

IDENTIFICATION DU DEMANDEUR	
<b>Nom et titre:</b>	Dominic Rouleau, Chargé de projet Génie civil et voirie en collaboration avec Audrey Fournier, Chargée de projet SST & Signalisation
<b>Organisation :</b>	Association Québécoise des Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI)

#	RÉFÉRENCE			ARTICLE ET/OU TEXTE EXISTANT	PROPOSITIONS DE MODIFICATION OU COMMENTAIRES	JUSTIFICATIONS	IMPACT(S) POSITIF(S) POUR LA VILLE DE MONTRÉAL
	NOM DU DOCUMENT	PAGE	ARTICLE				
1.	DTNI-8A	10	5; 5 <sup>e</sup> par.	<b>(Exigences générales)</b>  De plus, lorsque requis, des chemins de détour et des itinéraires alternatifs doivent être aménagés pour tous les types d'usagers du domaine public.	<b>Proposition :</b>  Préciser les situations où des itinéraires alternatifs doivent être aménagés.	L'obligation est attachée à la condition que ce soit requis. Contrairement aux détours, les itinéraires alternatifs ne sont pas requis par la norme, d'où le besoin de précision.  Le terme « lorsque requis » est subjectif et ne permet pas au soumissionnaire d'estimer leurs risques ainsi que la valeur réelle de cet article.  Comme « lorsque requis » n'est pas défini, cela ne permet pas une soumission juste et éclairée de la part de l'ensemble des soumissionnaires.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Éviter les litiges</li> <li>• Réduire les imprévus</li> <li>• Améliorer l'échéancier</li> <li>• Assurer un prix juste</li> </ul>
2.		11	5.2; 10 <sup>e</sup> puce	<b>(Plans de signalisation)</b>  Un tableau quantifiant et illustrant chaque dispositif de signalisation utilisé ainsi que le nombre de signaleurs;		Nous souhaitons savoir quel est l'objectif de cette liste pour voir si un document usuel pourrait être proposé à la Ville de Montréal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir une bonne relation entre les parties</li> <li>• Maintenir l'intérêt des entrepreneurs à soumissionner</li> <li>• Mieux définir les responsabilités des parties</li> </ul>
3.	DTNI-8A	17	5.7, 2 <sup>e</sup> puce	<b>(Maintien et gestion de la mobilité)</b>  Faire descendre les cyclistes de leurs vélos à la hauteur des travaux et les acheminer dans les corridors piétons;	<b>Proposition :</b>  Retirer la mention	L'Entrepreneur n'a pas l'autorité requise pour faire descendre un cycliste de son vélo.	

#	RÉFÉRENCE			ARTICLE ET/OU TEXTE EXISTANT	PROPOSITIONS DE MODIFICATION OU COMMENTAIRES	JUSTIFICATIONS	IMPACT(S) POSITIF(S) POUR LA VILLE DE MONTRÉAL
	NOM DU DOCUMENT	PAGE	ARTICLE				
4.	DTNI-8A	22	6.3;2 <sup>e</sup> par.	<p><b>(Signalisation verticale temporaire)</b></p> <p>Dans tous les cas, l'Entrepreneur doit prévoir au minimum une pesée de 30 lbs par panneau d'interdiction d'arrêt ou de stationnement et une pesée de 50 lbs pour tout autre panneau.</p>	<p><b>Proposition :</b></p> <p>Dans tous les cas, l'Entrepreneur doit s'assurer que le nombre de pesées nécessaires est installé pour tous types de panneaux afin de les conserver à la verticale dans des conditions météorologiques moyennes annuelles pour la période visée par le contrat <del>prévoir au minimum une pesée de 30 lbs par panneau d'interdiction d'arrêt ou de stationnement et une pesée de 50 lbs pour tout autre panneau.</del></p>	<p>Nous sommes d'avis que l'obligation de l'entrepreneur devrait être en fonction de garder le panneau debout et non en fonction du moyen à prendre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éviter des frais importants en lien avec cette méthode imposée.</li> </ul>
5.	DTNI-8A	25	6.10	<p><b>(Glissières en acier)</b></p>	<p><b>Proposition :</b></p> <p>Indiquer au DTNI-8A les critères qui doivent être suivis par le Directeur pour l'utilisation de ce type de glissière par la création d'un article 7.7.5.</p>	<p>Clarifier dans quelles situations les glissières en acier peuvent être requises afin d'aider les concepteurs dans la phase d'écriture des documents d'appel d'offres. Il faudrait de plus, mentionner avec ou sans clôture.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compte tenu du temps d'installation important, limiter l'exposition des installateurs de signalisation.</li> </ul>
6.	DTNI-8A	30	7.7; 3 <sup>e</sup> par.	<p><b>(Mobilisation et démobilitation du chantier)</b></p> <p>Par ailleurs, au plus tard quatre (4) heures après la fin des travaux, l'Entrepreneur doit retirer ou mettre hors fonction les panneaux temporaires d'interdiction de stationnement.</p>	<p><b>Proposition :</b></p> <p>Par ailleurs, au plus tard <b>lors de la plage horaire suivant la fin des travaux visés par cette signalisation</b>, l'Entrepreneur doit retirer ou mettre hors fonction les panneaux temporaires d'interdiction de stationnement.</p>	<p>Point de vue logistique, il n'est pas raisonnable de penser que les sous-traitants en signalisation seront disponibles sur l'ensemble des chantiers du territoire qui se terminent entre 15h et 19h, en pleine heure de pointe pour mettre les panneaux hors fonction.</p> <p>Il pourrait en résulter que des employés de l'entrepreneur, sans les cartes de compétence requises à ce type de travail, manipulent le matériel afin d'éviter des pénalités.</p> <p>Cet article entre en contradiction avec le premier paragraphe de ce même article (7.7).</p> <p>Par l'ajout de « visés par cette signalisation », nous voulons spécifier quelle signalisation doit être enlevée et maximiser l'usage du phasage pendant les travaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer que ses exigences sont réalisables.</li> </ul>

#	RÉFÉRENCE			ARTICLE ET/OU TEXTE EXISTANT	PROPOSITIONS DE MODIFICATION OU COMMENTAIRES	JUSTIFICATIONS	IMPACT(S) POSITIF(S) POUR LA VILLE DE MONTRÉAL												
	NOM DU DOCUMENT	PAGE	ARTICLE																
7.	DTNI-8A	31	7.7.2; 4 <sup>e</sup> par.	<p><b>(Glissière de sécurité en béton pour chantier)</b></p> <p>Si l'extrémité frontale de la glissière respecte le dégagement latéral de 3,0 mètres, avec l'autorisation du Directeur, l'Entrepreneur peut enlever l'atténuateur d'impact.</p>	<p><b>Proposition :</b></p> <p>Si la vitesse affichée est de 50 km/h et moins et si l'extrémité frontale de la glissière respecte le dégagement latéral de 3,0 mètres, avec l'autorisation du Directeur, l'Entrepreneur peut enlever l'atténuateur d'impact.</p>	<p>La vitesse est un facteur à prendre en compte lorsqu'il est question de dégagement latéral selon l'article 5.4.2 du chapitre 5 du Tome VIII. Selon le tableau 5.4-1 du chapitre 5 du Tome VIII un dégagement latéral de 5m ou plus est requis si la vitesse sur le panneau est de 70 km ou plus.</p> <p>Tableau 5.4-1 <b>Dégagement latéral pour zones de travaux (DL<sub>T</sub>)</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Vitesse de référence (km/h)<sup>(1)</sup></th> <th>DL<sub>T</sub> (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100</td> <td>9,0</td> </tr> <tr> <td>90</td> <td>7,5</td> </tr> <tr> <td>80</td> <td>6,0</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>5,0</td> </tr> <tr> <td>50 et moins</td> <td>3,0</td> </tr> </tbody> </table> <p>1. Pour déterminer la vitesse de référence, voir la section 5.4.1 « Vitesse de référence ».</p>	Vitesse de référence (km/h) <sup>(1)</sup>	DL <sub>T</sub> (m)	100	9,0	90	7,5	80	6,0	70	5,0	50 et moins	3,0	<ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer que les exigences du DTNI-8A sont sécuritaires et respectent la norme.</li> </ul>
Vitesse de référence (km/h) <sup>(1)</sup>	DL <sub>T</sub> (m)																		
100	9,0																		
90	7,5																		
80	6,0																		
70	5,0																		
50 et moins	3,0																		
8.	DTNI-8A	30	7.7.3	<p><b>(Flèches de signalisation)</b></p> <p>Dans les artères et les collectrices, la flèche de signalisation (lumineuse) remplace la flèche directionnelle.</p>	<p><b>Proposition :</b></p> <p>Retirer cette phrase</p>	<p>Cet article entre en contradiction avec l'article 4.37.5 du chapitre 4 du Tome V :</p> <p>« Toutefois, en milieu urbain, la flèche de signalisation ne doit être utilisée <b>qu'aux endroits où la vitesse affichée par le panneau « Limite de vitesse » (P-70) est égale ou supérieure à 70 km/h</b>, conformément aux dessins normalisés dont la numérotation débute par TLDU. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer que les exigences du DTNI-8A sont sécuritaires et respectent la norme</li> </ul>												

#	RÉFÉRENCE			ARTICLE ET/OU TEXTE EXISTANT	PROPOSITIONS DE MODIFICATION OU COMMENTAIRES	JUSTIFICATIONS	IMPACT(S) POSITIF(S) POUR LA VILLE DE MONTRÉAL
	NOM DU DOCUMENT	PAGE	ARTICLE				
9.	DTNI-8A	40	II-8A-2101	<p><b>(Panneaux complémentaires)</b></p> <p>Le déplacement autant de fois que requis;</p>	<p><b>Proposition :</b></p> <p>Installation initiale et déplacements requis avant l'acceptation par la Ville. Cette tâche doit être complétée par la Ville la journée de l'installation de la signalisation.</p>	<p>Une fois que l'installation initiale est acceptée, chaque changement subséquent demandé par la Ville sera à ses frais.</p> <p>Il a été soulevé que le nombre de modifications et de révisions des plans de signalisation est en constante augmentation ces derniers mois, notamment en raison du nombre d'intervenants différents et l'absence de coordination des commentaires. Par exemple, l'entrepreneur de signalisation soumet un plan de signalisation à l'entrepreneur général qui lui le soumet au surveillant de la Ville.</p> <p>Les entrepreneurs reçoivent des commentaires du surveillant de la Ville, qu'ils doivent appliquer sans délai, sous peine de recevoir des pénalités pour non-respect des délais.</p> <p>Par la suite, ils reçoivent des commentaires de l'arrondissement, de la Ville centre, des services d'urgence, de la STM, etc. Très souvent en contradiction les uns avec les autres.</p> <p>Ils doivent réviser à chaque fois à cause d'un manque de cohérence et de coordination des parties prenantes. Ce qui se traduit par des pertes, notamment quant aux frais de conception et souvent en opération si le plan a déjà été installé et qu'une intervention doit être planifiée en chantier pour appliquer les commentaires les plus récents et le tout aux frais de l'entrepreneur en signalisation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Éviter les litiges</li> <li>• Maintenir l'intérêt des entrepreneurs</li> </ul>