

OFFRE GLOBALE

En date du 22 mars 2024

De la part de

CANADIEN NATIONAL TRANSPORT LIMITÉE (CNTL)

Au

CONSEIL NATIONAL 4000 D'UNIFOR

OBJET : Application des changements à la convention collective des tractionnaires pour les années 2024, 2025, 2026 et 2027 comme il est indiqué aux présentes.

La présente offre expirera le 9 avril 2024. La Compagnie se réserve le droit, si elle le juge opportun, de réviser, de modifier, de substituer, d'amender ou de retirer l'une ou l'autre partie de la présente offre, ainsi que de lui ajouter du texte complémentaire. Toute entente conclue sur un ou plusieurs points est subordonnée à la conclusion d'un protocole d'entente global, général et intégral, qui aura été ratifié. La Compagnie se réserve le droit de retirer son accord sur un ou plusieurs points, sous toutes réserves, tant qu'une entente définitive n'aura pas été ratifiée.

La version française de la présente offre est disponible sur demande. En cas de divergence entre les versions anglaise et française, la version anglaise prévaut.

1. DURÉE DU CONTRAT :

La convention collective régissant les tractionnaires de CNTL ayant un contrat avec CNTL et représentés par le Conseil national 4000 d'Unifor demeurera en vigueur pour une période débutant le 16 janvier 2024 et se terminant le 31 décembre 2027.

2. RÉMUNÉRATION :

- À compter de la deuxième période de paiement normale suivant la ratification, le temps d'attente aux terminaux et chez les clients augmenteront de 1,75 \$ chacun, les barèmes de zone augmenteront de 1,00 \$ chacun et les barèmes milliaires grimperont de 3 %.
- À compter du 1^{er} janvier 2025, le temps d'attente aux terminaux et chez les clients augmenteront de 1,25 \$ chacun, les barèmes de zone augmenteront de 1,00 \$ chacun et les barèmes milliaires grimperont de 2 %.
- À compter du 1^{er} janvier 2026, le temps d'attente aux terminaux et chez les clients augmenteront de 1,00 \$ chacun, les barèmes de zone augmenteront de 1,00 \$ chacun et les barèmes milliaires grimperont de 2 %.
- À compter du 1^{er} janvier 2027, le temps d'attente aux terminaux et chez les clients augmenteront de 0,75 \$ chacun, les barèmes de zone augmenteront de 0,75 \$ chacun et les barèmes milliaires grimperont de 2 %.
- La prime à la sécurité augmentera de 500 \$ à compter du 1^{er} janvier 2025, sans modification des règles d'admissibilité.
- L'article 12.4 est modifié comme suit :
La ou le tractionnaire qui est tenu, à la demande de CNTL, d'exercer ses activités, de façon temporaire, à une gare de détachement pendant une période dépassant 24 heures, reçoit une indemnité journalière forfaitaire de 125 \$ pour chaque période de 24 heures de son affectation à cette gare de détachement.
- Les tarifs révisés relatifs aux zones spéciales sont définis dans la pièce jointe « A ».

3. RÈGLES DE TRAVAIL

Le paragraphe 1.6(a) est remplacé par ce qui suit :

La Compagnie et Unifor conviennent que les tractionnaires ne doivent faire l'objet d'aucune discrimination ni d'aucun harcèlement relativement à l'âge, à l'état matrimonial, à la race, à la couleur, à l'origine nationale ou ethnique, à une affiliation politique ou religieuse, au sexe, à la situation de famille, à la grossesse, à une invalidité, à une affiliation syndicale, à l'orientation sexuelle ou à l'identité de genre.

Les articles 5.4 et 5.5 sont remplacés par ce qui suit :

Stade 1

5.4 Dans les 14 jours civils suivant la cause du grief, le ou la tractionnaire, la présidente ou le président de la section locale, ou une ou un membre autorisé du comité, peut présenter le grief

par écrit à la directrice ou au directeur des chauffeuses et chauffeurs, qui doit faire connaître sa décision dans les 14 jours civils de la réception du grief.

Stade 2

5.5 Dans les 14 jours civils qui suivent la décision rendue au stade 1, la présidente ou le président de la section locale, ou son remplaçant désigné, convoque le directeur ou la directrice (ou son remplaçant désigné) des chauffeuses et chauffeurs à une réunion du comité des griefs dans le but de régler les griefs en suspens rejetés au stade 1. Tous les efforts sont déployés pour que cette réunion ait lieu pendant les heures normales de travail. La décision est rendue dans les 14 jours civils qui suivent la date de la tenue de la réunion du comité des griefs.

L'article 7.4 est remplacé par ce qui suit :

Le nom du ou de la tractionnaire est porté sur la liste d'ancienneté concernée dès le commencement de ses services en vertu du contrat passé avec la Compagnie, une fois que le premier déplacement qui donne des produits d'exploitation est attribué. Pour les tractionnaires qui ont déjà été embauchés à contrat par la Compagnie et dont le contrat a été résilié pour quelque raison que ce soit, la durée du contrat n'entre pas dans le calcul de l'ancienneté.

Le nouveau paragraphe 9.1(d) est ajouté :

Lorsque les tractionnaires reçoivent une répartition et sont ensuite redirigés vers une autre répartition pendant le transport, ils ou elles sont indemnisés en fonction des milles parcourus au moment de l'avis (déplacement en cas de panne ou service de navette).

L'article 10.2 est remplacé par ce qui suit :

Chaque tractionnaire doit désigner un chauffeur ou une chauffeuse de relève (ou plusieurs) qui fournira à la Compagnie des services à sa place et en utilisant son matériel en son absence, peu importe la raison. Les tractionnaires restent responsables d'agir en tant que chauffeuse ou chauffeur principal de leur propre routier, à moins d'une exception rédigée par écrit entre la Compagnie et le Syndicat pour les exempter de cette exigence en raison de circonstances particulières pour une période temporaire.

Le NOUVEAU paragraphe 12.6(f) est ajouté :

On rembourse aux tractionnaires tous les frais qu'ils ou elles ont payés conformément au paragraphe 12.6(e) lorsqu'ils ou elles quittent la Compagnie.

5. ANNEXES

Annexe 18 (pièce jointe « B » du protocole d'entente de 2019) – le texte suivant est ajouté :

Le ou la tractionnaire doit fournir ses coordonnées (numéro de cellulaire, adresse électronique, adresse domiciliaire), puis signer et renvoyer le contrat type dans un délai de 30 jours civils. À défaut, son nom sera rayé de la liste d'ancienneté et elle ou il ne sera plus lié par les modalités de la convention collective ou du contrat type.

Annexe 19 (pièce jointe « C » du protocole d'entente de 2019) – à modifier comme l'indique la **pièce jointe « B »** du présent document.

Annexe 21 (pièce jointe « E » du protocole d'entente de 2019) – à modifier comme l'indique la **pièce jointe « C »** du présent document.

Annexe 26 (pièce jointe « P » du protocole d'entente de 2019) – à modifier comme l'indique la **pièce jointe « D »** du présent document.

6. LETTRES ACTUALISÉES

La **pièce jointe « M »** du protocole d'entente de 2019 est remplacée par la **pièce jointe « E »** du présent document – administration du régime d'avantages sociaux à venir

La **pièce jointe « O »** du protocole d'entente de 2019 est remplacée par la **pièce jointe « F »** du présent document – système d'immatriculation des camions au port de Vancouver

La **lettre d'entente signée le 15 septembre 2022** est remplacée par la **pièce jointe « G »** de la présente entente – excès de vitesse

7. NOUVELLES LETTRES NE FAISANT PAS PARTIE DE LA CONVENTION COLLECTIVE

Pièce jointe « H » – lettre d'entente relative aux lettres qui confirment la conduite des tractionnaires en vertu d'un contrat avec la CNTL.

Pièce jointe « I » – lettre d'entente relative à l'échange de renseignements personnels avec des entrepreneurs tiers.

Pièce jointe « J » – lettre d'entente relative à l'engagement des parties à se rencontrer et à discuter de l'utilisation du système de points d'inaptitude.

Pièce jointe « K » – lettre d'entente relative à l'utilisation du système ISAAC.

Pièce jointe « L » – lettre d'entente relative au travail effectué par les transporteurs tiers, plus particulièrement TransX.

Pièce jointe « M » – lettre d'entente relative aux chauffeuses et chauffeurs de relève.

Pièce jointe « N » – lettre d'entente relative à la médiation et à l'arbitrage accélérés.

Pièce jointe « O » – lettre d'entente relative aux carburants de remplacement.

Pièce jointe « P » – lettre d'entente relative au Programme de flottes de transport des marchandises écoénergétiques.

Pièce jointe « Q » – lettre d'entente relative au temps d'attente excessif dans les terminaux.

Pièce jointe « R » – lettre d'entente relative aux cabines de jour.

Pièce jointe « S » – lettre d'entente relative à la répartition, aux taux et au millage à Montréal.

Pièce jointe « T » – lettre d’entente relative à un examen conjoint des limites de parcours routiers courts.

Pièce jointe « U » – lettre d’entente relative à l’utilisation des cartes d’approvisionnement en carburant de CNTL pour le fluide d’échappement diesel.

8. LETTRES D’ENTENTE RENOUVELÉES

Les lettres d’entente suivantes sont renouvelées en l’état pour la durée de la présente entente :

- **Pièce jointe « F » du protocole d’entente de 2019** – lois et règlements fédéraux et provinciaux
- **Pièce jointe « I » du protocole d’entente de 2019** – rabais pour les pneus du parc
- **Pièce jointe « L » du protocole d’entente de 2019** – droits de passage sur l’autoroute 407
- **Pièce jointe « Q » du protocole d’entente de 2019** – approbation des chauffeuses et chauffeurs de relève
- **Pièce jointe « R » du protocole d’entente de 2019** – utilisation d’un tracteur routier à l’effigie du CN lors d’une manifestation publique ou d’un défilé
- **Pièce jointe « T » du protocole d’entente de 2019** – plaintes et harcèlement au travail
- **Pièce jointe « Z » du protocole d’entente de 2019** – mouvements internes effectués dans un parc logistique

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 janvier 2024

La présente lettre fait suite aux discussions que nous avons tenues relativement aux rajustements de barèmes pour zones spéciales de CNTL. Ces rajustements seront appliqués après les augmentations de rémunération générale à la première année de la convention collective renouvelée.

La Compagnie accepte de verser les barèmes révisés pour zones spéciales qui suivent :

- Halifax – les déplacements entre la zone 1 et la zone 4 feront l'objet d'une augmentation de 4,00 \$.
- Moncton – révision d'une partie de la zone 4 qui deviendra une partie de la zone 7.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 27 et la zone 20 feront l'objet d'une augmentation de 20,00 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 8 et la zone 20 feront l'objet d'une augmentation de 10,00 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 9 et la zone 20 feront l'objet d'une augmentation de 10,00 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 8 et la zone 13 feront l'objet d'une augmentation de 10,00 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 9 et la zone 13 feront l'objet d'une augmentation de 10,00 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 13 et la zone 15 feront l'objet d'une augmentation de 7,50 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 2 feront l'objet d'une augmentation de 2,50 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 4 feront l'objet d'une augmentation de 2,50 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 8 feront l'objet d'une augmentation de 2,50 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 11 feront l'objet d'une augmentation de 2,50 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 13 feront l'objet d'une augmentation de 3,50 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 15 feront l'objet d'une augmentation de 2,50 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 25 feront l'objet d'une augmentation de 5,00 \$.
- Montréal – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 20 feront l'objet d'une augmentation de 5,00 \$.
- Brampton – Le taux d'équipe sera ajusté à 1,768 \$.
- Brampton – Déplacement de la ville d'Erin pour faire partie de la zone 22.
- Brampton – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 19 feront l'objet d'une augmentation de 4,60 \$ pour se conformer à la zone 1 et la zone 2.
- Brampton – La limite des parcours routiers courts est ajustée de 70 à 104 milles.

- Brampton – Les déplacements entre la zone 13 et Brantford ajouteront 15 milles.
- Brampton – Les déplacements entre la zone 18 et Brantford ajouteront 10 milles.
- Brampton – Zones du corridor de l'autoroute 401 :
 - Les déplacements entre la zone 1 et la zone 8 feront l'objet d'une augmentation de 3,33 \$.
 - Les déplacements entre la zone 1 et la zone 9 feront l'objet d'une augmentation de 3,33 \$.
 - Les déplacements entre la zone 1 et la zone 10 feront l'objet d'une augmentation de 3,33 \$.
 - Les déplacements entre la zone 1 et la zone 12 feront l'objet d'une augmentation de 4,00 \$.
 - Les déplacements entre la zone 1 et la zone 20 feront l'objet d'une augmentation de 5,00 \$.
 - Les déplacements entre la zone 1 et la zone 16 feront l'objet d'une augmentation de 5,00 \$.
 - Les déplacements entre la zone 1 et la zone 11 feront l'objet d'une augmentation de 3,33 \$.
 - Les déplacements entre la zone 1 et la zone 13 feront l'objet d'une augmentation de 3,00 \$.
- Winnipeg – Ajustements des limites des parcours routiers courts :
 - Numéro 437639 du système Pegasus pour Delmar Commodities – prime de transport aller-retour de 27 \$.
 - Numéro 417185 du système Pegasus pour WM Dyck & Sons – prime de transport aller-retour de 12 \$.
 - Numéro 468966 du système Pegasus pour Tank Traders – prime de transport aller-retour de 26 \$.
 - Numéros 439424, 460293, 463159 du système Pegasus pour Trouw Nutrition – prime de transport aller-retour de 14 \$.
- Winnipeg – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 9 feront l'objet d'une augmentation de 7,00 \$.
- Winnipeg – Les déplacements entre la zone 2 et la zone 5 feront l'objet d'une augmentation de 7,00 \$.
- Saskatoon – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 2 feront l'objet d'une augmentation de 5,00 \$.
- Saskatoon – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 3 feront l'objet d'une augmentation de 5,00 \$.
- Saskatoon – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 4 feront l'objet d'une augmentation de 5,00 \$.
- Calgary – Les déplacements entre la zone 2 et la zone 24 feront l'objet d'une augmentation de 4,00 \$.
- Calgary – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 50 feront l'objet d'une augmentation de 9,12 \$.
- Calgary – La ville d'Airdrie passe de la zone 24 à la zone 25.
- Edmonton – 15 \$ seront ajoutés au tarif pour les bâches.
- Edmonton – Le triage Vodden sera ajusté pour faire partie de la zone 2.
- Edmonton – Numéro 434795 du système Pegasus pour Trouw Nutrition à Westlock – prime de transport aller-retour de 30 \$.

- Vancouver – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 3 feront l'objet d'une augmentation de 16,56 \$.
- Vancouver – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 11 feront l'objet d'une augmentation de 6,88 \$.
- Vancouver – Les déplacements entre la zone 1 et la zone 1 feront l'objet d'une augmentation de 8,03 \$.
- Vancouver – Les déplacements à Squamish feront l'objet d'un supplément de 27,50 \$ pour les déplacements à sens unique.

À titre d'exemple, le tableau suivant présente les gains financiers des tractionnaires lorsque les rajustements mentionnés ci-dessus sont combinés aux augmentations annuelles générales incluses dans la présente offre globale.

Terminal	Description des rajustements des barèmes pour les zones spéciales	Barème actuel	Nouveau barème avec l'augmentation de la 1 ^{re} année	Nouveau barème avec année 1 et zones spéciales	Nouveau barème avec l'augmentation de la 2 ^e année	Nouveau barème avec l'augmentation de la 3 ^e année	Nouveau barème avec l'augmentation de la 4 ^e année	Augmentation totale sur 4 ans
Halifax	Augmentation de 4,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 4	32,41 \$	33,41 \$	37,41 \$	38,41 \$	39,41 \$	40,16 \$	+7,75 \$
Moncton	Une partie de la zone 4 deviendra une partie de la zone 7	38,85 \$	39,85 \$	45,01 \$	46,01 \$	47,01 \$	47,76 \$	+8,91 \$
Montréal	Augmentation de 20,00 \$ pour les déplacements entre la zone 27 et la zone 20	79,39 \$	80,39 \$	100,39 \$	101,39 \$	102,39 \$	103,14 \$	+3,75 \$
Montréal	Augmentation de 10,00 \$ pour les déplacements entre la zone 8 et la zone 20	56,47 \$	57,47 \$	67,47 \$	68,47 \$	69,47 \$	70,22 \$	+3,75 \$
Montréal	Augmentation de 10,00 \$ pour les déplacements entre la zone 9 et la zone 20	56,47 \$	57,47 \$	67,47 \$	68,47 \$	69,47 \$	70,22 \$	+3,75 \$
Montréal	Augmentation de 10,00 \$ pour les déplacements entre la zone 8 et la zone 13	49,60 \$	50,60 \$	60,60 \$	61,60 \$	62,60 \$	63,35 \$	+3,75 \$
Montréal	Augmentation de 10,00 \$ pour les déplacements entre la zone 9 et la zone 13	49,60 \$	50,60 \$	60,60 \$	61,60 \$	62,60 \$	63,35 \$	+3,75 \$
Montréal	Augmentation de 7,50 \$ pour les déplacements entre la zone 13 et la zone 15	65,64 \$	66,64 \$	74,14 \$	75,14 \$	76,14 \$	76,89 \$	+1,25 \$
Montréal	Augmentation de 2,50 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 2	36,99 \$	37,99 \$	40,49 \$	41,49 \$	42,49 \$	43,24 \$	+6,25 \$
Montréal	Augmentation de 2,50 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 4	38,14 \$	39,14 \$	41,64 \$	42,64 \$	43,64 \$	44,39 \$	+6,25 \$
Montréal	Augmentation de 2,50 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 8	53,03 \$	54,03 \$	56,53 \$	57,53 \$	58,53 \$	59,28 \$	+6,25 \$
Montréal	Augmentation de 2,50 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 11	49,60 \$	50,60 \$	53,10 \$	54,10 \$	55,10 \$	55,85 \$	+6,25 \$
Montréal	Augmentation de 3,50 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 13	56,47 \$	57,47 \$	60,97 \$	61,97 \$	62,97 \$	63,72 \$	+7,25 \$
Montréal	Augmentation de 2,50 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 15	74,80 \$	75,80 \$	78,30 \$	79,30 \$	80,30 \$	81,05 \$	+6,25 \$
Montréal	Augmentation de 5,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 25	66,78 \$	67,78 \$	72,78 \$	73,78 \$	74,78 \$	75,53 \$	+8,75 \$
Montréal	Augmentation de 5,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 20	76,08 \$	77,08 \$	82,08 \$	83,08 \$	84,08 \$	84,83 \$	+8,75 \$
Brampton	Rajustement du taux d'équipe à 1,768 \$ (augmentation de 0,09 \$ par mille)	1,678 \$	1,722 \$	1,774 \$	1,809 \$	1,845 \$	1,882 \$	+0,20 \$
Brampton	Inclusion de la ville d'Erin dans la zone 22	54,89 \$	60,90 \$	59,90 \$	61,90 \$	62,90 \$	63,65 \$	+8,76 \$
Brampton	La limite des parcours routiers courts passe de 70 milles à 104 milles							
Brampton	Ajout de 15 milles pour les déplacements entre la zone 13 et Brantford	62,72 \$	88,83 \$	86,24 \$	90,60 \$	92,42 \$	94,26 \$	+31,54 \$
Brampton	Ajout de 10 milles pour les déplacements entre la zone 18 et Brantford	48,61 \$	66,22 \$	64,29 \$	67,54 \$	68,89 \$	70,27 \$	+21,66 \$
Brampton	Augmentation de 4,60 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 19	33,54 \$	34,54 \$	39,14 \$	40,14 \$	41,14 \$	41,89 \$	+8,35 \$
Brampton	Augmentation de 3,33 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 8	51,63 \$	52,63 \$	55,96 \$	56,96 \$	57,96 \$	58,71 \$	+7,08 \$
Brampton	Augmentation de 3,33 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 9	59,32 \$	60,32 \$	63,65 \$	64,65 \$	65,65 \$	66,40 \$	+7,08 \$

Brampton	Augmentation de 3,33 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 10	61,50 \$	62,50 \$	65,83 \$	66,83 \$	67,83 \$	68,58 \$	+7,08 \$
Brampton	Augmentation de 4,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 12	70,78 \$	71,78 \$	75,78 \$	76,78 \$	77,78 \$	78,53 \$	+7,75 \$
Brampton	Augmentation de 5,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 20	76,24 \$	77,24 \$	82,24 \$	83,24 \$	84,24 \$	84,99 \$	+8,75 \$
Brampton	Augmentation de 5,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 16	82,24 \$	83,24 \$	88,24 \$	89,24 \$	90,24 \$	90,99 \$	+8,75 \$
Brampton	Augmentation de 3,33 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 11	51,88 \$	52,88 \$	56,21 \$	57,21 \$	58,21 \$	58,96 \$	+7,08 \$
Brampton	Augmentation de 3,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 13	55,32 \$	56,32 \$	59,32 \$	60,32 \$	61,32 \$	62,07 \$	+6,75 \$
Winnipeg	N° 437639 du système Pegasus pour Delmar Commodities – Prime de transport aller-retour de 27 \$	0 \$	-	27,00 \$	-	-	-	+27,00 \$
Winnipeg	N° 417185 du système Pegasus pour WM Dycck & Sons – Prime de transport aller-retour de 12 \$	0 \$	-	12,00 \$	-	-	-	+12,00 \$
Winnipeg	N° 468966 du système Pegasus pour Tank Traders – Prime de transport aller-retour de 26 \$	0 \$	-	26,00 \$	-	-	-	+26,00 \$
Winnipeg	N° 439424 du système Pegasus pour Trouw Nutrition – Prime de transport aller-retour de 14 \$	0 \$	-	14,00 \$	-	-	-	+14,00 \$
Winnipeg	N° 460293 du système Pegasus pour Trouw Nutrition – Prime de transport aller-retour de 14 \$	0 \$	-	14,00 \$	-	-	-	+14,00 \$
Winnipeg	N° 463159 du système Pegasus pour Trouw Nutrition – Prime de transport aller-retour de 14 \$	0 \$	-	14,00 \$	-	-	-	+14,00 \$
Winnipeg	Augmentation de 7,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 9	47,30 \$	48,30 \$	55,30 \$	56,30 \$	57,30 \$	58,05 \$	+10,75 \$
Winnipeg	Augmentation de 7,00 \$ pour les déplacements entre la zone 2 et la zone 5	49,60 \$	50,60 \$	57,60 \$	58,60 \$	59,60 \$	60,35 \$	+10,75 \$
Saskatoon	Augmentation de 5,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 2	30,13 \$	31,13 \$	36,13 \$	37,13 \$	38,13 \$	38,88 \$	+8,75 \$
Saskatoon	Augmentation de 5,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 3	33,54 \$	34,54 \$	39,54 \$	40,54 \$	41,54 \$	42,29 \$	+8,75 \$
Saskatoon	Augmentation de 5,00 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 4	38,14 \$	39,14 \$	44,14 \$	45,14 \$	46,14 \$	46,89 \$	+8,75 \$
Calgary	Inclusion de la ville d'Airdrie dans la zone 25							
Calgary	Augmentation de 4,00 \$ pour les déplacements entre la zone 2 et la zone 24	45,01 \$	46,01 \$	50,01 \$	51,01 \$	52,01 \$	52,76 \$	+7,75 \$
Calgary	Augmentation de 9,12 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 50	38,88 \$	39,88 \$	49,00 \$	50,00 \$	51,00 \$	51,75 \$	+12,87 \$
Edmonton	Augmentation de 15 \$ au tarif pour les bâches	30,00 \$	45,00 \$	45,00 \$	45,00 \$	45,00 \$	45,00 \$	+15,00 \$
Edmonton	Inclusion du triage Vodden dans la zone 2	0 \$	33,41 \$	32,41 \$	34,41 \$	35,41 \$	36,16 \$	+36,16 \$
Edmonton	N° 434795 du système Pegasus pour Trouw Nutrition à Westlock – Prime de transport aller-retour de 30 \$	0 \$	-	30,00 \$	-	-	-	+30,00 \$
Vancouver	Augmentation de 16,56 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 3	42,20 \$	43,20 \$	59,76 \$	60,76 \$	61,76 \$	62,51 \$	+20,31 \$
Vancouver	Augmentation de 6,88 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 11	57,62 \$	58,62 \$	65,50 \$	66,50 \$	67,50 \$	68,25 \$	+10,63 \$
Vancouver	Augmentation de 8,03 \$ pour les déplacements entre la zone 1 et la zone 1	34,69 \$	35,69 \$	43,72 \$	44,72 \$	45,72 \$	46,47 \$	+11,78 \$
Vancouver	Supplément de 27,50 \$ pour les déplacements à sens unique à Squamish	108,39 \$	111,64 \$	139,14 \$	141,92 \$	144,76 \$	147,66 \$	+39,27 \$

Les parties conviennent de la révision suivante de l'annexe 19 :

Le 16 novembre 2023

La présente vise à confirmer que seules les dispositions explicitement identifiées parmi les dispositions de la convention collective, qui font l'objet de modifications conformément à une entente locale, peuvent être modifiées au titre de l'entente conclue entre la présidente ou le président de la section locale du Syndicat et la directrice ou le directeur local de la Compagnie. Seules les dispositions explicitement identifiées comme étant modifiables selon un accord mutuel pourront être modifiées au titre de l'entente conclue entre la représentante ou le représentant principal national ou régional (élu) du Syndicat et le premier directeur ou la première directrice Camionnage de CNTL.

Aucune autre modification ne pourra être apportée, sauf en cas d'accord entre le directeur principal ou la directrice principale Relations de travail et le président ou la présidente du Conseil national 4000 d'Unifor.

Il est convenu que toutes les ententes locales et mutuelles doivent être faites par écrit. Toute entente de la sorte qui n'est actuellement pas mise par écrit deviendra nulle et sans effet 30 jours après la ratification si elle n'est pas renouvelée par écrit et contresignée par la représentante ou le représentant désigné des parties concernées. De plus, toute entente locale ou mutuelle dans laquelle ne figure aucune clause de résiliation explicite sera réputée contenir une clause de résiliation prévoyant un préavis de 30 jours.

Nonobstant toute autre entente stipulant le contraire, il est entendu que la réintégration d'un ou d'une tractionnaire dans le cadre du règlement d'un grief ou d'une plainte, avec ou sans condition, doit être mise par écrit, et être approuvée et contresignée par la représentante ou le représentant désigné du Syndicat et le premier directeur ou la première directrice Camionnage de CNTL. En cas de non-respect de l'entente convenue et de l'omission d'exécuter l'entente de réintégration, elle sera non valide. La présente disposition prendra effet immédiatement après la ratification.

Sincères salutations,

Lu et approuvé :

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président du Conseil national, Unifor

Les parties conviennent de la révision suivante de l'annexe 21 :

Le 28 novembre 2023

Il est possible d'accorder à chaque tractionnaire quatre périodes d'une semaine (sept jours civils) exemptes des obligations de répartition prévues au titre du contrat type. Ces périodes seront attribuées conformément à l'ancienneté au sein du terminal. La ou le tractionnaire n'est aucunement tenu de prévoir de telles périodes, mais doit tout de même s'assurer que son camion est en état de circuler, et ce, en tout temps lorsqu'il est requis pour la prestation de services.

Le processus d'offres sera mené aux terminaux les deux premières semaines de chaque année. Les tractionnaires suivront l'ordre d'ancienneté pour sélectionner à partir des périodes libres destinées au temps d'arrêt (déterminées par la directrice ou le directeur local des chauffeuses et chauffeurs) deux périodes de deux semaines ou quatre périodes d'une semaine pendant lesquelles ils seront libérés de leurs obligations en matière de répartition stipulées dans le contrat type.

De plus, les parties consentent à ce que la disposition prévue à l'annexe 1, qui limite à 10 % le nombre de déplacements impartis, soit modifiée afin de permettre l'augmentation de cette limite pour chaque tractionnaire qui utilise les périodes d'entretien planifié ci-dessus, selon un facteur un pour un au-delà de 10 %.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

POUR LA COMPAGNIE

POUR LE SYNDICAT

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président du Conseil 4000, Unifor

Les parties conviennent de la révision suivante de l'annexe 26 :

Le 28 novembre 2023

Les tractionnaires peuvent demander d'obtenir un sursis maximal de 5 ans en ce qui concerne l'âge maximal de 15 ans accepté pour un camion, à condition que le camion obtienne des résultats satisfaisants à l'inspection de la Compagnie effectuée à la fin de la 15^e année, de la 16^e année, de la 17^e année, de la 18^e année et de la 19^e année. L'inspection en question doit être menée chaque année à un centre d'inspection désigné par la Compagnie et convenu d'un mutuel accord par les parties.

En plus de l'inspection annuelle des camions, les véhicules du parc de plus de 15 ans sont soumis aux objectifs semestriels suivants :

Maintenir la norme minimale de 6,5 milles par gallon impérial ou plus par an
Présenter une durée de marche au ralenti inférieure ou égale à une heure par jour

Ou montrer une réduction de 5 % de la durée de marche au ralenti sur six mois jusqu'à ce que l'objectif d'une heure soit atteint.

Si le prolongement d'un camion ne respecte pas ces paramètres, le ou la tractionnaire disposera d'un semestre supplémentaire pour satisfaire aux exigences. À défaut, le ou la tractionnaire devra produire un acte de vente relatif à l'achat d'un nouveau camion dans les trente jours suivants.

Les modalités de la présente lettre peuvent concerner les tractionnaires qui renouvellent leurs camions au cours de l'année civile 2023, sous réserve d'un examen au cas par cas avec la Compagnie.

La description du carénage recouvrant le réservoir de carburant figurant dans le cahier des charges sera modifiée afin d'accepter une paroi de protection demi-longueur du réservoir de carburant, munie d'une garniture de fond en caoutchouc facultative.

Les tractionnaires peuvent apposer un autocollant du Syndicat (dimensions maximales de 6 po sur 6 po) sur la cabine du tracteur routier, en dessous de la poignée de la portière, de manière à ne pas cacher la marque CNTL.

Pour la Compagnie,

Pour le Syndicat,

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président du Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre remplace la pièce jointe « M » du protocole d'entente de 2019

Elle ne fera pas partie de la convention collective

Le 28 novembre 2023

La présente confirme l'entente conclue par les parties concernant un programme d'avantages sociaux à l'intention des membres de votre unité de négociation.

Le Syndicat cherche actuellement à obtenir des soumissions et informera la Compagnie de son souhait d'aller de l'avant quand le Syndicat aura terminé son étude de marché.

Le Syndicat dégagera la Compagnie de toute responsabilité pour quelque obligation et dépense que ce soit engagée pour l'analyse, l'établissement et l'exécution courante du régime, et il est entendu et convenu que la seule obligation de la Compagnie sera de gérer les retenues à la source selon la couverture demandée par les tractionnaires, de même que le versement de l'argent ainsi obtenu au fournisseur de services d'avantages sociaux choisi.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

Sincères salutations,

Lu et approuvé,

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président du Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre remplace la pièce jointe « O » du protocole d'entente de 2019

Elle ne fera pas partie de la convention collective

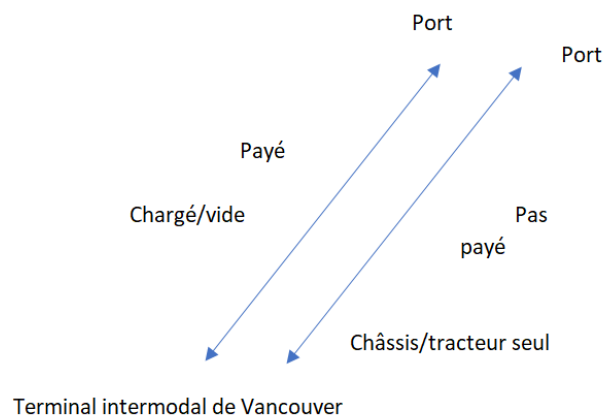
Le 30 novembre 2023

La présente confirme la discussion tenue par les parties relativement aux permis du système d'immatriculation des camions (TLS) exigés pour l'accès au port de Vancouver. Les deux parties reconnaissent qu'il s'agit d'une question délicate qui a une incidence sur de nombreux aspects, dont l'ancienneté, le potentiel de gains et l'équilibre travail-vie personnelle.

L'exigence liée aux permis TLS sera retirée de toutes les affectations à Vancouver. Ces dernières continueront d'être affichées. Si une chauffeuse ou un chauffeur est appelé à assurer un déplacement pour lequel un permis TLS est exigé et que la personne en question ne détient pas ce permis, elle sera affectée au prochain déplacement n'exigeant pas de permis. Il est entendu que cette situation ne pourra faire l'objet d'un grief au titre des modalités de la convention collective.

Comme cela a été discuté et convenu, la Compagnie attribuera des déplacements portuaires à sens unique aux tractionnaires de CNTL titulaires d'un permis TLS à Vancouver et ces déplacements à Vancouver ne seront payés qu'en tant que déplacements à sens unique. Il est entendu que les paiements moyens de CNTL comprennent les temps d'attente de CNTL et ne sont pas inférieurs aux taux définis par le ou la commissaire du port.

Exemple :



Comme cela a été discuté et convenu, les déplacements portuaires aller-retour actuels et les déplacements de transbordement déjà effectués par les tractionnaires de CNTL titulaires d'un permis TLS à Vancouver ne seront pas touchés et continueront d'être payés tels quels, sans aucun changement.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

Sincères salutations,

James McKay
Directeur principal, Exploitation, Transport routier
CNTL

Lu et approuvé,

Baldev Sran (BV81)
Représentant local, Conseil national 4000
Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Lettre d'entente

CANADIEN NATIONAL TRANSPORT LIMITÉE (CNTL)

ET

LE CONSEIL NATIONAL 4000 D'UNIFOR

Au cours des négociations collectives sur le renouvellement de la convention collective entre CNTL et Unifor, les parties ont discuté du renouvellement de la lettre d'entente du 9 septembre 2022 concernant la modification du système de points, qui passe de 6 à 10 points d'inaptitude. Les parties ont convenu de prolonger cette convention et ces accords au-delà du 31 décembre 2023 et de les maintenir en vigueur pendant la durée de la nouvelle convention collective. Par conséquent, les parties continuent de convenir de ce qui suit :

1. Le nombre maximal de points d'inaptitude avant le licenciement d'un ou d'une tractionnaire de CNTL passe de 6 à 10 points;
2. La règle concernant les excès de vitesse au-delà de la limite de 110 km/h passe à une durée de 15 secondes;
3. La règle concernant les excès de vitesse sur le chemin de rang 284 ne change pas;
4. La règle concernant les excès de vitesse sur l'avenue Steeles à Brampton passe à 80 km pour une durée de 10 secondes;
5. Les excès de vitesse obtenus par le système ISAAC en violation des règles ci-dessus sont sanctionnés par un point d'inaptitude pour une première infraction, un point d'inaptitude pour une deuxième infraction et deux points d'inaptitude pour une troisième infraction et les suivantes. Ce paragraphe, qui fait partie de l'entente, ne renonce pas aux droits du Syndicat de contester toute mesure disciplinaire évaluée par la CNTL qui est associée au système ISAAC à partir de maintenant;
6. Les anciens cas et griefs soumis dans le cadre de l'ancien système de six points d'inaptitude continuent d'être traités conformément à ce système. Toutefois, le Syndicat conserve le droit de faire passer ces griefs à l'étape suivante de la procédure de règlement des griefs, y compris l'arbitrage, ou encore de déposer des griefs pour tout incident survenu avant la date de signature de la présente entente conformément à l'ancien système de points;

7. La présente entente est conclue sans préjudice pour l'une ou l'autre des parties et restera en vigueur pendant la durée de la présente convention collective. Les parties s'engagent à discuter d'une prolongation de l'entente lors du prochain cycle de négociations collectives.

Fait le 28 novembre 2023 à Brampton, en Ontario.

Pour la Compagnie

Pour le syndicat

James McKay
Directeur principal
Exploitation, Transport routier, CNTL

Prabhjot Sekhon
Représentant régional
Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 18 novembre 2023

Au cours des négociations collectives de 2023, le Syndicat a soulevé des questions concernant les tractionnaires qui se sont vus refuser des lettres validant le fait qu'ils ou elles sont sous contrat avec CNTL. En conséquence, les parties ont convenu qu'à la demande, les tractionnaires recevront ces lettres dans le format qui suit.

Pour la compagnie :

Pour le Syndicat :

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage

Dave Kissack
Président, Conseil national 4000, Unifor



Canadien National Transport Limitée
[ADRESSE]
[DATE]

À qui de droit :

Objet : **[Tractionnaire, numéro de contrat, nom de l'entreprise]**

Il convient de noter que l'entreprise de **[tractionnaire]**, **[Nom de l'entreprise]**, au **[Adresse]** avait un contrat ou conduisait en vertu d'un contrat avec Canadien National Transport Limitée du [DATE] au [DATE].

N'hésitez pas à communiquer avec le soussigné ou la soussignée pour tout complément d'information.

Merci,

[NOM]
Directeur ou directrice des chauffeuses et chauffeurs

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 28 novembre 2023

Au cours des séances de négociation de 2023, le Syndicat a fait part des préoccupations de ses membres concernant la communication, par la CNTL, de leurs renseignements personnels à des tiers à des fins professionnelles.

Les parties reconnaissent que la Compagnie applique la Politique sur la protection des renseignements personnels lorsqu'il est nécessaire de fournir les renseignements personnels des tractionnaires à des tiers.

Par conséquent, les parties ont convenu qu'à partir du moment où la Compagnie met en œuvre une nouvelle pratique consistant à partager les renseignements personnels d'un ou d'une tractionnaire, ou à demander à un ou une tractionnaire de partager ses renseignements personnels, avec un tiers à des fins professionnelles légitimes, la Compagnie fournira à la représentante ou au représentant régional du Syndicat (ou son remplaçant désigné) un avis unique concernant cette nouvelle pratique.

Pour la compagnie :

Pour le Syndicat :

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage

Dave Kissack
Président, Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 28 novembre 2023

Les parties conviennent que, après la ratification, une réunion à laquelle seront invités les présidentes et présidents des sections locales du Syndicat et les directrices et directeurs des chauffeuses et chauffeurs de la Compagnie aura lieu dans les six mois afin de discuter du système de points d'inaptitude. Cette réunion a pour objectif de discuter de l'utilisation uniforme du système de points d'inaptitude et de ce qui constitue des infractions mineures et majeures.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

Sincères salutations,

Lu et approuvé,

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président du Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 30 novembre 2023

Au cours des séances de négociation de 2023, le Syndicat a fait part des préoccupations de ses membres concernant la communication, par CNTL, de leurs renseignements personnels à des tiers à des fins professionnelles. Le Syndicat s'est également dit préoccupé par l'étendue de la portée des données produites à des fins excessivement intrusives non définies dans le Code de la route. Bien que les parties aient reconnu que, dans certains cas, les données produites par le système ISAAC pourraient valider des infractions telles que des excès de vitesse ou des consignations inadéquates dans le journal, la Compagnie s'engage à ce qui suit :

1. Lorsqu'un ou une tractionnaire estime qu'il y a une divergence sur le plan des données ISAAC, il ou elle peut demander la vérification du matériel aux fins d'étalonnage. Dans ce cas, la Compagnie assumera les coûts.
2. Les moyennes hebdomadaires des fiches de résultats produites par le système ISAAC ne serviront pas à des fins disciplinaires. Cependant, dans certaines situations, elles peuvent servir à conseiller un ou une tractionnaire quant aux points à améliorer.
3. Les fiches de résultats seront envoyées aux tractionnaires par courriel et ne produiront pas de rappels ou d'alertes pendant la conduite.
4. Afin de protéger le droit à la vie privée des tractionnaires, l'information relative à l'efficacité de la performance des chauffeuses et chauffeurs ne sera partagée que sous la forme de moyennes de groupe sur le plan des terminaux et non pas en tant que moyennes individuelles.
5. La présente entente est conclue sans préjudice pour l'une ou l'autre des parties et restera en vigueur pendant la durée de la présente convention collective.

POUR LA COMPAGNIE

POUR LE SYNDICAT

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président du Conseil 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 1^{er} décembre 2023

Au cours du processus de négociation collective pour 2023, le Syndicat a fait part des préoccupations de ses membres concernant le transfert de travail vers des entreprises de camionnage externes, en particulier TransX.

La Compagnie a confirmé que TransX et CNTL sont des entreprises indépendantes l'une de l'autre. Les exemples de matériel du CN transporté par TransX s'expliquent par la capacité excédentaire actuelle du système. Les partenaires grossistes, dont TransX, louent le matériel du CN sur une base mensuelle et ne changent pas la marque du matériel pour ces courtes périodes.

La Compagnie a également confirmé son engagement à l'égard de la procédure de règlement des griefs en tant que moyen approprié de régler les cas pour lesquels le Syndicat estime que la Compagnie société ne respecte pas la convention collective.

Avant de déposer un grief de niveau trois pour une violation présumée de la convention collective concernant un travail effectué par TransX ou un autre transporteur, les parties conviennent de se réunir tous les mois avec la représentante ou le représentant régional. À la demande, CNTL divulguera les renseignements pertinents, y compris les feuilles de route. S'il s'avère qu'il y a eu violation de la convention collective, les parties se rencontreront également pour tenter de résoudre le problème avant de le soumettre à l'arbitrage.

Pour la compagnie :

Pour le Syndicat :

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage

Dave Kissack
Président, Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 30 novembre 2023

Au cours des séances de négociation de 2023, la Compagnie a fait part de ses préoccupations concernant la fréquence du recours aux chauffeuses et chauffeurs de relève et leur effet sur la sécurité.

Les parties conviennent que bien qu'il puisse arriver à l'occasion qu'on doive faire appel à une chauffeuse ou un chauffeur de relève et qu'il soit permis de le faire au titre des modalités du contrat type et de la convention collective, le ou la tractionnaire reste le chauffeur principal du tracteur routier.

Les parties conviennent en outre que, dans le cas où un ou une tractionnaire ne constitue pas la chauffeuse ou le chauffeur principal de son tracteur routier, l'une ou l'autre des parties peut soumettre la question aux fins de discussion entre le premier directeur ou la première directrice Camionnage (ou son remplaçant désigné) et le président ou la présidente (ou son remplaçant désigné) du Conseil 4000 d'Unifor, qui se rencontreront pour parler des circonstances.

Pour la compagnie :

Pour le Syndicat :

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président, Conseil national 4000, Unifor

Lettre d'entente

Barry Kennedy
Représentant national
10203, 178 Street NW
Edmonton (Alberta) T5S 1M3

Alexandre Lamarre
Représentant national
565, boulevard Crémazie Est
Bureau 10100
Montréal (Québec) H2M 2W1

Dave Kissack
Président
Conseil national 4000, Unifor
275, avenue Broadway, bureau
202A Winnipeg (Manitoba) R3C
4M6

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Messieurs,

OBJET : Protocole d'accord sur un processus de médiation et d'arbitrage accéléré pour le règlement des griefs

ENTRE : le Conseil 4000 d'Unifor Canada (ci-après nommé le « Syndicat »)

ET : Canadien National Transport Limitée (ci-après nommé la « Compagnie »)

La Compagnie et le Syndicat (ci-après les « parties ») conviennent de suivre les règles et les procédures suivantes pour accélérer la résolution des griefs au stade final de règlement, relativement aux conventions collectives entre les parties. Le présent Protocole et ses modalités constituent une solution de rechange à l'intervention du Bureau d'arbitrage et de médiation des chemins de fer du Canada et permettront d'assurer la résolution ordonnée et rapide des différends en suspens entre les parties.

1. Le présent **Protocole d'accord sur un processus de médiation et d'arbitrage accéléré pour le règlement des griefs** a été élaboré en toute bonne foi pour servir de mécanisme efficace de règlement de tous les griefs en suspens entre les parties, surtout ceux qui sont déposés au dernier stade du processus et dont l'étape subséquente serait celle du « règlement définitif des différends ».

2. Avant de prévoir des audiences en arbitrage ou en médiation (ci-après le « processus de médiation-arbitrage »), les parties devront examiner les cas en question afin de déterminer s'ils sont adaptés à ce processus. Ce processus est conçu pour les cas portant sur les mesures disciplinaires envers les tractionnaires; les réclamations relatives aux fiches de temps; la signification ou la violation présumée d'une ou de plusieurs dispositions d'une convention collective en vigueur valide; ou la législation applicable, y compris toutes les réclamations liées aux dispositions de ladite législation lorsque le Syndicat est d'avis qu'une ou un tractionnaire a été traité de manière injuste. Sont exclus de ce processus les cas de congédiement d'un ou d'une tractionnaire, de sous-traitance, de droit exclusif au travail, et tous les autres cas pour lesquels les parties conviennent d'un commun accord qu'ils ne peuvent pas être traités dans le cadre de ce mécanisme.

3. Les parties conviennent d'avoir recours à un médiateur-arbitre unique aux fins des présentes, qui sera nommé par les parties afin de remplir le rôle de médiateur-arbitre désigné pour toute la durée de chaque convention collective. Les parties choisiront un arbitre ou un médiateur de remplacement qui

remplacera le médiateur-arbitre désigné en cas d'absence imprévue ou d'incapacité de cette personne à remplir son rôle pendant toute la durée de la convention collective.

4. Avant la renégociation des conventions collectives ou la ratification et l'entrée en vigueur de nouvelles conventions, les parties peuvent décider de se rencontrer pour examiner la possibilité de nommer d'autres arbitres ou médiateurs ou médiatrices aux fins du présent Protocole d'accord. Au besoin, les parties devront discuter de toute proposition de changement de médiateur-arbitre désigné et finaliser ce changement au moins six mois avant l'expiration des conventions collectives. La clause 2 du présent Protocole sera applicable à tous les médiateurs-arbitres désignés nouvellement nommés.

5. Tous les frais engagés par le médiateur-arbitre désigné sont assumés, en parts égales, par la Compagnie et le Syndicat.

6. Le processus de médiation-arbitrage aura lieu deux fois par année civile au cours de la troisième semaine pleine des mois de mars et de septembre, un mercredi, un jeudi ou un vendredi, ou à un moment convenu d'un commun accord. Conformément à la clause 2 du présent Protocole, les parties doivent s'entendre sur les différends devant être traités dans le cadre du processus de médiation-arbitrage au plus tard le 15^e jour du mois précédent. Cette procédure sera programmée et administrée conjointement avec la procédure et le calendrier de médiation/arbitrage de la convention collective 5.1 d'Unifor-CN et de la convention complémentaire 5.1.

7. Tous les cas soumis au processus de médiation-arbitrage doivent être présentés au médiateur-arbitre désigné sous forme d'exposé conjoint entre les parties d'un maximum de deux pages. L'exposé conjoint doit contenir le nom du plaignant ou de la plaignante, sa date d'entrée en service et son ancienneté, les faits en cause et les références aux dispositions particulières de la convention collective ou de la législation pertinentes qui auraient été mal interprétées ou enfreintes. Si les parties sont incapables de s'entendre sur un exposé conjoint, des exposés distincts d'un maximum de deux pages doivent être présentés.

8. Lors de l'audience, les parties doivent être prêtes à fournir au médiateur-arbitre désigné une copie des griefs du Syndicat et des réponses de la Compagnie, y compris de toutes déclarations et preuves, advenant le cas où le médiateur-arbitre désigné aurait besoin de plus de renseignements pour rendre une décision réfléchie.

9. Puisque les deux parties reconnaissent que des discussions franches et ouvertes favorisent la résolution des griefs, elles peuvent décider de tenir des réunions patronales-syndicales à l'échelle du réseau au sujet de tous les griefs en suspens devant être portés en médiation-arbitrage. Chaque grief doit être examiné dans une dernière tentative honnête de résoudre le différend avant d'avoir recours au processus de médiation-arbitrage. Les délais prescrits pour le traitement des griefs doivent être respectés par les parties afin de faciliter le processus. Les cas non résolus doivent ensuite être soumis au médiateur-arbitre désigné.

10. Le médiateur-arbitre désigné entendra, dans un format de médiation-arbitrage, les causes prédéterminées qui lui seront soumises en ordre de dates, de la cause la plus ancienne à la plus récente, à moins que les parties n'en décident autrement. Les deux parties devront limiter leurs présentations respectives à des exposés oraux d'une durée maximale de 20 minutes par cause, y compris les réfutations, et les représentations et les argumentations doivent être restreintes et limitées à deux porte-parole pour la partie syndicale et à deux porte-parole pour la partie patronale. Aucun conseiller juridique n'est autorisé à assister à l'audience.

11. Le médiateur-arbitre désigné peut faire une première tentative de médiation entre les parties. Si aucun règlement n'est obtenu par médiation, le médiateur-arbitre désigné rendra alors oralement une décision, et dans les 30 jours, publiera une courte sentence qui sera exécutoire et sans appel. Une telle sentence arbitrale ne devra rien ajouter à aucune des dispositions de la convention collective applicable ou y supprimer, y modifier, y annuler ou négliger d'y observer quoi que ce soit.

12. Toutes les sentences accélérées de médiation-arbitrage rendues par le médiateur-arbitre désigné seront numérotées et considérées comme étant sans préjudice pour l'une ou l'autre des parties, ne constitueront pas un précédent et ne seront pas considérées comme une reconnaissance de responsabilité par l'une ou l'autre des parties dans le cas de causes de nature semblable à venir. Nonobstant ce qui précède, les parties peuvent ultérieurement se référer à ces sentences dans le cadre d'un effort de bonne foi pour résoudre un différend semblable dans le cadre de la procédure de règlement des griefs; toutefois, aucune des parties ne peut invoquer ces sentences dans des représentations ultérieures devant un arbitre lors d'audience en arbitrage pour justifier une allégation selon laquelle la question a été définitivement réglée en médiation-arbitrage.

13. Ni la Compagnie, ni le Syndicat, ni les tractionnaires touchés ne peuvent en appeler des décisions du médiateur-arbitre désigné.

14. Le processus de médiation-arbitrage accéléré est mené conformément aux directives du médiateur-arbitre désigné, ou de la façon déterminée d'un commun accord par les parties et le médiateur-arbitre désigné avant le début du processus.

15. Les parties conviennent que les pouvoirs du médiateur-arbitre désigné sont limités par les présentes règles et aux présentes règles, nonobstant tout autre accord contraire, et que cette personne n'a pas le pouvoir de modifier les présentes règles sans le consentement écrit des parties.

16. Si les parties éprouvent des difficultés dans la mise en œuvre des décisions du médiateur-arbitre désigné, les parties conviennent que cette personne restera saisie de chacune des causes présentées en médiation-arbitrage.

17 Les parties conviennent qu'à l'issue du processus de médiation-arbitrage, et conformément à l'esprit et à l'intention de ce processus tel qu'il est expliqué à la clause 1 du présent Protocole, il ne devrait plus y avoir de griefs en suspens au stade final de la procédure de règlement des griefs.

Fait le 1^{er} décembre 2023.

POUR LE SYNDICAT :

POUR LA COMPAGNIE :

Dave Kissack
Président, Conseil 4000 d'Unifor
Ressources humaines

Stephanie Hedley
Première directrice principale,

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 16 novembre 2023

La présente fait référence à la discussion tenue lors des négociations pour 2023 concernant l'introduction de véhicules à carburant de remplacement et leur incidence possible sur les tractionnaires.

En cas d'introduction d'une initiative relative aux véhicules à carburant de remplacement pendant la durée de la convention collective, le directeur ou la directrice de CNTL et le président ou la présidente et le représentant régional ou la représentante régionale du Conseil national 4000 d'Unifor ou leurs représentants ou représentantes se rencontreront et discuteront davantage de la manière d'atténuer les effets potentiellement négatifs sur les tractionnaires.

Pour la compagnie :

Pour le Syndicat :

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président, Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 17 novembre 2023

Au cours des négociations de contrats de 2023, le Syndicat a demandé que la Compagnie s’inscrive au Programme de flottes de transport des marchandises écoénergétiques du Canada pour que les tractionnaires puissent accéder aux dispositions contenues dans l’entente. La présente lettre sert à confirmer que CNTL s’inscrira au programme dans les 30 jours suivant la ratification de la convention collective.

Pour la compagnie :

Pour le Syndicat :

Thomas Hennig
Premier directeur Camionnage CNTL

Dave Kissack
Président, Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 11 janvier 2024

Au cours du processus de négociation collective pour 2023, le Syndicat a fait part des préoccupations de ses membres concernant les temps d'attente excessifs aux terminaux, et ce, dans tout le réseau.

La Compagnie a confirmé qu'à certains endroits, les temps d'attente moyens aux terminaux ont augmenté au cours des derniers mois. Un certain nombre de facteurs peuvent y avoir contribué, y compris, mais sans s'y limiter, des changements sur le plan technologique et opérationnel. De plus, les parties conviennent qu'il est dans l'intérêt véritable tant des membres que de la Compagnie que les tractionnaires effectuent des déplacements productifs plutôt que de rester au ralenti dans un terminal.

Tandis que les activités continuent d'évoluer pour répondre aux besoins opérationnels changeants, la Compagnie convient que la consultation contribuera à réduire au minimum les conséquences néfastes sur les tractionnaires. C'est pour cette raison que la compagnie accepte de partager les données sur les temps de séjour aux terminaux à la demande du représentant régional ou de la représentante régionale.

À la demande de l'une ou l'autre des parties, une réunion sera organisée pour parler des temps de séjour aux terminaux, à laquelle participeront le représentant régional ou la représentante régionale du Conseil national 4000 d'Unifor, le premier directeur ou la première directrice Camionnage de CNTL et le premier directeur ou la première directrice Exploitation intermodale du CN, ou leurs représentantes et représentants respectifs.

Pour la compagnie :

Pour le Syndicat :

Thomas Hennig
Premier directeur, Camionnage, CNTL

Dave Kissack
Président, Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 25 mars 2024

Au cours des séances de négociation tenues en 2023 et 2024, le Syndicat a fait part des préoccupations soulevées par ses membres des terminaux de Calgary, d'Edmonton et de Vancouver par rapport aux trajets locaux et aux trajets longue distance dans le processus de soumissions pour les quarts de travail.

Les parties reconnaissent que la Compagnie a le droit, conformément au paragraphe 3(b) de la convention collective, de fixer les horaires de travail. Après examen, les parties conviennent de ce qui suit.

- Les trajets de longue distance ne seront pas assignés à tous les quarts de travail faisant l'objet du processus de soumissions aux terminaux mentionnés ci-dessus.
- Il y aura trois types de quarts de travail : trajets locaux; trajets locaux et trajets longue distance; trajets locaux, trajets longue distance et trajets aux États-Unis.
- La Compagnie déterminera le nombre de soumissions nécessaire pour les trajets longue distance afin de garantir le maintien de ses activités commerciales.
- Advenant le cas d'une panne ferroviaire prolongée ou si les demandes des clients nécessitent un plus grand nombre de camions pour les trajets longue distance que les quarts de travail faisant l'objet du processus de soumissions, la situation sera gérée de la façon suivante :
 - La Compagnie demandera des volontaires pour répondre aux besoins.
 - S'il n'y a pas suffisamment de volontaires, les trajets longue distance seront assignés dans l'ordre inverse de l'ancienneté, c'est-à-dire des tractionnaires ayant le moins d'ancienneté aux plus anciens.
 - Dans ces circonstances, tous les camions seront susceptibles d'être assignés aux trajets longue distance.

Pour la Compagnie :

Thomas Hennig
Premier directeur, Camionnage

Pour le Syndicat :

Dave Kissack
Président du Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 11 janvier 2024

Au cours de la ronde de négociations collectives de 2023, le Syndicat a soulevé des préoccupations concernant des problèmes propres au terminal de Montréal. Les principales préoccupations concernent les problèmes de répartition, l'incohérence des taux de l'annexe B et l'inexactitude du millage, lequel peut ne pas correspondre aux milles déterminés dans le cadre de la version 31 de l'itinéraire le plus pratique de l'application PC Miler.

Les parties conviennent de trouver une solution rétroactive au 1^{er} janvier 2024 lorsque les tractionnaires ont été indûment payés en raison de barèmes de zone inexacts.

Les parties reconnaissent mutuellement les contraintes de temps excessives pour les tractionnaires et l'exploitation lorsque les camions sont envoyés des zones 22, 23, 24, 25 et 33 vers les zones 20 et 21 (de la rive nord à la rive sud); par conséquent, les zones 26 à 22 n'enverront plus de tractionnaires vers ces zones à partir des zones susmentionnées.

De plus, on a décelé des erreurs de barèmes de zone dans l'annexe B pour le terminal de Montréal dans les zones suivantes et, par conséquent, les parties ont convenu de modifier les taux pour les zones suivantes, et ce, par souci d'uniformité dans les deux directions :

Zone	Taux actuel	Taux rajusté
28-14	46,16 \$	80,09 \$
28-10	42,72 \$	46,72 \$
28-19	75,94 \$	88,90 \$
28-20	59,90 \$	76,08 \$
28-30	74,80 \$	85,60 \$
28-32	64,50 \$	73,61 \$

Les parties conviennent également de procéder à un examen complet du millage routier à Montréal et, le cas échéant, d'y apporter des changements afin de s'assurer que les milles reflètent avec précision ceux déterminés dans la version 31 de l'itinéraire le plus pratique de l'application PC Miler, et y sont conformes. Cet examen aura lieu dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la ratification du protocole d'accord.

Sincères salutations,

Lu et approuvé,

James McKay
Directeur principal Exploitation, Transport routier
CNTL

Dave Kissack
Conseil national 4000
Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 janvier 2024

Au cours des négociations collectives pour 2023, les parties ont discuté de la nécessité de revoir la limite de parcours routiers courts dans l'ensemble du réseau.

Les parties conviennent que le premier directeur ou la première directrice Camionnage de CNTL et le représentant régional ou la représentante régionale du Conseil national 4000 d'Unifor mèneront des examens conjoints, avec la participation de chaque représentante ou représentant local, et ce, afin de déterminer les cas où il est possible d'accroître la limite à 104 milles au lieu des 70 actuels. Aucune modification ne sera apportée sans l'accord exprès des deux parties.

Ces examens seront menés pendant la période fermée de la convention collective en vigueur.

Sincères salutations,

Lu et approuvé,

Thomas Hennig
Premier directeur, Camionnage, CNTL

David Kissack
Président, Conseil national 4000, Unifor

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 janvier 2024

La présente se veut une réponse à nos discussions concernant le fluide d'échappement diesel.

Les parties conviennent que la Compagnie autorisera les tractionnaires à acheter du fluide d'échappement diesel au moyen de leurs cartes pour carburant émises par la Compagnie et que les montants de ces achats de fluide d'échappement diesel seront ensuite déduits de l'indemnisation bimensuelle des tractionnaires.

Les parties conviennent que dès qu'on établit une tendance en matière de dépenses (très probablement au cours de la deuxième ou de la troisième année), la Compagnie tentera de négocier une réduction de prix pour le fluide d'échappement diesel avec les fournisseurs de carburant.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

Sincères salutations,

Lu et approuvé :

Thomas Hennig
Premier directeur, Camionnage, CNTL

Dave Kissack
Président du Conseil national 4000, Unifor

Pièce jointe F :

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 septembre 2019

La présente concerne les allégations selon lesquelles CNTL aurait demandé aux tractionnaires d'accomplir des tâches qui sont contraires aux lois, actes et règlements fédéraux ou provinciaux (surcharges, restrictions en matière d'heures de service, etc.) ou selon lesquelles les tractionnaires auraient ressenti une pression en ce sens.

CNTL nie catégoriquement ces allégations. Pour éviter toute confusion, la présente lettre confirme que les tractionnaires qui jugent qu'on leur demande d'accomplir un travail à l'encontre des lois, actes et règlements fédéraux ou provinciaux doivent communiquer sans tarder avec le directeur ou la directrice des chauffeuses et chauffeurs et lui faire part de leurs préoccupations. Le cas échéant, le directeur ou la directrice des chauffeuses et chauffeurs interviendra pour assurer la conformité.

CNTL s'engage à veiller à ce que ses partenaires exécutent leur travail en toute sécurité et conformément à l'ensemble des normes juridiques et réglementaires, et ce, en tout temps.

Une copie de la présente lettre sera remise aux directeurs et directrices des chauffeuses et chauffeurs et au personnel de la répartition de sorte que chacun comprenne bien la situation.

J'espère que cela répond à vos préoccupations.

Sincères salutations,

Thomas Hennig

Premier directeur Camionnage CNTL

Pièce jointe I :

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 septembre 2019

La présente fait suite aux préoccupations soulevées par le Syndicat relativement aux économies et avantages potentiels qui découleraient d'une tentative conjointe de négocier un tarif de parc avec Michelin, Bridgestone, Goodyear, BFGoodrich, Firestone, General Tire ou d'autres fournisseurs de produits consommables essentiels, ainsi que les fabricants de camions.

La Compagnie accepte de suivre la suggestion du Syndicat de travailler de pair avec lui en tirant profit de la reconnaissance de marque que les deux parties apportent pour tenter d'obtenir des rabais ou des réductions de prix auprès des fournisseurs importants, le tout pour avantager les tractionnaires.

Dans les 60 jours qui suivent la ratification, le Syndicat et la Compagnie nommeront respectivement 2 représentants ou représentantes qui étudieront les occasions qui s'offrent à nous, en commençant par Michelin.

Ce comité se rencontrera jusqu'à trois fois par année, sur demande, afin de se pencher sur les occasions trouvées, joindre les fournisseurs éventuels et, lorsque l'occasion se concrétise, faire un compte rendu de ses conclusions au premier directeur ou à la première directrice Camionnage de CNTL et au représentant régional ou à la représentante régionale du Syndicat.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

Sincères salutations,

Lu et approuvé :

Thomas Henning
Premier directeur Camionnage CNTL

Conseil national 4000 d'Unifor

Pièce jointe L :

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 septembre 2019

La présente confirme que si l'équipe de répartition demande à un ou une tractionnaire d'emprunter l'autoroute à péage 407, il ou elle bénéficiera d'un remboursement complet de tous les frais occasionnés par ce mouvement précis.

En cas de différend, la question sera immédiatement transmise au directeur principal ou à la directrice principale Camionnage aux fins de résolution.

J'espère que cela répond à vos préoccupations.

Sincères salutations,

Thomas Hennig

Premier directeur Camionnage CNTL

Pièce jointe Q :

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 septembre 2019

La présente fait suite aux préoccupations que vous avez soulevées quant à l'embauche et à l'intégration de chauffeuses et chauffeurs de relève. Bien que notre entente stipule que chaque tractionnaire doit être la chauffeuse ou le chauffeur principal du tracteur routier, il peut arriver à l'occasion qu'on doive faire appel à une chauffeuse ou un chauffeur de relève et qu'il soit permis de le faire au titre des modalités du contrat type. Il est convenu que le ou la tractionnaire en question ne travaillera pas personnellement pour le CP ou ses partenaires à quelque moment que ce soit lorsque son tracteur routier est exploité par une chauffeuse ou un chauffeur de relève, et que s'il ou elle le faisait, il ou elle serait en violation du contrat type.

La Compagnie réitère son engagement à tenter de gérer le plus rapidement possible l'embauche et l'intégration de chauffeuses et chauffeurs de relève qualifiés. Cela dit, la Compagnie reconnaît qu'il y a eu des cas où le processus a été entravé en raison de retards dans l'obtention de l'information nécessaire à l'approbation d'une chauffeuse ou d'un chauffeur de relève, le ou la tractionnaire ou la chauffeuse ou le chauffeur de relève éventuel ayant tardé à soumettre les renseignements demandés.

La Compagnie s'efforcera de mettre en œuvre des mesures visant à accélérer l'approbation de chauffeuses et de chauffeurs de relève lorsque toute l'information requise aura été fournie. Les deux parties reconnaissent également la possibilité pour le Syndicat de renseigner les tractionnaires et les chauffeuses et chauffeurs de relève éventuels sur le processus d'approbation et la nécessité d'agir rapidement au moment de recueillir et de fournir l'information nécessaire à la Compagnie pour que nous soyons en mesure d'étudier et de valider toute la documentation pertinente dans les plus brefs délais.

J'espère que cela répond à vos préoccupations.

Sincères salutations,

Thomas Hennig

Premier directeur Camionnage CNTL

Pièce jointe R :

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 septembre 2019

La présente confirme la discussion tenue par les parties relativement à l'utilisation d'un tracteur routier de marque CNTL dans le cadre d'un événement public ou d'un défilé.

Le ou la tractionnaire doit obtenir le consentement écrit préalable du directeur ou de la directrice des chauffeuses et chauffeurs afin de faciliter l'étude de la demande. Au moins 30 jours avant la tenue de l'événement, le ou la tractionnaire soumettra l'information nécessaire suivante : une description de l'événement, le nom de l'événement, le commanditaire principal de l'événement, les renseignements sur la participation du commanditaire et une description détaillée de la remorque à plateau ou du char qui sera tiré par le tracteur routier de CNTL. Une participation non autorisée entraînera la résiliation immédiate du contrat type.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

Sincères salutations,

Thomas Henning
Premier directeur Camionnage CNTL

Lu et approuvé :

Conseil national 4000 d'Unifor

Pièce jointe T :

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 septembre 2019

La présente fait suite aux discussions portant sur les enquêtes impartiales menées avec compétence en cas de plaintes de harcèlement et/ou de violence sur le lieu de travail en vertu de la politique de CNTL. Compte tenu de la nature du processus, il est par la présente convenu que l'on considérera qu'un enquêteur qualifié et compétent provenant du Service des ressources humaines de la Compagnie mère possédera les qualités requises et répondra aux exigences d'impartialité stipulées dans la Politique et le Code.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

Sincères salutations,

Lu et approuvé :

Thomas Henning
Premier directeur Camionnage CNTL

Conseil national 4000 d'Unifor

Pièce jointe Z :

La présente lettre ne fera pas partie de la convention collective

Le 12 septembre 2019

Monsieur Kissack,

La présente concerne vos préoccupations quant aux déplacements effectués dans un parc logistique désigné entre plus d'un client ayant la même adresse municipale.

Cette lettre confirme que, si un ou une tractionnaire doit accomplir des déplacements pour plus d'un client à la même adresse municipale du même parc logistique, le deuxième déplacement et les déplacements suivants seront traités comme des déplacements interzones. Nous espérons que cette mesure dissipera vos préoccupations.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez le confirmer en apposant votre signature ci-dessous.

Sincères salutations,

Lu et approuvé :

Thomas Henning

Conseil national 4000 d'Unifor

Premier directeur Camionnage CNTL