

Chapitre 15

Analyse de rentabilité de l'utilisation des véhicules privés

Chapitre 15, page 2 de 11
Manuel du système de mesure des itinéraires de facteur

Introduction

Le présent chapitre donne la procédure et les principes directeurs sur la conversion d'itinéraires de facteur de manière à y incorporer l'utilisation de véhicules privés.

Un itinéraire se prête à l'utilisation d'un véhicule privé lorsque la conversion du mode actuel de transport au mode de transport par véhicule particulier permet une économie de coûts pour la Société.

La direction désignera les itinéraires convenant à l'utilisation de véhicules particuliers en effectuant une analyse de rentabilité en même temps que la mesure ou l'évaluation de volume, et avant la restructuration des itinéraires de facteur. Tous les itinéraires d'un établissement devront être évalués au moyen du formulaire d'analyse de rentabilité afin de déterminer les itinéraires qui se prêteraient à l'utilisation de véhicules particuliers.

Procédure

L'analyse de rentabilité de l'utilisation des véhicules particuliers doit être effectuée de la façon suivante, en fonction du mode de transport applicable actuellement.

Itinéraires à pied				
Dans le cas où le facteur effectue à pied (P) ou en véhicule (V) le ou les trajets pour se rendre à son itinéraire ou en revenir, consulter le tableau suivant :				
Catégorie	Avant-midi Départ	Avant-midi Retour	Après-midi Départ	Après-midi Retour
1	P	P	P	P
2	P	P	P	V
3	P	P	V	P
4	P	P	V	V
5	P	V	P	P
6	P	V	P	V
7	P	V	V	P
8	P	V	V	V
9	V	P	P	P
10	V	P	P	V
11	V	P	V	P
12	V	P	V	V
13	V	V	P	P
14	V	V	P	V
15	V	V	V	P

Page suivante

Chapitre 15, page 3 de 11
Système de mesure des itinéraires de facteur

Procédure

(suite)

Si un itinéraire correspond à la catégorie...	On doit considérer...	Alors...
1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10 ou 11	qu'il s'agit d'un itinéraire non propice à l'utilisation d'un véhicule privé.	on inscrira en lettres moulées le mot « PIED » dans la colonne 12, « Coût total », et « S/O », pour Sans objet, dans les colonnes 21 et 22.
4, 8 ou 12	la portion de l'itinéraire de l'après-midi propice à l'utilisation d'un véhicule privé.	le transport pour la tournée de l'après-midi ou de l'avant-midi doit être évalué en conséquence sur le formulaire d'analyse de rentabilité.
13, 14 ou 15	la portion de l'itinéraire de l'avant-midi propice à la conversion.	

Chapitre 15, page 4 de 11
Système de mesure des itinéraires de facteur

Référence

Toutes les valeurs de temps mentionnées dans les points qui suivent doivent être établies conformément aux directives figurant au chapitre 7. Elles font partie des formulaires suivants :

33-082-079	« Allocation de transport des facteurs »
33-082-098	« Égalisation des tâches et transport des facteurs »

Analyse de rentabilité

Information nécessaire pour remplir le formulaire « Transport de facteurs - Véhicules particuliers - Analyse de rentabilité » (page 11):

**Section Transport en commun,
contrat, laissez-passer ou billet**

Colonne	Rubrique	Information requise
1	Numéro de l'itinéraire	Numéro d'identification de l'itinéraire.
2	Crédit d'attente; durée	Temps d'attente total alloué quotidiennement pour tous les trajets. Figure dans le « Sommaire de l'évaluation modifiée d'un itinéraire », formulaire 33-082-075, colonne 14.
3	Crédit d'attente; coût	Allocation pour le temps d'attente (colonne 2) multipliée par le coût actuel à la minute du temps productif de facteurs.
4	Allocation de transport; durée	Total de toutes les allocations de temps quotidiennes pour le transport, y compris le temps de marche (entre l'installation et le lieu d'embarquement, entre le lieu de débarquement et l'itinéraire, entre l'itinéraire et la boîte aux lettres publique ou l'établissement postal, etc.). Figure dans le « Sommaire de l'évaluation modifiée d'un itinéraire », formulaire 33-082-075, colonne 15.
5	Allocation de transport; coût	Allocation de temps pour le transport (colonne 4) multipliée par le coût actuel du temps productif de facteurs à la minute.
6	Coût de transport en commun	Coût quotidien du transport en commun. Incrire le coût d'un passage en autobus multiplié par le nombre de passages.

Page suivante

Chapitre 15, page 5 de 11
Système de mesure des itinéraires de facteur

« Transport de facteurs - Véhicules particuliers - Analyse de rentabilité » (suite)

**Section transport spécial
taxi ou véhicule d'entreprise**

Colonne	Rubrique	Information requise
7	Crédit d'attente; durée	Allocation quotidienne totale pour le temps d'attente (colonnes 6 et 13 - formulaire 33-082-098, « Égalisation des tâches et transport des facteurs ») inscrite au « Sommaire de l'évaluation modifiée d'un itinéraire », formulaire 33-082-075, colonne 14.
8	Crédit d'attente; coût	Allocation pour le temps d'attente (colonne 7) multipliée par le coût actuel du temps productif de facteurs à la minute.
9	Allocation de transport; durée	Allocation totale quotidienne pour la durée du déplacement (colonnes 3, 8 et 15 - formulaire 33-082-098, « Égalisation des tâches et transport des facteurs ») inscrite au « Sommaire de l'évaluation modifiée d'un itinéraire », formulaire 33-082-075, colonne 15.
10	Allocation de transport; coût	Allocation pour la durée du voyage (colonne 9) multipliée par le coût du temps productif de facteurs à la minute.

Nota: Un itinéraire motorisé dont le titulaire doit exécuter des tâches sur d'autres itinéraires, telles que la livraison aux armoires de relais ou la livraison des colis, doit être considéré comme convenant à l'utilisation d'un véhicule privé seulement si des tâches exécutées sur les autres itinéraires peuvent être confiées à d'autres itinéraires motorisés, aux CSP ou à un entrepreneur des SUF, et qu'une telle mesure n'entraîne pas la création d'un poste additionnel.

Un itinéraire motorisé (y compris les itinéraires des BPCM) dont le facteur doit utiliser un véhicule pour se rendre d'un point de remise à un autre sur une partie de l'itinéraire, ne doit pas être considéré comme convenant à l'utilisation d'un véhicule particulier. On ne pourra convertir un tel itinéraire que lorsqu'il sera possible d'en faire un itinéraire desservi à pied.

Page suivante

Chapitre 15, page 6 de 11
Système de mesure des itinéraires de facteur

« Transport de facteurs - Véhicules particuliers - Analyse de rentabilité » (suite)

**Section transport spécial
taxi ou véhicule d'entreprise**

Colonne	Rubrique	Information requise															
11	Coût taxi / véhicule d'entreprise	<p>Coût de taxi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si le facteur chargé de l'itinéraire est le seul passager, inscrire le coût quotidien du taxi. • Si l'utilisation du taxi est partagée, allouer le coût quotidien à chaque itinéraire en fonction du pourcentage du temps total alloué au groupe pour la durée du déplacement que représente la durée du voyage de chaque itinéraire (voir l'exemple ci-dessous). Si le groupe diffère d'un déplacement à l'autre, attribuer le coût pour chaque voyage et inscrire le total de tous les déplacements. <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Itinéraire</th><th>Min.</th><th>% du coût quotidien</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>8</td><td>14</td></tr> <tr> <td>2</td><td>20</td><td>36</td></tr> <tr> <td>3</td><td>28</td><td>50</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>56</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>Coût d'utilisation d'un véhicule de la Société:</p> <p>Coût quotidien amortissable - Si on peut éliminer la nécessité d'utiliser le véhicule, on doit diviser le coût amortissable annuel du véhicule par le nombre de jours ouvrables et inclure ce coût dans tout calcul subséquent.</p> <p>Coût quotidien d'exploitation et d'entretien - Ce coût est fondé sur le coût au kilomètre et sur la distance appropriée parcourue quotidiennement par le véhicule.</p> <p>Nota: Il faut s'adresser aux services automobiles divisionnaires pour obtenir les coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que l'amortissement annuel.</p>	Itinéraire	Min.	% du coût quotidien	1	8	14	2	20	36	3	28	50	Total	56	
Itinéraire	Min.	% du coût quotidien															
1	8	14															
2	20	36															
3	28	50															
Total	56																

Page suivante

Chapitre 15, page 7 de 11
Système de mesure des itinéraires de facteur

« Transport de facteurs - Véhicules particuliers - Analyse de rentabilité » (suite)

Colonne	Rubrique	Information requise								
11	Coût taxi / véhicule d'entreprise (suite)	<p>Coût d'utilisation d'un véhicule de la Société</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">Si...</td><td style="padding: 5px;">le véhicule peut servir <u>uniquement à des fins de transport,</u></td></tr> <tr> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">Alors...</td><td style="padding: 5px;">attribuer le coût total de l'utilisation du véhicule de la même façon que dans le cas d'un taxi. Dans ce cas, le coût devrait inclure le coût amortissable quotidien et les coûts d'exploitation et d'entretien.</td></tr> <tr> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">Si...</td><td style="padding: 5px;">un facteur à pied est transporté par un facteur motorisé et que le conducteur doit utiliser le véhicule pour effectuer des livraisons</td></tr> <tr> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">Alors...</td><td style="padding: 5px;">l'itinéraire motorisé doit être considéré comme ne convenant pas à l'utilisation d'un véhicule particulier. La distance totale quotidienne que représente le trajet supplémentaire aller et retour le plus court que le conducteur doit effectuer pour chaque itinéraire à pied doit être inscrite à titre de coût imputable à chaque itinéraire à pied concerné. Ce coût ne doit représenter que le coût d'exploitation et d'entretien par kilomètre et ne doit inclure aucun amortissement. Dans la mesure de la distance applicable, il ne faut inclure aucune distance qui soit parallèle au trajet le plus direct</td></tr> </table>	Si...	le véhicule peut servir <u>uniquement à des fins de transport,</u>	Alors...	attribuer le coût total de l'utilisation du véhicule de la même façon que dans le cas d'un taxi. Dans ce cas, le coût devrait inclure le coût amortissable quotidien et les coûts d'exploitation et d'entretien.	Si...	un facteur à pied est transporté par un facteur motorisé et que le conducteur doit utiliser le véhicule pour effectuer des livraisons	Alors...	l'itinéraire motorisé doit être considéré comme ne convenant pas à l'utilisation d'un véhicule particulier. La distance totale quotidienne que représente le trajet supplémentaire aller et retour le plus court que le conducteur doit effectuer pour chaque itinéraire à pied doit être inscrite à titre de coût imputable à chaque itinéraire à pied concerné. Ce coût ne doit représenter que le coût d'exploitation et d'entretien par kilomètre et ne doit inclure aucun amortissement. Dans la mesure de la distance applicable, il ne faut inclure aucune distance qui soit parallèle au trajet le plus direct
Si...	le véhicule peut servir <u>uniquement à des fins de transport,</u>									
Alors...	attribuer le coût total de l'utilisation du véhicule de la même façon que dans le cas d'un taxi. Dans ce cas, le coût devrait inclure le coût amortissable quotidien et les coûts d'exploitation et d'entretien.									
Si...	un facteur à pied est transporté par un facteur motorisé et que le conducteur doit utiliser le véhicule pour effectuer des livraisons									
Alors...	l'itinéraire motorisé doit être considéré comme ne convenant pas à l'utilisation d'un véhicule particulier. La distance totale quotidienne que représente le trajet supplémentaire aller et retour le plus court que le conducteur doit effectuer pour chaque itinéraire à pied doit être inscrite à titre de coût imputable à chaque itinéraire à pied concerné. Ce coût ne doit représenter que le coût d'exploitation et d'entretien par kilomètre et ne doit inclure aucun amortissement. Dans la mesure de la distance applicable, il ne faut inclure aucune distance qui soit parallèle au trajet le plus direct									
12	Coût total	Cette colonne correspond à la somme des colonnes 3, 5, 6, 8, 10 et 11. Il s'agit du coût total quotidien du mode actuel de transport.								

Page suivante

Chapitre 15, page 8 de 11
Système de mesure des itinéraires de facteur

« Transport de facteurs - Véhicules particuliers - Analyse de rentabilité » (suite)

Véhicules privés

Colonne	Rubrique	Information requise
13	Crédit d'attente; durée	Total de toutes les allocations quotidiennes pour la durée du voyage qui seraient créditées à un itinéraire. Il s'agit de la même allocation que si le facteur voyageait seul dans un taxi.
14	Crédit d'attente; coût	Allocation pour la durée du voyage (colonne 13) multipliée par le coût actuel du temps productif de facteurs à la minute.
15	Allocation pour le véhicule - KM	Distance quotidienne totale parcourue.
16	Allocation pour le véhicule - coût	Distance quotidienne totale parcourue (col. 15) multipliée par le taux applicable.
17	Allocation pour l'assurance	Coût quotidien de la prime d'assurance additionnelle obligatoire applicable fournie par la Gestion du risque divisionnaire (prime annuelle divisée par le nombre de jours ouvrables). Si nécessaire, ajouter le coût quotidien des péages d'autoroutes ou de ponts.
18	Coût total	Somme des colonnes 14, 16 et 17. Il s'agit du coût total quotidien du mode de transport proposé (véhicule particulier).
19	Montant payable au facteur - quotidien	Colonne 16 ou 2,65 \$ (selon le montant le plus élevé).
20	Montant payable au facteur - annuel	Montant de la colonne 19 multiplié par 250 jours.

Page suivante

Chapitre 15, page 9 de 11
Système de mesure des itinéraires de facteur

« Transport de facteurs - Véhicules particuliers - Analyse de rentabilité » (suite)

Véhicules privés (suite)

Colonne	Rubrique	Information requise
21	Économie estimée	Économies possibles obtenues en soustrayant la colonne 18 de la colonne 12. Si le montant de la colonne 12 est plus petit que celui de la colonne 16, la différence négative doit figurer entre des crochets ([]) et l'itinéraire doit être considéré comme ne convenant pas à l'utilisation d'un véhicule privé.
22	Acceptation de l'option VP	Si, au cours de la mise au choix initiale (voir ci-dessous), le facteur accepte l'option concernant les véhicules privés, cocher la ligne appropriée.

Sélection préliminaire des itinéraires À partir des résultats obtenus à la suite de l'analyse de rentabilité, remplir le formulaire « Sélection préliminaire des itinéraires » en s'assurant que l'option VP figure dans la colonne 2 pour tous les itinéraires qui permettraient à la Société une économie.

Lorsque les facteurs auront choisi leurs itinéraires selon ancienneté et qu'ils auront manifesté leur désir d'utiliser leur véhicule particulier, ces itinéraires pourront ensuite être restructurés en vue d'une utilisation des véhicules privés fondée sur le principe de l'utilisation d'un taxi à passager unique.

Chapitre 15, page 10 de 11
Manuel du système de mesure des itinéraires de facteur

« Transport de facteurs - Véhicules particuliers - Analyse de rentabilité »

Colonne	Directives
1	Inscrire le numéro d'identification de l'itinéraire.
2	Inscrire l'allocation de temps - colonne 14 (075).
3	Multiplier le résultat de la colonne 2 par le coût actuel d'une minute de temps productif de facteur.
4	Inscrire l'allocation de temps - colonne 15 (075)
5	Multiplier le résultat de la colonne 4 par le coût actuel d'une minute de temps productif de facteur.
6	Inscrire le coût d'un passage en autobus multiplié par le nombre de trajets.
7	Inscrire l'allocation de temps - colonne 14 (075).
8	Multiplier le résultat de la colonne 7 par le coût actuel d'une minute de temps productif de facteurs.
9	Inscrire l'allocation de temps - colonne 15 (075).
10	Multiplier le résultat de la colonne 9 par le coût actuel d'une minute de temps productif de facteur.
11	Consulter le <i>Manuel de mesure des itinéraires de facteur</i> à la page 15-4.
12	Inscrire le total des colonnes 3, 5, 6, 8, 10 et 11.
13	Inscrire l'allocation de temps déterminée de la façon suivante : total des km parcourus par jour, divisé en km heure (vitesse moyenne), multiplié par 60 = min.
14	Multiplier le résultat de la colonne 13 par le coût actuel d'une minute de temps productif de facteur.
15	Inscrire le nombre de kilomètres par jour parcourus au volant d'un véhicule.
16	Multiplier le résultat de la colonne 15 par le taux payable au kilomètre.
17	Inscrire le coût moyen de la prime d'assurance pour une utilisation commerciale, divisée par 250 jours.
18	Inscrire le total des colonnes 14, 16 et 17.
19	Multiplier le résultat de la colonne 15 par le taux au kilomètre ou par 2,65 \$ (selon le montant le plus élevé).
20	Multiplier le résultat de la colonne 19 par 250 jours.
21	Soustraire du résultat de la colonne 12 celui de la colonne 18 (si le résultat est négatif, l'indiquer à l'aide du signe «- »).
22	Cocher si l'employé choisit d'utiliser un VP.

Chapitre 15, page 11 de 11
Manuel du système de mesure des itinéraires de facteur

TRANSPORT DES FACTEURS - VÉHICULES PRIVÉS
ANALYSE CÔTÉ / BÉNÉFICE