



MIDLAND PROPRIÉTAIRES EXPLOITANTS LISTE DES TAUX

TAUX SELON LE MILLAGE

Entrée en vigueur : 30 mars 2025



MILLES ROULÉS AU CANADA



MILLES ROULÉS AUX ÉTATS-UNIS

CLASSIFICATION	CHARGÉ	À VIDE	CHARGÉ	À VIDE
MIDLAND GÉNÉRAL - SOLO	1,605 \$	1,530 \$	1,720 \$	1,645 \$
MIDLAND GÉNÉRAL - ÉQUIPE	1,775 \$	1,700 \$	1,840 \$	1,765 \$

REMARQUE : Les milles roulés à vide au-delà de 15 % du nombre total de milles par période de paie sont payés au taux des milles parcourus chargé.

ÉCART DE POIDS : 50 000 à 54 999 lb – 0,03 \$ le mille 55 000+ lb – 0,05 \$ le mille

Cueillette et livraison - Transport de ligne	1er arrêt – 40,00 \$ Chaque autre arrêt – 20,00 \$
Taux de rémunération Horaire	20,00 \$ l'heure
C&L en milieu urbain pour les Terminaux	58,40 \$ l'heure
Allocation pour temps mort aux États-Unis	150,00 \$ la journée
Passages frontaliers	5,00 \$ par envoi 50,00 \$ max. par chargement
Allocation pour poisson	50,00 \$
Allocation pour New York	150,00 \$
Prime de sécurité et de conformité aux uniformes	0,02 \$ le mille
Prime de Noël	250,00 \$

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, afin de superviser tout le chargement ou déchargement 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 ci-dessous la section « Remarques sur les délais ».)
- 25,00 \$ l'heure sont payés APRÈS un retard de 24 heures au terminal.
- Délai de cueillette et livraison après deux (2) heures, à l'emplacement d'un client seulement.
- Délai initial à la répartition pour tout retard empêchant l'atteinte immédiate du kilométrage prévu. Ceci s'applique à tous les terminaux de Midland (terminal d'attache seulement/point de départ initial seulement).
- Retard sur la route dû à une défaillance du matériel de l'entreprise – sans faute du propriétaire exploitant.
- Affrètement de terminal des livraisons de LTL – au moins 1 heure.

TAUX FIXES APPLICABLES

- Le lavage intérieur de la remorque attachée au 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 (¼ 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 envoyé chez UNFI, à Concord, pour y laisser la remorque vide, puis dirigé vers le 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.
- On paie un temps mort par tranche de 24 heures.

BRANCHEMENTS

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

REMARQUES SUR LES DÉLAIS

- Le travail de C&L effectué réduit le temps calculé en termes de délai.
- On ne reconnaît aucun 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 (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, le kilométrage étant calculé 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 (LTL), 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 chargements complets (TL), 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 pour 10 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 ou la vérification de routine de la remorque pour s'assurer qu'elle est présentable au prochain client, reste la responsabilité du conducteur et n'est pas indemnisable.
- Le fret par voie directe s'applique uniquement pendant les heures d'ouverture de tous les sites.
- Les activités de candidature horaires et forfaitaires peuvent être auditées de manière aléatoire.

CONDITIONS ET LIGNES DIRECTRICES

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.
- Veuillez prendre note que si le chauffeur a ramassé le chargement et commencé à rouler avant l'heure prévue de la cueillette, les 30 heures ne sont comptées qu'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.

DÉBARDEURS

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

Remarque : Si c'est le propriétaire exploitant qui a décidé d'utiliser un service de débarquement, il doit assumer cette dépense.

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 – 150,00 \$

CN YARD (EMPLACEMENT DE MONCTON ET HALIFAX)

Payé 40,00 \$ pour se rendre à la cour de la CN à Moncton ou Halifax. (Remarque : Si l'unité est payée selon les heures de P&D, les 40,00 \$ ne sont pas payés).

JOUR DE NOËL

Montant versé pour tout véhicule en activité le jour de Noël.

PÉAGES

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

SATELLITES

Tous les véhicules autoroutiers de Midland doivent être munis d'un système satellite. Ces systèmes sont fournis sans frais au propriétaire exploitant.

CARBURANT

Le carburant acheté dans les stations-service autorisées désignées par l'entreprise est facturé au propriétaire exploitant comme suit :

Canada	0,408 \$ le litre
États-Unis	1,54 \$ le gallon US

PERMIS ET IMMATRICULATION

- Le propriétaire exploitant paie tous les frais d'immatriculation du tracteur. L'entreprise paie tous les permis, y compris les vignettes IFTA, la NY HUT, la vignette frontalière, la HVUT (taxe sur l'utilisation des véhicules lourds).
- Les frais d'immatriculation payés par le propriétaire exploitant sont déduits sur toute l'année d'immatriculation.

PRIMES D'ASSURANCE

PRIMES: Frais de 0,065 \$ le mille sur tous les milles payés, jusqu'à concurrence de 165 000 milles par année (PLAFOND).

RÉDUCTION POUR SERVICE SANS RÉCLAMATION : Pour les propriétaires exploitants qui n'ont pas d'accident imputable dépassant la franchise, la prime d'assurance est réduite comme suit :

• 5 à 10 années consécutives	réduction de 0,005 \$ le mille
• 10 à 15 années consécutives	réduction de 0,01 \$ le mille
• 15 à 20 années consécutives	réduction de 0,015 \$ le mille
• Plus de 20 années consécutives	réduction de 0,02 \$ le mille

FRANCHISES

• Dommages matériels/collision	5 000 \$ (plus TVH ou TPS)
• Collision avec un animal	2 000 \$ (plus TVH ou TPS)
• Incendie, vol, vandalisme	1 000 \$ (plus TVH ou TPS)

INDEMNISATION DES ACCIDENTÉS DU TRAVAIL

Assumée en totalité (100 %) par l'entreprise pour les propriétaires exploitants qui ne sont pas tenus, en vertu des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents du travail, d'acheter et de maintenir leur propre couverture à la Commission des accidents du travail (CAT).

Remarque : les propriétaires exploitants qui doivent acheter et maintenir leur propre couverture CAT doivent fournir une preuve de cette couverture. Tous les trimestres, ces propriétaires exploitants sont remboursés au taux de la CAT de Midland, jusqu'à concurrence du montant versé à la CAT par chaque propriétaire exploitant

PRIME À LA SÉCURITÉ

Chaque véhicule peut générer une prime trimestrielle de 0,02 \$ le mille sur tous les milles payés. Pour avoir droit à cette prime, l'unité doit être conforme aux conditions suivantes :

- N'avoir été impliqué dans aucun accident évitable pendant le trimestre.
- Son chauffeur doit avoir observé la politique de l'entreprise en matière d'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 SUR LES CHARGEMENTS REFUSÉS

SERVICE : transport de ligne – à l'attention de tous les chauffeurs et répartiteurs

ENJEU : Refusing Work

OBJECTIF : déplacer toutes les marchandises avec la main-d'œuvre de Midland

THÈMES

- Répondre aux besoins des clients en observant leur échéancier.
- Fonctionner efficacement dans les limites du budget de l'entreprise.
- Respecter la « description de travail » du chauffeur.
- Faire preuve de bon sens – faire les choses simplement!

RÉPARTITION : politique de couverture et de distribution

- Le « prochain » envoi, peu importe son importance, la direction ou le temps requis, est attribué et accepté par le « prochain » chauffeur/véhicule en rotation.
- Ordre de sélection des chauffeurs/véhicules :
 1. Chauffeur/véhicule libre n'ayant pas reçu de chargement dans la liste prévue, en commençant par celui arrivé le plus tôt
 2. Les unités libres inscrites sur la liste prévue, à partir de la position la plus basse
 3. Unités des itinéraires réguliers ou programmées (si aucun des véhicules aux points 1 et 2 ci-dessus n'est disponible)

REMARQUES

- Le rang sur la rotation n'est pas perdu (pour tout aller-retour de moins de 400 miles) après avoir accepté d'assurer la couverture.
- Le répartiteur (en service) a le dernier mot au moment du besoin de couverture.
- On doit éviter les différends ou conflits pendant le processus de répartition. Le travail doit se faire; la situation est évaluée et réglée le lendemain.

DIRECTIVE RELATIVE AUX REFUS ET TRAITEMENT DES REFUS

1. Le chauffeur/véhicule est explicitement invité (à une reprise) à confirmer sa position, c'est-à-dire qu'il refuse l'envoi attribué par le service de répartition.
2. Une fois le refus confirmé, le chauffeur/véhicule est retiré de la rotation et tout le temps de retard acquis ou à venir (pour ce segment de la répartition) est perdu.
3. Le chauffeur/véhicule est envoyé chez lui à la convenance de l'entreprise.
4. Aucune autre tâche n'est confiée au chauffeur/véhicule avant qu'il n'ait rencontré la direction du transport de ligne pour discuter de la suite des choses