

PLAN D'ACTIVITÉS

Entreprise de transport

BFC Petawawa

3 mai 2010

PROPOSITION D'ANALYSE DE RENTABILISATION

TRANSPORT DU PERSONNEL ET DE L'ÉQUIPEMENT

1. Introduction

a. Contexte

En mars 2009, l'armée a retranché de son enveloppe des traitements et salaires (ETS) toutes les heures supplémentaires des employés du Groupe de soutien de secteur (GSS) et du 2^e Bataillon des services (2 Svc Bnde) de la BFC Petawawa. Durant la même période, nous nous préparons à une année financière où la formation du personnel de la FO 1-10 serait très intense. Cela a eu pour effet de grever les budgets de fonctionnement et d'entretien (F&E). Le fait d'interdire les heures supplémentaires à cause des restrictions budgétaires et d'avoir recours à des entrepreneurs dans les périodes où la cadence des opérations est élevée afin d'assurer le transport du personnel et de l'équipement mettra une pression supplémentaire sur les budgets de fonctionnement et d'entretien. En vertu du budget fédéral de 2010, la Défense nationale subira des réductions budgétaires en 2012 et 2013.

b. But

La proposition que voici s'appuie sur un argument financier solide démontrant le bien-fondé du recours aux ressources internes. Elle révèle des économies significatives au sein des budgets de F&E et permettra de diriger en interne le transport du personnel et de l'équipement. Dans tous les bataillons et unités hébergées de la base de Petawawa, les économies seront appréciables.

c. Description

La présente proposition recommande d'utiliser les ressources internes pour assurer le transport du personnel et de l'équipement, car il s'agit là d'une solution plus rentable. De 2000 à 2007, cette proposition a été mise en application. Les formules d'établissement des coûts sont dans les ordinateurs de répartition. Les clients seront satisfaits car ils verront immédiatement les économies réalisées au sein de leurs budgets de F&E. Le système offre de la transparence par rapport à notre capacité et aux économies.

d. Lien avec les objectifs de l'organisation

Restrictions budgétaires au Ministère et mise en place d'un processus efficace; importance de fournir un service de qualité à nos clients et au bataillon. Cette mesure doit produire des économies de coûts et de contrôle.

Cette proposition respecte tous les objectifs, autant pour le transport que pour nos clients.

e. Hypothèse

La présente proposition fait valoir que le transport sera le service de premier choix et répondra aux objectifs opérationnels tout en tenant compte des restrictions budgétaires imposées à l'armée.

f. Limites

Disponibilité de l'équipement et du personnel en fonction des montants engagés; capacités réduites pendant la période de vacances estivales; capacité d'intégrer les heures supplémentaires au budget de F&E. La décision de mettre la proposition en application revient au Chef d'état-major de l'Armée (CEMAT), qui doit voir également à ce que le transport tienne des rapports précis.

2. Évaluations

a. Avantages

Cette activité utilisera toutes les ressources disponibles pour le transport à la base et elle emploiera dans sa totalité le personnel qualifié et l'ensemble de l'équipement. Elle permettra de démontrer qu'il s'agit d'une mesure efficace et efficiente pour tous.

L'amélioration du moral est l'un des avantages immédiats. La qualité de la formation des chauffeurs de matériel roulant (Chauf MR), donnée par des instructeurs qualifiés et expérimentés, augmentera; satisfaction des clients, fiabilité et commodité pour le client et satisfaction professionnelle des employés. Ce service appuiera l'exercice de restrictions financières stratégiques globales.

b. Risques

Il se peut que les entrepreneurs baissent leurs prix mais ils ne pourront rivaliser avec nous, car l'utilisation de nos propres ressources internes est moins coûteuse.

c. Répercussions

La présente proposition engendrera un milieu de travail positif. Elle réduira les coûts de F&E. Réponse plus rapide aux demandes des clients. Les clients ont un lien avec les ressources internes.

d. Coûts

La proposition est autofinancée par les unités et les bataillons à un coût moindre que si on faisait appel à la sous-traitance. Coût réel ajouté pour le personnel civil à l'extérieur des heures de travail habituelles – 7 h à 15 h 30, qui est susceptible d'ajouter des heures supplémentaires de deux ou trois heures par jour et les fins de semaine. Ce coût se situe bien en deçà du prix demandé par l'entrepreneur.

e. Rendement net

Le rendement net de la présente proposition se traduit par des économies réelles aux budgets de F&E de tous les bataillons et unités hébergées à la base de Petawawa ainsi que la restriction positive du budget de l'armée.

3. Mise en œuvre

a. Ressources requises

Transfert du budget de F&E à l'ETS pour les heures supplémentaires effectuées par le personnel civil dans les bataillons et les unités qui requièrent du transport de personnel et d'équipement.

Aucun équipement supplémentaire requis à cette étape.

b. Gestion de projet

La responsabilité et la gestion de cette activité sont assurées par les superviseurs du transport et le bataillon d'état-major.

c. Gestion des risques

Surveillance au cas par cas. Avant d'engager des fonds pour les clients, l'attribution des coûts doit être en place.

d. Processus de surveillance

L'activité peut faire l'objet d'une surveillance au cas par cas. Rétroaction des clients sur la diminution du budget de F&E.

4. Conclusion

Avec la présente proposition, notre personnel et nos ressources sont utilisés au maximum et avec la plus grande efficacité. En mettant celle-ci en application, l'armée et la base de Petawawa profiteront d'économies de coûts optimales.

Note de service
4 mai 2010

Analyse de rentabilisation sur le recours aux ressources internes pour le transport des troupes et de l'équipement

1. Vol aller-retour de la rotation en avril 2009

Prix demandé par l'entrepreneur	69 000 \$
Coût si l'on avait utilisé les ressources internes	21 800 \$
Économie	45 200 \$

2. Six allers simples pour Suffield

Prix demandé par l'entrepreneur	6 800 \$ x 6	40 800 \$
Coût si l'on avait utilisé les ressources internes	2 500 \$ x 6	15 000 \$
Économie		25 800 \$

3. Musique au centre de l'Ontario

Prix demandé par l'entrepreneur	12 000 \$
Coût si l'on avait utilisé les ressources internes	4 000 \$
Économie	8 000 \$

Ce ne sont que quelques exemples où, sur une base quotidienne, des entrepreneurs transportent le personnel et l'équipement. Si le transport est confié d'abord aux ressources internes, et, en dernier lieu, à des entrepreneurs, nous ferons des économies budgétaires considérables.

4. La présente proposition montre comment le personnel et l'équipement internes de l'actuelle Compagnie des transports sont à même de fournir une alternative plus économique et plus souple pour répondre aux besoins de transport de la BFC Petawawa.