



**MIDLAND**

# ONTARIO ET QUÉBEC LISTE DES TAUX POUR LE TRANSPORT DE LIGNE

## TAUX SELON LE MILLAGE

|                       |                   |
|-----------------------|-------------------|
| Milles au Canada      | 0,570 \$ le mille |
| Milles aux États-Unis | 0,594 \$ le mille |

## TAUX POUR ENSEMBLES ROUTIERS LONGS (ERL)

|               |         |                  |
|---------------|---------|------------------|
| Taux Horaires | Ontario | 36,12 \$ l'heure |
|               | Québec  | 34,44 \$ l'heure |

## CUEILLETES ET LIVRAISONS

### Client à chargement total

Les taux suivants s'appliquent chaque fois que le chauffeur doit charger ou décharger un chargement à l'emplacement d'un client. Le chauffeur doit reculer la remorque à l'endroit prévu, superviser le chargement ou le déchargement, signer les factures et repartir avec la même remorque.

**1er arrêt - 34,00 \$**

**CHAQUE ARRÊT SUPPLÉMENTAIRE - 14,00 \$**

Les services suivants ne sont pas payés en tant qu'arrêt de client à chargement total :

- Une cueillette qui est rapportée à un terminal ou une livraison effectuée à partir d'un terminal. Ces services sont payés selon le taux horaire prévu pour le travail de C&L en milieu urbain (voir ci-dessous), sauf si le client se trouve hors de la zone de C&L habituelle du terminal.
- Ramasser ou laisser une remorque à un terminal n'est pas une tâche rémunérée.
- Les livraisons en route de chargements partiels (CP) à un terminal sont payées en tant qu'affrètement de terminal.

## TRAVAIL DE C&L POUR UN TERMINAL

Si le chauffeur effectue des tâches de C&L directement pour un terminal, il est rémunéré sur une base horaire aux taux suivants :

### Taux horaire de C&L pour un terminal

|                   |                  |
|-------------------|------------------|
| Canada atlantique | 23,91 \$ l'heure |
| St. John's, TNL   | 25,10 \$ l'heure |
| Ontario           | 31,38 \$ l'heure |
| Montréal          | 26,86 \$ l'heure |
| Québec City       | 28,48 \$ l'heure |
| Ottawa            | 28,13 \$ l'heure |

## AFFRÈTEMENT DE TERMINAL

Ces taux s'appliquent chaque fois que vous effectuez une livraison ou une cueillette en route à un terminal et que vous poursuivez votre trajet avec la même remorque vers votre destination finale :

**15,00 \$ l'heure – au moins 1 heure**

## PANNES MÉCANIQUES

Le chauffeur pourra être rémunéré pour le retard découlant directement d'une panne mécanique affectant le matériel. Il est alors payé comme suit :

- Taux horaire payable à partir du moment de la panne – 15,00 \$ l'heure
- Délai d'au plus 8 heures par période de 24 heures

# CONDITIONS et LIGNES DIRECTRICES

## CUEILLETTE ET LIVRAISON EN TRANSPORT DE LIGNE

- S'applique uniquement aux emplacements des clients.
- Chaque arrêt doit se faire à un endroit différent.
- Le chauffeur doit être présent et actif sur la remorque du début à la fin, en supervisant le chargement ou le déchargement complet de la remorque.
- Laisser ou ramasser une remorque préalablement laissée quelque part ne constitue pas un arrêt payé.

## TAUX HORAIRES APPLICABLES

- Délai au terminal de plus de 10 heures de temps non payé. (Voir la section « Remarques sur les délais » ci-dessous.)
  - 15,00 \$ l'heure au Canada atlantique
  - 20,00 \$ l'heure en Ontario et au Québec
- Délai de cueillette et de livraison après deux (2) heures, à l'emplacement d'un client seulement.

Au taux de 15,00 \$ l'heure. Si un chauffeur s'attend à ce qu'une cueillette ou livraison ne puisse être effectuée en deux (2) heures, il DOIT communiquer avec le service de répartition central après une (1) heure, pour qu'on y essaie de corriger le problème. Un chauffeur qui n'aura pas communiqué avec le service de répartition central n'est pas payé.
- Délai initial à la répartition pour tout retard empêchant automatiquement d'atteindre le kilométrage prévu. Ceci s'applique à tous les terminaux de Midland (terminal d'attache seulement/point de départ initial seulement).
  - 15,00 \$ l'heure au Canada atlantique
  - 20,00 \$ l'heure en Ontario et au Québec
- Affrètement de terminal des livraisons de CP – au moins 1 heure.

## TAUX FIXES APPLICABLES

Le lavage intérieur de la remorque avec le véhicule est payé 20,00 \$.

## TRAVAIL DE C&L POUR LE TERMINAL

- Doit être attribué et approuvé par le superviseur du terminal.
- Payé par tranches de 15 minutes (1/4 d'heure).
- Le répartiteur doit toujours être informé de la disponibilité du chauffeur et de l'état affiché à son nom.
- Si on lui demande de laisser une remorque vide chez un client en Ontario ou au Québec, le chauffeur est payé au taux C&L, si moins de 50 milles ont été parcourus au total entre l'emplacement du client à vide, l'emplacement où la remorque est laissée et le terminal.
  - Exemple : Un chauffeur dont la remorque est vidée chez TransX, à Mississauga, qui est ensuite envoyé chez UNFI, à Concord, pour y laisser la remorque vide, puis qui est enfin envoyé au terminal de Concord, est payé au taux C&L.
  - Veuillez prendre note que le rang sur la rotation en capacité est attribué à l'arrivée au terminal de destination.

## TEMPS MORT AUX ÉTATS-UNIS

- Le chauffeur est ponctuel à la livraison, n'a pas refusé une tâche du service de répartition et a du temps.
- Payé à la journée si aucune tâche n'est reçue du service de répartition dans les 10 heures suivant le moment où la remorque est vide et disponible.
- Les milles de repositionnement réduisent le nombre d'heures utilisées pour calculer le temps mort (50 milles = 1 heure).
- Un chauffeur est payé un taux fixe de 150,00 \$ si aucune tâche n'est reçue du service de répartition dans les 10 heures (plus le temps de conduite) à partir du moment où la remorque est vide et prête à être rechargée.
- Un temps mort payé par tranche de 24 heures.

## REMARQUES SUR LES DÉLAIS

- Le travail de C&L effectué réduit le temps calculé en termes de délai.
- Il n'y a pas de délai quand un chauffeur refuse un chargement approprié ou exige un type de chargement donné. Le fait de ne pas être disponible ou de ne pas répondre à une tâche prévue ou à une demande du service de répartition équivaut à un refus de travailler.
- Dans le cas des chauffeurs qui quittent leur terminal d'attache pour des raisons personnelles, aucun délai n'est comptabilisé une fois qu'ils sont de retour sur l'effectif actif.
- Les véhicules doivent se présenter à l'heure prévue aux rendez-vous de cueillette et de livraison pour être admissibles, et les chauffeurs doivent communiquer avec le service de répartition toutes les deux (2) heures – actualisation de l'état lié aux délais (ou retards).
- L'affrètement s'applique pendant les heures ouvrables habituelles des quais et doit être approuvé par le superviseur responsable du terminal.
- Délais de maintenance – sous réserve de l'approbation du service de la maintenance.
- Les situations de « force majeure » sont traitées et réglées à la pièce – sans garantie.

### Une nouvelle période d'attente de 10 heures est exigée pour créer un délai, quand :

- 400 milles de transport à courte distance ont été parcourus au total.
- 8 heures de travail de C&L ont été travaillées.
- En combinant des tâches de C&L et des milles parcourus sur de courtes distances, on arrive à obtenir 8 heures de travail, les kilomètres étant calculés selon la formule 50 milles = 1 heure.
- Le chauffeur conserve son rang sur la rotation en capacité selon la distance parcourue (p. ex., 300 milles = 6 heures additionnelles) – s'applique seulement en Ontario et au Québec.

### La période d'attente de 10 heures commence dès que le chargement précédent affiche l'état « vide ».

- Les parcours à vide payés sont pris en compte dans la période d'attente de 10 heures – p. ex., si une remorque est vide à Peterborough à midi et est envoyée à Brampton (99 milles), le délai au terminal ne commence qu'à 14 h (99 milles parcourus à vide = 2 heures).

### Le délai prend fin quand le camion reçoit le programme par satellite (horodaté dans le système SHAW)

- Pour les chargements partiels (CP), si l'heure de fin dépasse l'heure de réception du programme par satellite, le délai prend fin à l'heure à laquelle le chargement est réellement finalisé.
- Pour les CP, si l'heure prévue de la cueillette dépasse l'heure de réception du programme par satellite, le délai prend fin à l'heure prévue de la cueillette du chargement, à moins que le repositionnement n'excède 50 milles (p. ex., pour une cueillette prévue à midi à Peterborough, le délai pour un camion quittant Brampton s'arrête à 10 h, puisque le millage payé est de 99 milles jusqu'au lieu de la cueillette).
- Si le camion est vide avant l'heure prévue du rendez-vous, le délai est payé 12 heures à partir de l'heure prévue du rendez-vous de livraison (le rang sur la rotation en capacité est cependant établi en fonction de l'heure à laquelle la remorque passe à l'état vide).

## REMARQUES

- Le balayage intérieur de la remorque et la vérification de routine de celle-ci, pour s'assurer qu'elle est présentable pour le prochain client, sont des tâches qui incombent au chauffeur et qui ne font pas l'objet d'un paiement distinct.
- L'affrètement ne s'applique que pendant les heures ouvrables dans tous les établissements.
- La mise en application des taux horaires et fixes peut être vérifiée de manière aléatoire.

# CONDITIONS et LIGNES DIRECTRICES

## BRANCHEMENTS

Rémunération de cinq (5) trajets autoroutiers ou plus avec kilométrage complétés en vingt-quatre (24) heures. Rémunération de cinq (5) déplacements distincts ou plus d'une remorque de transport en ligne – taux fixe de 25,00 \$.

## RÈGLE DES 30 HEURES

- Une fois la remorque chargée et sur la route, si le rendez-vous de livraison n'est pas prévu dans les 30 heures, le chauffeur est envoyé au terminal ou au lieu de dépôt le plus proche, puis il est placé sur la rotation en capacité après avoir laissé la remorque à l'endroit prévu.
- Si le chauffeur a ramassé le chargement et commencé à rouler avant l'heure prévue de la cueillette, les 30 heures commencent à être comptées seulement à partir de l'heure prévue de la cueillette.
- Dans les cas où un véhicule n'a pas été nécessaire pour répondre aux besoins de couverture ce jour-là, le chauffeur peut être tenu de livrer un chargement transporté des États-Unis, mais il sera quand même placé sur la rotation en capacité selon l'heure d'arrivée – taux de livraison de 40 \$.
- Cette règle s'applique exclusivement aux véhicules en provenance des États-Unis.

## PASSAGES FRONTALIERS

Vous recevez 5,00 \$ additionnels pour tout chargement n'ayant pu être dédouané avec le PAPS (système de traitement avant l'arrivée) ou le SEA (système d'examen avant l'arrivée) et que vous arrivez à faire dédouaner manuellement en une (1) heure ou moins chez un courtier en douane.

## ALLOCATION POUR POISSON

Transport d'un chargement de poisson comportant au moins quatre (4) arrêts distincts avec la même remorque : taux de 50,00 \$

## DÉBARDEURS

- Tous les besoins en débardeurs préétablis doivent être transmis au service de répartition.
- Le chauffeur doit superviser les activités de débordage, tout en veillant aux intérêts de Midland.
- Tous les reçus (100 %) doivent être récoltés.

## ALLOCATION POUR NEW YORK

Véhicules à destination de l'un des cinq arrondissements de la ville de New York (Brooklyn, Bronx, Queens, Manhattan et Staten Island) : taux de 150,00 \$

## JOUR DE NOËL

Tout véhicule en activité le jour de Noël : taux de 250,00 \$

## PÉAGES

Payés en totalité (100 %) par l'entreprise.

## PRIME À LA SÉCURITÉ

Chaque véhicule peut générer une prime trimestrielle de 0,02 \$ le mille sur tous les miles payés. Pour avoir droit à cette prime, le chauffeur doit respecter les conditions suivantes :

- N'avoir été impliqué dans aucun accident évitable pendant le trimestre.
- Avoir observé la politique de l'entreprise relative à l'uniforme pendant le trimestre.

## ALLOCATION POUR UNIFORME

L'allocation pour uniforme est de 367,50 \$ par année et par véhicule.

# CONDITIONS et LIGNES DIRECTRICES

## POLITIQUE DE CHARGEMENT REFUSÉ

DÉPARTEMENT : Flotte de Linehaul – Attention tous les conducteurs et répartition

PROBLÈME : Refuser le travail

OBJECTIF : Couvrir tous les mouvements de fret avec une alimentation directe de Midland

## THÈMES

- Répondre aux demandes des clients sur leur emploi du temps.
- Fonctionnement efficace dans le budget de l'entreprise.
- Tenir à jour les tâches de «description de poste» du conducteur.
- Bon sens – restez simple!

## CESSION D'EXPÉDITION: Politique de couverture et de distribution

- La «prochaine» expédition requise, quelle que soit la longueur, la direction ou l'heure, sera assignée et acceptée par le «prochain» conducteur / unité en rotation.
- Ordre de sélection des pilotes / unités :
  1. La puissance sauvage n'a pas été affectée à une charge de la gamme prévue, en fonction de l'heure d'arrivée la plus précoce
  2. Unités de puissance sauvage dans la gamme prévue, à partir de la position inférieure
  3. Enchère / unités programmées (si aucune des unités 1 et 2 ci-dessus n'est disponible)

## REMARQUES

- La position de rotation ne sera pas perdue (pour toute expédition aller-retour de moins de 400 miles) en raison de l'acceptation de la couverture requise.
- L'expédition (en service) aura le dernier mot au moment du besoin de couverture.
- Les conflits / conflits sur place doivent être évités. Le travail doit être effectué, avec une situation élevée le lendemain pour une décision de résolution.

## DIRECTION ET MANIPULATION DES REFUS

1. L'unité / le chauffeur sera spécifiquement invité une fois à confirmer la position – de refuser l'envoi.
2. Une fois confirmé, l'unité / le chauffeur sera retiré de la rotation et tout le temps de retard gagné ou futur (pour ce segment d'expédition) sera perdu.
3. L'unité / le chauffeur recevra une expédition à domicile dans les meilleurs délais..
4. Aucun autre travail ne sera attribué jusqu'à ce que l'unité / le chauffeur ait une réunion avec la direction du transport en commun du siège social pour discuter des prochaines étapes.