

Mémoire

IRRITANTS ET CLAUSES ABUSIVES DANS LES PROJETS DU MTQ

Rédigé par les Services techniques de l'ACRGTO

16 octobre 2001



ACRGTO
Association des constructeurs
de routes et grands travaux
du Québec

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	3
2.	But et objectif recherché	4
3.	Clauses abusives d'ordre général (<i>annexe A</i>)	
3.1	Ajustement des tarifs	5
3.1.1	Ajustement du tarif pour le camionnage en vrac	5
3.1.2	Ajustement du prix du bitume	6
3.1.3	Ajustement du tarif suite à l'application de la convention collective secteur génie civil	6
3.2	Interprétation des surveillants (A-3)	7
3.3	Signalisation (A-9)	7
3.4	Paiement des intérêts (A-4)	9
3.5	Spécification d'équipement de bureau et d'appareillage (A-1)	9
3.6	Responsabilité relative aux ouvrages	11
3.7	Délais et ordonnancements (A-2)	12
3.8	Arpentage et conception par l'entrepreneur (A-6)	13
3.9	Organisation de chantier (A-5)	14
3.10	Gestion de la norme ISO par les mandataires du MTQ	14
3.11	Reprises des soumissions	15
3.12	Limites budgétaires (A-10)	15
4.	Clauses abusives techniques (<i>annexe B</i>)	
4.1	Étendue des résultats en fondation granulaire (B-6)	16
4.2	Esthétique et traitement des joints longitudinaux (B-8)	16
4.2.1	Amorce de fissuration	16
4.2.2	Épaufrures	17
4.2.3	Conformité du matériau d'obturation	17
4.3	Variation du taux de pose (B-2)	18
4.4	Données journalières sur les gâchées (B-3)	18
4.5	Incohérence des exigences d'UNI (B-4)	18
4.6	Répétabilité des essais de laboratoire (B-5)	19
4.6.1	Ornièreur	19
4.6.2	Autres essais	20
4.7	Préachat du ministère (B-1)	21
4.8	Maintien de la circulation (B-7)	21
4.9	Intempéries (B-9)	22
5.	Retenues et pénalités (<i>annexe C</i>)	
5.1	Abus dans le nombre de pénalités et retenues	23
5.2	Redondance des pénalités	27
6.	Conclusion	29

Annexes (*Les annexes ne sont pas disponibles avec le présent document étant donné leur poids trop élevé pour Internet. Veuillez communiquer avec Line Parent à l'ACRGTO pour vous les procurer.*)

1. INTRODUCTION

Au début des années quatre-vingt-dix, le ministère des Transports du Québec et l'ACRGQTQ se sont entendus pour mettre sur pied des tables permanentes de discussion dans le but d'améliorer les relations clients-fournisseurs. Que ce soit pour le béton bitumineux, le granulat, les ouvrages de béton, de retraitement et de terrassement, l'objectif principal poursuivi par ces tables est d'améliorer les clauses contenues dans les devis et le cahier de charges en plus de faciliter les relations entre les intervenants sur les chantiers du ministère.

Même si nous savons que tout ne se règle pas en claquant des doigts, nous devons quand même admettre que l'industrie et le MTQ ont réglé bien des problèmes par l'intermédiaire des tables bipartites. Par contre, il reste bien du travail à faire.

C'est dans un esprit de partenariat et d'échange que l'ACRGQTQ présente au ministère un mémoire qui rassemble les irritants et les clauses abusives dénoncés par les entrepreneurs de l'Association à la suite d'une vaste consultation.

Dans le but de faciliter la lecture du mémoire, nous l'avons rédigé en trois sections. La première traite des clauses abusives diverses d'ordre administratif ou d'exigences reliées à la gestion du chantier. La seconde présente les clauses d'ordre technique et dénonce l'abus de certains critères reliés à la faisabilité de l'ouvrage. Enfin, la troisième section fait état du nombre et de la redondance des retenues et pénalités que nous retrouvons dans les devis.

Bien qu'il n'y ait pas de section spécifique qui traite de l'utilisation parfois erronée des devis types et des disparités régionales, nous avons inclus dans les annexes les différentes clauses de devis qui font référence à cette problématique.

2. BUT ET OBJECTIF RECHERCHÉ

L'objectif recherché par ce mémoire est de présenter aux représentants du ministère des Transports du Québec les irritants qui, dans certains cas, se retrouvent depuis plusieurs années dans les devis du ministère. Devant l'ampleur des travaux de construction à venir au cours des prochaines années, il est prioritaire pour l'industrie de traiter et de régler ces irritants avant d'entreprendre tous ces projets.

3. CLAUSES ABUSIVES D'ORDRE GÉNÉRAL (ANNEXE A*)

3.1 AJUSTEMENTS DES TARIFS

3.1.1 Ajustement du tarif pour le camionnage en vrac :

Nous retrouvons dans les devis du ministère une clause concernant le tarif et la facturation pour le camionnage en vrac. Cette clause se lit comme suit :

« Dans le cas d'une augmentation des tarifs de camionnage en vrac applicables dans le cadre du présent addenda, qui survient après l'ouverture des soumissions, les dispositions suivantes s'appliquent :

- *si les travaux exécutés après la date de l'augmentation se font à l'intérieur du délai stipulé dans le contrat ou à l'intérieur d'un nouveau délai accordé à l'entrepreneur par avenant au contrat, le Ministère, sur présentation des preuves, ajuste le paiement à l'entrepreneur d'un montant équivalant à ces augmentations pour payer les entreprises de camionnage abonnées dont les services ont été fournis par le(s) titulaire(s), plus 10 % pour les frais généraux qui va à l'entrepreneur; »*

Tous les entrepreneurs sont d'avis que cette clause ne devrait pas être rédigée ainsi.

Les clauses d'ajustement existent pour rétablir un prix face à une situation imprévisible. L'aberration de cette clause est à l'effet que les véhicules de l'entrepreneur ne sont pas couverts par un ajustement, contrairement à ceux des entreprises de camionnage. Ce qui est applicable pour les camions d'un artisan doit l'être tout autant pour les camions de l'entrepreneur.

* Les annexes ne sont pas disponibles avec le présent document étant donné leur poids trop élevé pour Internet. Veuillez communiquer avec Line Parent à l'ACRGTO pour vous les procurer.

3.1.2 Ajustement du prix du bitume :

À la section 14.4.12.6 du CCG 2001, nous retrouvons la clause d'ajustement du prix du bitume. Bien que des améliorations y aient été apportées au cours des deux dernières années, la clause ne couvre malheureusement pas tout l'ajustement auquel les parties ont droit. Par exemple, le prix de référence n'est basé que sur le bitume 58-34 alors que nous utilisons amplement d'autres types de bitume comme le 64-34. Tous s'entendent pour dire que l'échelle de prix du 64-34 est différente du 58-34 et qu'il est difficile d'associer les deux prix.

Outre le prix de base du produit, le transport du bitume est un autre élément qui influence grandement l'achat du bitume. Malheureusement, le MTQ ne tient pas compte de cet élément dans la clause d'ajustement. Le transport influence la décision lorsque vient le temps de s'approvisionner à Montréal ou Québec ou en « Ontario ».

Selon nous, une clause d'ajustement doit compenser l'une ou l'autre des parties au juste prix et non devenir un élément de négociation.

3.1.3 Ajustement du tarif suite à l'application de la convention collective secteur génie civil :

La clause 2.4 du CCDG est rédigée comme suit :

« Si, après la date fixée pour l'ouverture des soumissions et à l'intérieur de l'échéancier stipulé dans le contrat, une modification apportée à la convention collective ou un nouveau décret augmente les taux de salaire, le Ministère rembourse à l'entrepreneur un montant en fonction de ces augmentations, pour la main-d'œuvre payée selon la convention.

Il faut changer le libellé de ce paragraphe pour préciser le moment exact de l'application des modifications de la nouvelle convention collective. À chaque négociation de la convention collective, le problème revient inévitablement.

3.2 INTERPRÉTATION DES SURVEILLANTS

Régulièrement, nous retrouvons dans les devis du ministère des clauses qui laissent place à l'interprétation du surveillant. Nous comprenons qu'il est impossible de prévoir toutes les situations avant d'exécuter les travaux et que le surveillant a un travail à faire. Par contre, nous ne devrions pas laisser au surveillant trop de latitude surtout dans les cas où il faut juger d'un item qui a un impact sur les coûts et qu'il a été impossible de prévoir par l'entrepreneur au moment de la soumission.

Par exemple :

« L'entrepreneur est responsable de toute la signalisation inhérente aux travaux et il doit installer toute signalisation jugée nécessaire par le surveillant. »

« L'entrepreneur devra fournir tout l'équipement pour les bureaux du surveillant au moyen d'ameublement, architecture, téléphones et télécopieur. Le nettoyage périodique de ces bureaux sera fait à la demande du surveillant. »

3.3 SIGNALISATION

Depuis deux ans, le ministère des Transports du Québec a fortement insisté sur la signalisation dans les projets de construction. Le but recherché est « *IMPACT 0 SUR LA CIRCULATION* ». Nous comprenons les intentions du MTQ concernant cet objectif. Toutefois, nous devons signaler que cette exigence a un coût non négligeable sur les projets.

Il est évident que le MTQ devra assumer une charge de plus en plus importante pour cet item puisque les entreprises connaissent de plus en plus les coûts réels de ces nouvelles exigences.

La très forte majorité des commentaires que nous avons reçus fait état d'une exagération démesurée vis-à-vis les exigences qui entourent la signalisation. Dans certains cas, nous comptons pas moins de 40 pages de plans et 8 pages de devis pour couvrir cet item.

À la complexité d'exécuter les planches de signalisation demandées, il faut ajouter les nouvelles exigences concernant les produits à utiliser, l'installation et l'enlèvement de toute la signalisation à tous les jours et la somme astronomique de pénalités associées aux défauts de rencontrer les exigences du devis. Dans certains cas, nous calculons des pénalités pouvant aller jusqu'à 100 000 dollars s'il y a défaut de l'entrepreneur. À ce rythme, il est clair que l'industrie n'acceptera pas d'assumer tout le risque relié aux exigences du ministère.

Selon nous, le MTQ doit sérieusement réétudier la façon de gérer la signalisation sur ses chantiers.

Enfin, nous comprenons qu'il est important pour le MTQ d'informer le public des travaux à venir. Les entrepreneurs sont prêts à collaborer avec le ministère pour assurer une diffusion de l'information la plus juste possible. Par contre, il est très difficile de connaître, même quarante-huit heures à l'avance, des entraves à la circulation. Malgré ce jeu des devinettes, l'entrepreneur est quand même sujet à des pénalités de l'ordre de 2 000 dollars à chaque fois.

3.4 PAIEMENT DES INTÉRÊTS

Dans l'article 9.10 du CCDG *Procédure de réclamation*, on peut y lire la phrase suivante :

« Dans un règlement de réclamation, l'entrepreneur n'a droit à aucun intérêt ni aucune compensation pour perte de profit. »

À notre avis, le fait de ne pas avoir d'intérêt applicable ralentit de beaucoup le règlement des réclamations. Pourquoi l'entrepreneur aurait-il à assumer l'intérêt de l'argent qui lui est reconnu 2 ans plus tard?

3.5 SPÉCIFICATION D'ÉQUIPEMENT DE BUREAU ET D'APPAREILLAGE

C'est pratique courante au MTQ de voir des spécifications de toutes sortes concernant la fourniture d'équipement et d'appareillage.

Ce qui est moins justifiable selon nous c'est que le MTQ va jusqu'à spécifier des marques ou des numéros de modèle d'équipement. Dans la plupart des cas, les modèles des années précédentes ne conviennent plus puisqu'il y a de nouvelles demandes. Les équipements achetés l'année précédente demeurent dans l'entrepôt!

Vous verrez dans l'annexe A* une multitude d'exemples expliquant notre point de vue, mais nous tenons à vous faire part de quelques exemples afin de démontrer l'exagération de cette façon de faire.

* Les annexes ne sont pas disponibles avec le présent document étant donné leur poids trop élevé pour Internet. Veuillez communiquer avec Line Parent à l'ACRGTO pour vous les procurer.

L'entrepreneur devra :

- fournir un téléphone cellulaire (antenne rétractable) avec chargeur, deux batteries rechargeables longue durée et un étui bandoulière.
- installer une antenne de relais si les communications ne sont pas efficaces.
- fournir un four à micro-ondes, un petit réfrigérateur et un distributeur d'eau froide et chaude incluant l'approvisionnement en eau.
- fournir un poste informatique complet et fonctionnel incluant :
 - ⇒ ordinateur compatible IBM, Pentium II, 300 MHz ou plus performant;
 - ⇒ un port parallèle (LPT1);
 - ⇒ un lecteur de disquettes de 1,44 megs;
 - ⇒ un lecteur CD-ROM;
 - ⇒ un clavier étendu de 101 touches;
 - ⇒ un moniteur SVGA écran minimal de 17 pouces Multisync couleur;
 - ⇒ un disque dur de 4,5 GO minimum et 64 megs de mémoire vive;
 - ⇒ une souris, série Microsoft, 2 boutons OEM;
 - ⇒ Office 97 français;
 - ⇒ un logiciel Windows 95;
 - ⇒ un logiciel AutoCAD 14;
 - ⇒ DOS, version 6.2, avec Dosshell et menu;
 - ⇒ une imprimante HP Laser jet, 4000 plus et plus récente, avec 12 megs de mémoire, marque (Hewlett Packard) obligatoire pour des raisons de polices ministérielles, format 8½ x 14 pouces;
 - ⇒ le système doit pouvoir opérer le logiciel 5004 du MTQ et en permettre l'impression;
- fournir un modem et un accès Internet pour courriel (Modem 56k);

- fournir deux thermomètres infrarouges de marque « Raytek », modèle Raynger ST3 avec étui ou équivalent. À la fin des travaux, les équipements deviennent la propriété du ministère.

Concernant l'entretien et le nettoyage du bureau de chantier, le MTQ spécifie dans le devis que l'aspirateur et la vidange des corbeilles à papier et des cendriers doivent être faits tous les jours sinon une pénalité est appliquée.

Devant cette accumulation d'exigences et d'achat de matériel demandé par l'intermédiaire des contrats, il n'est pas étonnant de constater des augmentations de coûts.

3.6 RESPONSABILITÉ RELATIVE AUX OUVRAGES

Selon l'article 7.9 du CCDG :

« L'entrepreneur a la charge des ouvrages de son contrat, jusqu'à la réception. Il doit en prendre soin et les entretenir au besoin durant la construction, réparer à ses frais tous les dommages qu'ils auraient subis en raison des intempéries, d'actes de sabotage ou de force majeure et les livrer en parfait état au moment de la réception. Il n'a droit à aucune rémunération pour ces travaux d'entretien et de réparation, le prix du contrat comprenant le coût de tels travaux. »

Nous comprenons qu'il soit logique de demander à l'entrepreneur d'être responsable de ses ouvrages en cours de construction contre les dommages subis tels qu'ils sont décrits dans la clause 7.9. Toutefois, il en est tout autrement lorsque le MTQ oblige la mise en service lors de la construction et que les dommages subis sont causés par les utilisateurs.

Dans ce cas, l'entrepreneur ne devrait pas être tenu responsable des réparations subséquentes à ces dommages.

3.7 DÉLAIS ET ORDONNANCEMENTS

Un des éléments qui est le plus irritant pour les membres de l'ACRGTQ est sans doute celui concernant les délais et ordonnancements imposés dans les devis.

De plus en plus de restrictions sont imposées par le ministère pour faire réaliser les travaux en des temps irréalistes et une des principales raisons qui expliquent cette situation est la période où le ministère octroie ses contrats. Il est de plus en plus évident que les projets commencent trop tard en saison, ce qui élimine de belles périodes où le travail pourrait se faire.

À défaut de commencer plus tôt en saison, les entrepreneurs sont obligés d'exécuter les travaux en des temps records. Par surcroît, toute l'industrie est au boulot en même temps, ce qui engorge littéralement tous les fournisseurs.

Actuellement, nous assistons au même phénomène. Les projets sont sortis simultanément dans toutes les régions et ce, en imposant des échéanciers extrêmement serrés. En agissant de la sorte, le MTQ ne tient pas compte des éléments suivants :

- disponibilité de la main-d'œuvre qualifiée en quantité suffisante;
- contraintes techniques imposées par les devis (délais d'inspection et d'approbation, etc.);
- délai de livraison de certaines composantes telles que l'acier d'armature galvanisé, appareil d'appui, ancrages spéciaux, etc.;

En plus de cette réalité, il est à toutes fins pratiques impossible d'extensionner ces délais à moins que l'entrepreneur n'ait à subir une pénalité importante par jour de retard.

Dans le domaine des enrobés, il est de plus en plus pratique courante d'exécuter des travaux de nuit. En plus des délais serrés, c'est l'horaire de travail quotidien qui est affecté. Il n'est pas rare de voir des horaires de travail réduits à 4 ou 5 heures par nuit seulement.

Actuellement, pour réaliser ces projets, tous travaillent à la limite de leur capacité. Il n'existe aucune place à l'erreur. Cette réalité a pour impact de désintéresser la main-d'œuvre qui voudrait venir travailler dans notre industrie.

3.8 ARPENTAGE ET CONCEPTION PAR L'ENTREPRENEUR

De plus en plus, le MTQ exige des entrepreneurs qu'ils procèdent aux relevés d'arpentage des structures et voies de circulation, pour ensuite les remettre aux consultants qui établiront les exigences du contrat à partir de ces données, sans donner suffisamment de délai pour une réalisation et une vérification adéquate de ce travail qui pourrait être réalisé par le MTQ bien avant de débiter les travaux. Il s'avère donc difficile, voire impossible, d'évaluer de façon raisonnable les quantités aux bordereaux de soumission.

De plus, le MTQ tend à transférer à l'entrepreneur la responsabilité de faire la conception de certains travaux (signalisation, soutènement particulier, démolition de structures existantes...) sans lui donner le temps ni les moyens de le faire efficacement, tout en contrôlant de façon stricte le produit obtenu par ses propres professionnels.

3.9 ORGANISATION DE CHANTIER

Nous remarquons depuis un certain temps que le MTQ a enlevé du bordereau de soumission l'item *Organisation de chantier*. Ceci implique que les entrepreneurs doivent répartir leurs frais généraux sur l'ensemble des prix unitaires. Cette façon de faire a un impact sur le coût réel de l'organisation de chantier puisqu'il n'est pas rare qu'il survienne des écarts importants de quantité en cours de projet. Il faudrait trouver une mécanique qui permette à l'entrepreneur de se faire payer ces coûts fixes sans que ces derniers soient influencés par des travaux qui risquent de fluctuer par rapport à l'estimation du projet.

3.10 GESTION DE LA NORME ISO PAR LES MANDATAIRES DU MTQ

Lorsque le MTQ a décidé de mandater des laboratoires privés pour auditer les entrepreneurs en enrobé bitumineux, l'ACRGQTQ s'est objecté à cette pratique. Depuis les trois dernières années, le MTQ a poursuivi cette façon de faire et encore aujourd'hui l'ACRGQTQ est en complet désaccord avec cette façon de faire.

Nous réitérons notre demande de cesser cette pratique puisque les laboratoires mandatés du MTQ sont en conflit d'intérêts lorsqu'ils font des audits dans les laboratoires des entrepreneurs.

Dernièrement, un entrepreneur nous confirmait qu'il confiait à un laboratoire privé la gestion de ses essais. Afin de réaliser un audit, le MTQ a mandaté un autre laboratoire. Dans les faits, ce sont deux laboratoires en compétition. Nous pouvons donc douter de l'impartialité du laboratoire mandaté par le MTQ lors de la réalisation de l'audit.

Nous réitérons donc notre demande que le MTQ mandate des firmes spécialisées dans ce domaine pour auditer les laboratoires des entreprises pour éviter tout conflit d'intérêts.

3.11 REPRISES DES SOUMISSIONS

Avec l'état actuel du domaine de la construction, le ministère des Transports, tout comme les entrepreneurs, se doit d'optimiser le personnel. Il s'avère difficile, voire impossible, d'avoir beaucoup de temps pour reprendre inutilement des travaux.

Dans cet ordre d'idées, un des irritants majeurs qui affectent les entrepreneurs est la multitude d'addenda qui suivent la production de l'appel d'offres original de même que l'annulation des soumissions et la reprise de celles-ci. À ce titre, nous vous donnons comme exemple le projet *Notre-Dame-du-Lac* où il y a eu tellement d'addenda que les délais de réalisation sont devenus déraisonnables ou encore les nombreux projets de la région de Montréal qui ont été annulés.

3.12 LIMITES BUDGÉTAIRES

Les limites budgétaires (séparation des projets) imposées par le MTQ ont des effets directs sur le coût et la gestion des travaux. La multiplication des mobilisations-démobilisations ou encore l'entretien hivernal s'avèrent souvent inutiles car les travaux pourraient très bien être terminés la même année si ce n'était des limites budgétaires. Pis encore, une nouvelle variante a été mise en place soit des pénalités lorsque la limite budgétaire n'est pas atteinte (A-10).

4. CLAUSES ABUSIVES TECHNIQUES (ANNEXE B*)

4.1 ÉTENDUE DES RÉSULTATS EN FONDATION GRANULAIRE

Le secteur du granulat est légiféré de toutes parts par le CCDG, le CCG, le BNQ et les devis particuliers. S'il existe des tables de discussion pour régler différents problèmes vécus par les régions, pourquoi les directions territoriales ne s'y réfèrent-elles pas...

Des clauses techniques improvisées dans une direction territoriale, comme celles présentées à l'article B-6 risquent d'être reprises par d'autres DT sans fondement. La multiplication de devis type ne fait qu'alourdir le système.

4.2 ESTHÉTIQUE ET TRAITEMENT DES JOINTS LONGITUDINAUX

Au moment de rédiger ce mémoire, nous sommes au fait que tout le devis de chaussée de béton a été modifié et reformulé. N'ayant pas réussi à obtenir une copie de ce document, nous devons travailler avec des brides de renseignements. À la suite de la lettre adressée à certains fonctionnaires par laquelle nous demandions pas moins de vingt-trois modifications, nous avons eu quelques réponses partielles. Il semble qu'il reste du travail à faire.

4.2.1 Amorce de fissuration :

À l'article 3.6 *Amorce de fissuration*, nous pouvons lire le texte suivant :

« (...) repérage de chaque trait de scie (...) (repères aux cinq mètres) et à la localisation des paniers à goujons pour les joints transversaux (repères rectilignes continus) afin que le surveillant puisse accepter la localisation des joints avant le sciage.

Les retenues permanentes pour dommage (...). »

* Les annexes ne sont pas disponibles avec le présent document étant donné leur poids trop élevé pour Internet. Veuillez communiquer avec Line Parent à l'ACRGTO pour vous les procurer.

En plus des tolérances trop sévères (il semble qu'elles seront modifiées), nous ne comprenons pas pourquoi il y a des pénalités car il ne s'agit que d'esthétique. Il n'y a aucun autre secteur au MTQ où se retrouvent des pénalités d'esthétique.

4.2.2 Épaufrures :

D'autre part, à l'article 3.8 *Épaufrures*, nous pouvons lire :

« (...) l'entrepreneur doit procéder à une réparation de surface telle que stipulée (...). En plus, une retenue permanente (...) s'applique comme suit : (...). »

Nous jugeons tout à fait déraisonnable de conserver des pénalités lorsque les corrections, souvent coûteuses pour l'entrepreneur, ont été réalisées. De plus, les délais de plus en plus courts imposés par le MTQ et surtout l'ouverture au trafic trop hâtive sont souvent la cause réelle des épaufrures.

4.2.3 Conformité du matériau d'obturation :

À l'article 15.7.5 du CCDG et 3.9.1.4 du devis 120, une référence est faite aux essais sur le matériau d'obturation des joints à chaud.

Il est admis que la répétabilité et la variance de ces essais sont difficiles à rencontrer. Il est nécessaire de faire des essais additionnels pour démontrer la conformité du produit, ce qui est abusif étant donné les coûts. De plus, aucun laboratoire québécois ne possède l'accréditation nécessaire à la réalisation d'essai.

En résumé, nous remarquons qu'il y a beaucoup de types de pénalité en plus de la redondance et nous vous référons au chapitre 5 du présent document.

4.3 VARIATION DU TAUX DE POSE

À l'article 11 du devis 120, nous pouvons lire ceci :

« (...) Un écart de plus de 5 % est accepté par le surveillant. Toute production journalière supérieure (...) n'est pas payée alors que celle en deçà (...) est déduite du tonnage posé et fait l'objet d'une retenue permanente. »

En plus de ne pas avoir de jeu suffisant pour s'ajuster, de se voir couper du tonnage, une retenue permanente est appliquée. À ceci s'ajoute occasionnellement une pénalité pour l'IRI.

Nous observons ici que, pour une seule et même déficience, trois pénalités vont s'appliquer. Il n'est pas permis à l'entrepreneur de se corriger ponctuellement et en plus, il est pénalisé sur trois niveaux.

4.4 DONNÉES JOURNALIÈRES SUR LES GÂCHÉES

Étant donné que toutes les valeurs et résultats sont toujours disponibles au surveillant pour consultation, nous trouvons abusif de devoir fournir dans une direction territoriale toutes les données de gâchées chaque jour comme cela est présenté à l'annexe B-3*.

« De plus, l'entrepreneur est tenu de fournir les données de gâchées à chaque journée de pavage. »

* Les annexes ne sont pas disponibles avec le présent document étant donné leur poids trop élevé pour Internet. Veuillez communiquer avec Line Parent à l'ACRGTO pour vous les procurer.

4.5 INCOHÉRENCE DES EXIGENCES D'UNI

Qu'il s'agisse de béton de ciment ou de béton bitumineux, les exigences relatives à l'uni de surface s'avèrent très sévères, non équitables et difficiles à rencontrer. À titre d'exemple, afin d'atteindre les demandes, l'entrepreneur ne dispose pas suffisamment de marge de manœuvre sur les taux de pose de la couche de correction.

La clause d'uni est un critère de performance. Le MTQ n'a pas à imposer de méthode, de procédure ou de pénalité reliées à l'exécution.

« L'entrepreneur doit s'assurer (...) respecte les taux de pose théoriques (...) atteindre les exigences d'uni (...) augmenter le taux de pose jusqu'à un maximum de 10 kg/m². »

D'autre part, nous comprenons très mal et trouvons abusif d'avoir une exigence d'IRI $\leq 1,4$ pour une route de 5 000 véhicules/jour alors que pour une autoroute de plus de 100 000 véhicules/jour, le MTQ exige un IRI $\leq 1,8$ (voir annexe B-4*).

4.6 RÉPÉTABILITÉ DES ESSAIS DE LABORATOIRE

4.6.1 Ornièreur :

Dans un premier temps, il est extrêmement irritant de constater qu'aucun laboratoire indépendant n'est en mesure et n'a la volonté d'effectuer l'essai. Il en découle que les entrepreneurs sont pratiquement à la merci des résultats du laboratoire du MTQ. En cas de litige, il est évident que cette situation est des plus préjudiciables.

* Les annexes ne sont pas disponibles avec le présent document étant donné leur poids trop élevé pour Internet. Veuillez communiquer avec Line Parent à l'ACRGTO pour vous les procurer.

En effet, faire effectuer une contre-expertise par les mêmes personnes (MTQ) qui ont rendu initialement des résultats défavorables est loin de mettre les entrepreneurs en situation de confiance.

L'autre irritant majeur du dossier se rapporte à la méthodologie employée pour effectuer l'essai. Comment justifier que le MTQ procède à une reconstitution en laboratoire du mélange? Il semble beaucoup plus logique d'effectuer l'essai sur un échantillon pris directement à l'usine, puisque c'est véritablement ce matériel qui subira les assauts de la circulation.

La reconstitution en laboratoire amène des délais supplémentaires quant à la transmission des résultats, en plus, voilà le point le plus important, d'amener des manipulations supplémentaires qui ouvrent la porte à plus de possibilités d'erreur.

Vous trouverez à l'annexe *B-5*^{*} des résultats d'essai à l'orniérage se rapportant à deux types de nos mélanges (EB20 et EB14), essais effectués cette année.

Comme vous pourrez le constater, les résultats lorsque l'essai est fait à partir d'échantillons reconstitués en laboratoire sont très médiocres. Par contre, lorsque l'essai est fait à partir de mélange provenant de l'usine, nous obtenons des résultats exceptionnels.

Comment expliquer un tel revirement de situation?

Les résultats de l'essai à l'orniérage lorsque le mélange est reconstitué en laboratoire sont d'autant plus inexplicables que ces mélanges se sont toujours très bien comportés sur la route. Nous nous trouvons donc dans une situation où un mélange très performant en situation réelle est considéré comme médiocre en situation d'essai...

^{*} Les annexes ne sont pas disponibles avec le présent document étant donné leur poids trop élevé pour Internet. Veuillez communiquer avec Line Parent à l'ACRGTO pour vous les procurer.

4.6.2 Autres essais

Bien que moins appuyées dans le présent document, toutes les personnes impliquées dans le côté technique des projets, sont au fait des nombreux problèmes de reproductibilité et de répétabilité des essais. À ce problème que nous vivons dans le pavage, les granulats, le béton de ciment, etc., les délais et les coûts associés sont toujours absorbés par l'entrepreneur. À cela s'ajoutent les retards qui s'accumulent sur des délais déjà peu réalistes.

4.7 PRÉACHATS DU MINISTÈRE

Occasionnellement, certaines directions territoriales du MTQ effectuent des préachats (ex. : charpente d'acier) sachant pertinemment que les délais de livraison s'avèrent incompatibles avec les échéanciers trop serrés, voire déraisonnables, que subissent les entrepreneurs généraux.

Le problème des délais beaucoup trop courts a déjà été discuté au précédent chapitre (3.8). Cependant, si le MTQ persiste dans des échéanciers trop serrés sur lesdits projets, il effectue des préachats, le MTQ devra s'assurer que tous les matériaux tels que les appareils d'appui, l'armature, les ancrages galvanisés, etc., feront l'objet de préachats. Cette méthode est régulièrement utilisée en Ontario.

4.8 MAINTIEN DE LA CIRCULATION

Les entrepreneurs généraux du Québec sont bien au fait de la ligne directrice du MTQ concernant l'impact « 0 » sur la circulation. Généralement, bien qu'elle s'avère très difficile à respecter, les entrepreneurs font tout en leur pouvoir pour la respecter.

Cependant, il faut tout de même demeurer logique et garder le gros bon sens. Ainsi, lorsqu'un chantier inclut la pose de conduites sanitaires, d'aqueducs et pluviales jusqu'à cinq mètres de profondeur, nous sommes d'avis qu'il est abusif de voir apparaître une clause telle que :

« L'entrepreneur doit maintenir en tout temps, deux (2) voies de circulation, d'un minimum de 7,0 mètres de largeur (...) à défaut de quoi une pénalité de 500 \$ par infraction est appliquée. »

4.9 INTEMPÉRIES

L'article ci-dessous se retrouve dans le devis général. Dans une optique de qualité et de sécurité, elle s'avère tout à fait déraisonnable.

« Les délais sont prolongés du nombre de jours correspondant à chaque période de pluie de plus de 5 heures au cours d'une journée de travail de 10 heures et plus ayant empêché complètement l'entrepreneur de travailler. »

Même après une averse de quelques heures (inférieure à 5 heures), souvent il s'avère impossible de compléter la journée de travail, surtout pour des travaux de recouvrement de chaussées.

5. RETENUES ET PÉNALITÉS (ANNEXE C*)

5.1 ABUS DANS LE NOMBRE DE PÉNALITÉS ET RETENUES

Aux fins de compréhension de cette section, nous avons cumulé pour un contrat en particulier le nombre de pénalités et de retenues potentielles auxquelles fait face un entrepreneur lors de l'estimation et la réalisation d'un projet.

Délai et ordonnancement

À défaut de terminer les travaux par secteur, selon les dates de fin de travaux, les pénalités suivantes s'imposent :

- *Phase 1 des travaux* **5 000 \$/jour**
- *Phase 2 des travaux* **5 000 \$/jour**
- *L'ensemble des travaux* **5 000 \$/jour**
- *Pénalité après le 15 octobre 99* **10 000 \$/jour**
- *Section de route après le 31 octobre 99* **1 000 \$/jour**
- *Travaux de réparation partielle des voies de service* **1 000 \$/jour**

Bureau du surveillant

- *Une retenue permanente est appliquée pour tout retard pour la fourniture, ou défaut de maintenir opérationnel chacun des locaux de chantier. S'applique aussi lorsque les équipements sont incomplets. (surveillant, maître d'œuvre et laboratoire)* **200 \$/jour calen/type bur.**
- *Une retenue permanente est appliquée à défaut d'entretien ou nettoyage n'est pas effectué à la satisfaction du surveillant (surveillant, maître d'œuvre et laboratoire)* **50 \$/jour calen/type bur.**

* Les annexes ne sont pas disponibles avec le présent document étant donné leur poids trop élevé pour Internet. Veuillez communiquer avec Line Parent à l'ACRGTO pour vous les procurer.

Circulation

- *Fermeture des voies de circulation, l'entrepreneur doit se conformer aux exigences pour les escorter* **500 \$/infraction**
- *Toute fermeture non autorisée et toute ouverture tardive d'une voie de circulation, contraire au devis, implique pour chaque infraction, une retenue permanente au contrat* **1 000 \$/5 minutes**
- *Toute voie dont la largeur est diminuée au-delà des spécifications est traitée comme une voie à la fermeture non autorisée et également pour toute entrave à la circulation* **1 000 \$/5 minutes**
- *Entretien de la chaussée* **250 \$/jour**
- *Entretien des coupes dans la chaussée* **250 \$/jour**
- *Émanation de poussière* **250 \$/jour et 50 \$/hre de non intervention suite à l'avis du surveillant**
- *Nettoyage de voies de circulation ou du transport est effectué* **500 \$/jour et 100 \$/hre de non intervention suite à l'avis du surveillant**
- *Une pénalité pour chaque panneau non réglementaire ou manquant. Applicable à compter de l'expiration du délai de 30 min suivant l'avis verbal du surveillant* **10 \$/30 min**
- *Une pénalité pour chaque repère visuel non conforme ou manquant. Applicable à compter de l'expiration du délai de 30 min suivant l'avis verbal du surveillant* **10 \$/15 min**
- *Une pénalité pour chaque flèche ou barrière T-B-e non conforme ou manquante. Applicable à compter de l'expiration du délai de 30 min suivant l'avis verbal du surveillant* **50 \$/flèche ou barrière**
- *Une pénalité pour le personnel de l'équipe de signalisation. Après 3 jours, réunion spéciale et arrêt des travaux. L'entrepreneur doit se conformer intégralement aux exigences du Ministère pour que le surveillant autorise la reprise des travaux* **1 000 \$/jour maximum 3 jours, sinon arrêt des travaux**

- Une pénalité chaque fois que le véhicule de patrouille ne répond pas intégralement à la description du devis. La pénalité s'effectue sur une simple constatation de l'infraction par le surveillant ou le maître d'œuvre **200 \$/jour**
- À défaut de se conformer aux exigences concernant les véhicules ainsi que le système AIRV, il sera retenu une pénalité par infraction **1 000 \$/par infraction**

Communication

- Toute omission, retard de se conformer aux exigences de l'article 1.2 des présentes, implique l'imposition d'une retenue permanente par événement **100 \$/par événement**

Enrobé bitumineux

- Une retenue spéciale pour chaque joint transversal non conforme jusqu'à ce qu'il soit rendu conforme. Pour les joints longitudinaux, c'est établi par le surveillant. La retenue devient permanente si la n-c demeure tel quelle. **2 500 \$/joint**
- Une retenue permanente s'applique pour toute épaufrure dont la largeur maximale est > 40 mm mesuré perpendiculaire au joint et dont la largeur maximale est > 150 mm. En plus, l'entrepreneur doit en faire la réparation.
- Largeur maximale comprise entre 40 et 600 mm et/ou longueur comprise entre 150 et 200 mm **300 \$/unité**
- Largeur maximale supérieure à 60 mm et/ou longueur supérieure à 200 mm **800 \$/unité**

Exécution des travaux de colmatage

- Contrôle de réception. Lorsque le résultat du dernier essai est non conforme, la retenue spéciale devient permanente. CCDG 15.7.5
- Tous les travaux de traitement de joints au moyen de produits coulés à chaud et prémoulés font l'objet d'une garantie d'entretien sous forme de retenue spéciale. Un tiers s'appliquant aux joints traités avec un produit posé à chaud et les deux tiers concernant les joints traités avec un produit prémoulé. Ceci s'applique au prorata des travaux de joints exécutés à chaque demande de paiement jusqu'au montant ci-imposé. **350 000 \$**

Le montant retenu sera libéré de façon dégressive selon le tableau ci-joint, soit, sans ou avec les mesures correctives. Un pourcentage de tolérance de joints défectueux est appliqué progressivement par type de joint.

<i>Délai suivant la réception finale des travaux de traitement de joints</i>	<i>% du montant retenu libéré</i>	<i>% de tolérance de joints défectueux par type de joint</i>
<i>1 an</i>	<i>50 %</i>	<i>2.5 %</i>
<i>2 ans</i>	<i>30 %</i>	<i>5.0 %</i>
<i>3 ans</i>	<i>20 %</i>	<i>7.5 %</i>

Éclairage

- Une pénalité par heure de délai supplémentaire. Une heure supplémentaire est comptabilisée à partir du premier quart d'heure. **500 \$/hre**

1. Zones critiques : accès, bretelle, courbe, zone de convergence et de divergence de la circulation et autres critiques définis par le surveillant.
2. Autres zones : tronçon droit sans accès, convergence et divergence.

Les délais de réparation accordés pour chacune des zones :

Zones critiques : trois (3) heures maximums
Autres zones : douze (12) heures maximums

- L'entrepreneur fourni à ses frais, tout l'équipement nécessaire pour maintenir l'éclairage si des délais de livraison sont requis. **à déterminer**

Planification et suivi des travaux

- Un tableau des quantités et travaux prévus et réalisés durant la semaine doit être remis chaque mardi avant-midi. **500 \$/jour**
- Les activités de chantier doivent être présentées à chaque début de journée

À la lecture de cette imposante liste de pénalités, il est évident que les entrepreneurs incluent dans leur soumission les risques qu'ils encourent à être pénalisés. Lorsque dans certains contrats nous comptons pour plus de 600 000 dollars de pénalités potentielles, il est normal de retrouver dans la soumission un coût relié à ce risque. Le montant actuellement avancé est de l'ordre du 3 à 5 % du projet.

Devant cette réalité, le MTQ doit sérieusement se poser la question à savoir si cette augmentation de coûts dans les contrats en vaut bien la chandelle...

Ne devrait-on pas penser à un système de bonification plutôt que de pénalisation pour arriver à obtenir ce qui est exigé?

Dans un autre ordre d'idées, la poussée fulgurante du nombre de pénalités a créé un autre mouvement tout aussi néfaste dans les relations entre l'entrepreneur et le surveillant.

En effet, la gestion de toutes ces pénalités a créé sur nos chantiers des « gestionnaires de pénalités ». Au lieu d'avoir une saine collaboration entre l'entrepreneur et le surveillant, bases fondamentales des systèmes ISO, les parties dépensent des énergies importantes à trouver la tuile qui permettra à l'un ou à l'autre de pénaliser ou de se soustraire d'une pénalité. Avec les échéanciers et la difficulté de nos projets d'aujourd'hui, il serait beaucoup plus profitable de canaliser nos énergies à la réalisation du projet plutôt qu'en perte de salive inutile.

5.2 REDONDANCE DES PÉNALITÉS

Dans la section précédente, nous avons démontré le nombre important de pénalités auxquelles un entrepreneur est confronté. Dans ce chapitre, nous allons faire état de la multiplication des pénalités accordées pour un même item.

« Conformément à l'article 8.9 du Cahier des charges et devis généraux, un montant de trois cents (300 \$) dollars sera retenu à titre de dommages-intérêts liquidés pour chaque jour de calendrier passé le délai prescrit de vingt et un (21) jours ou le 15 octobre 2001.

Pour chaque jour de calendrier dépassant le délai alloué pour exécuter les travaux sur les lieux, une somme de cinq cents (500 \$) dollars sera déduite du montant global du contrat à titre de dommages-intérêts liquides.

Advenant le cas où la fin des travaux excède les deux délais prescrits, les retenues s'appliquent de façon cumulative. »

Nous remarquons que plus d'une pénalité est affectée aux délais (courts et longs). Bien que nous comprenons qu'une pénalité soit affectée au dépassement de l'échéancier des travaux, est-il nécessaire d'associer une autre pénalité pour les délais courts en plus. Par surcroît dans cette clause, il est précisé que si toutes les conditions sont réunies, les retenues s'appliquent de façon cumulative.

Dans un autre contexte, nous avons remarqué ce même phénomène pour les projets avec clauses d'UNI. En plus des pénalités liées au résultat final « Clause d'UNI », nous remarquons différentes pénalités en correspondance avec les moyens d'arriver au résultat demandé. Nous constatons des pénalités pour l'arrêt de la paveuse et l'approvisionnement de l'enrobé. Pourquoi imposer des pénalités pour les façons de faire lorsqu'il y a déjà des pénalités lorsque les résultats ne sont pas atteints?

En ce qui concerne le transport, nous observons également que certains chantiers imposent des pénalités pour surcharge des camions. Ce travail est déjà effectué par les inspecteurs! Il n'est donc pas rare de se voir imposer deux billets d'infraction pour la même problématique. Qui est responsable de la surveillance du réseau routier?

6. CONCLUSION

À plusieurs reprises au cours d'une année, le MTQ et l'ACRGTQ se rencontrent afin de régler différents problèmes. Malgré ces efforts constants, il demeure qu'il reste encore des irritants non résolus. De manière concertée, l'ACRGTQ a rédigé un mémoire qui regroupe l'ensemble des problématiques rencontrées par les entrepreneurs dans les projets du MTQ.

Nous sommes confiants que ce document sera reçu uniquement dans un but constructif et qu'il permettra au ministère et à l'ACRGTQ de trouver des solutions dans le meilleur intérêt des deux parties.