change jamais, mais l'ordre dans lequel l'arrêt apparaît dans le trajet de livraison peut changer.

La charge de travail réattribuée à l'itinéraire flexible à temps partiel est elle aussi optimisée par le logiciel de Descartes. Si la charge de travail de l'itinéraire flexible à temps partiel est supérieure à huit heures, la procédure prévue à la clause 17.04 de la convention collective de l'unité urbaine s'applique.

Les factrices et facteurs ont accès à un outil de navigation Google sur leur appareil mobile, mais son utilisation n'est pas obligatoire.

Valeurs de temps

Le calcul de la charge de travail exige une valeur de temps pour chaque activité effectuée par la factrice ou le facteur. Les valeurs de temps utilisées dans le cadre du projet pilote proviennent de valeurs existantes et de certaines valeurs élaborées précisément pour le projet pilote.

Par exemple, à l'heure actuelle, le temps de chargement et de déchargement est déterminé par un exercice de chronométrage, et les résultats demeurent les mêmes pendant toute la durée de la réorganisation de l'installation. Pour le projet pilote, les parties ont élaboré des valeurs de chargement et de déchargement comprenant des activités fixes et variables. Donc, plus le volume de courrier et le volume de colis d'un facteur sont élevés, plus le temps de chargement quotidien du véhicule établi par calcul sera grand.

Le courrier de quartier a lui aussi une énorme incidence sur le calcul de la charge de travail. À l'aide des résultats de deux projets antérieurs de l'annexe « AA », les parties ont établi des valeurs de temps pour la préparation et la livraison du courrier de quartier. Par conséquent, les jours de volume élevé, certains itinéraires se voient crédités plus de 60 minutes de temps de préparation du courrier de quartier. Le temps de livraison aux points de remise qui ne reçoivent pas d'articles de la poste-lettres ni de paquets fait lui aussi partie du calcul. Essentiellement, livrer le courrier de quartier à un tiers d'un itinéraire donné requiert la totalité (100 %) du temps alloué.

La méthode de calcul utilisée dans le cadre du projet pilote tient compte des volumes de courrier qui, pour une raison ou pour une autre, n'ont pas été livrés un jour donné, et elle inclut ces volumes dans le calcul de la charge de travail du jour suivant.

Accès aux données

Le STTP a eu un accès sans précédent aux renseignements et aux données utilisés pour lancer le projet pilote et aux données consignées durant le projet pilote. Nous avons droit à une visibilité en temps réel de tous les aspects, depuis les volumes quotidiens et le calcul de la charge de travail quotidienne jusqu'au temps requis pour effectuer les activités à un arrêt. Il y a tellement d'information disponible sur le projet pilote qu'il faudra un certain temps pour l'analyser en profondeur.

Rétroaction des employés

En ce moment, nous effectuons la consignation des observations dont nous ont fait part les employées et employés dans le cadre de sondages menés à mi-chemin du projet pilote. De plus, des discussions ont cours sur la tenue, à la fin du projet pilote, de séances de commentaires et d'observations avec les employées et employés. Bien qu'elle ne soit pas encore officialisée, la rétroaction obtenue dans le cadre de conversations avec les factrices et facteurs montre que ces derniers préfèrent le modèle du projet pilote au modèle de livraison habituel. Ils aiment connaître la charge de travail prévisible et recevoir le rapport quotidien, où leurs activités sont ventilées. Les effectifs du groupe 1 ont eu un peu de difficulté à s'adapter aux nouveaux procédés de tri, mais ils y sont parvenus.

Prochaines étapes

Postes Canada a choisi de ne pas poursuivre le projet pilote, et celui-ci prendra fin en juin 2023. Les parties discutent de la façon de mener une réorganisation à l'installation Champlain pour revenir à un mode de livraison normal. Les options discutées comprennent l'utilisation des données du projet pilote pour documenter le volume, plutôt que le processus traditionnel de mesure de volume, et l'utilisation du pourcentage de desserte réel enregistré pendant le projet pilote plutôt que la méthode fondée sur une formule existante.

Postes Canada a clairement indiqué que la livraison dynamique et les résultats du projet pilote feront partie intégrante de la prochaine ronde de négociations. Comme nous l'avons déjà mentionné, le projet pilote a donné lieu à une quantité astronomique de données et de renseignements qui proviennent de sources multiples. Il est essentiel que le STTP analyse entièrement ces données et ces renseignements pour se préparer aux négociations.



Martin Champagne
4^e vice-président national, STTP

*MC/lg-sepb 225
ab/scfp 1979*