

CONFÉRENCE SUR LA TÂCHE DES RÉPARTITEURS

DÉTAIL DE LA CONFÉRENCE

1- Présentation :

Le défi journalier du répartiteur est de fabriquer journalièrement des circuits routiers les plus complets possible tout en tenant compte des besoins des usagers, des politiques en vigueur du transporteur et des ressources disponibles.

La grande difficulté réside dans le fait que l'on fera manuellement des routes adaptées dans 2 modes de transport qui se pensent différemment, tout en les comparant continuellement, de façon à éviter les dédoublements.

2- Description des différentes méthodes de répartition des transports selon leur mode de transport.

Il y a deux modes de transports : les minibus et les taxis. De façon générale, il y a aussi deux façons de calculer les coûts :

- MINIBUS : coûts à l'heure ;
- TAXIS : coûts au taximètre :
 - départ 2.50\$,
 - 1.20\$ du kilomètre parcouru ,
 - 0.44\$ la minute.

Par conséquent, la façon de concevoir des routes n'est pas la même pour ces deux modes de transport.

Minibus : Les coûts de ce dernier étant calculés à l'heure, il faut donc chercher à occuper l'espace disponible du véhicule au maximum.

- Ceci peut justifier des détours pour aller prendre les boulevards par exemple ;
- Ou encore aller prendre un client qui n'est pas sur sa route, si ça libère un autre minibus.
- A EVITER : les distances à vide.

Taxis : Les coûts de ces derniers sont directement reliés à la distance parcourue.

- Les détours permis sont minimes ; (*principe de la corde*). Donc on ne cherchera pas à remplir le taxi à tout prix.
- Les coûts engendrés par ceux-ci ne le sont pas nécessairement en fonction du nombre de taxis qui peuvent être sur la route simultanément.

3- Les différentes étapes de la conception des circuits routiers.

- A) En premier lieu, faire les routes pour les minibus. Ceci permettra de connaître les besoins de base en terme de nombre minimum de minibus requis pour la période visée.
- B) Pour faire les routes, séparer les demandes selon la direction engendrée par les points de départ et d'arrivée. Répéter cette procédure autant de fois qu'il pourra y avoir des transports qui peuvent être regroupés ensemble pour chaque axe de direction. (*Méthode du oui / non*).

Exemple : Plusieurs retours sur le même axe à des heures différentes.

- C) Pour chaque axe de direction, arranger les transports en regroupements qui peuvent être réalisables sur la route.
- D) Passer aux taxis et refaire le même exercice.

ATTENTION : il y a trois types de transport par taxis :

- Les transports qui sont prioritairement faits par les taxis ;
- Ceux qui peuvent être transférés aux minibus s'il y a de la place ;
- Ceux qui doivent être transférés aux minibus. (Ex. : *Monsieur Minibus* et *madame Taxi*)

4- Optimisation des transports pour chaque mode de transport.

Attribution : Il faut maintenant réunir les différents groupes les uns à la suite des autres, et, simultanément, insérer les transports orphelins. Pour ce faire, il faut prendre en considération les facteurs suivants :

1) Positionnement des véhicules :

Ex : Véhicule termine au nord de la ville ; où est le groupe le plus près de sa position ?

Il y a-t-il un transport orphelin qui peut l'amener vers son prochain lieu de prise en charge ?

2) Ressources disponibles (quantité et capacité) :

Envoyer le véhicule qui correspond le mieux au groupe à desservir en terme de nombre de fauteuils roulants et d'ambulants.

3) Dispositions des conventions collectives et/ou des contrats :

Le respect des dispositions inclus dans ces derniers, comme par exemple les périodes d'arrêts (repas et repos) et de fin d'étape de travail, vont modifier vos choix d'attribution.

Ex : Groupe qui prend 1h30 à desservir mais le chauffeur dispose de seulement 1h. avant sa période de repas.

4) Politiques en vigueur du transporteur :

Ce sont les politiques de gestion des transports - qui peuvent varier d'un transporteur à l'autre - qui établissent les cadres à l'intérieur de squels vous aurez à travailler.

Ex : Temps de déplacement maximum permis ; contraintes budgétaires etc.

5- Analyse des coûts :

Les coûts de transport dépendent en grande partie des politiques en vigueur chez chaque transporteur. En effet, plus le cadre régissant les déplacements des usagers est grand, plus il est facile de regrouper, donc de réduire les coûts.

Ex : La latitude accordée aux temps de déplacement (temps passé à bord du véhicule pour chaque usager) et aux changements d'heures.

Autre facteur très important, c'est celui du "*client doubleur*". La façon d'organiser les routes de manière à inclure ce client sera très déterminante sur les coûts.

Ex : Sur un axe routier déterminé, il y a une personne de plus que la capacité maximale du véhicule, la personne que l'on retirera sera celle qui est le plus près de son lieu de débarquement.

6- Mot de la fin.

En conclusion, autant le travail du répartiteur peut être exigeant et demander une grande maîtrise du stress, autant il est valorisant par la très grande latitude de choix et de décisions laissés à ce dernier. Pris entre l'arbre et l'écorce, il relèvera à tous les jours le défi de créer, à partir de ses connaissances et de son expérience, les routes qui seront logiques et esthétiques. Et ceci, en répondant à tous les critères d'un service de transport efficace et adapté aux besoins d'une clientèle toujours grandissante.

Jacques Emond,
Répartiteur, TAQM.
Septembre 2002.