

ROYAUME DU MAROC
MINISTERE DE L'URBANISME
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
AGENCE URBAINE DE KHENIFRA



Appel d'Offres Ouvert sur offres de prix n° 09/2016
Séance publique

Lot unique
Ayant pour objet

L'établissement du
PLAN DE DEPLACEMENT ET DE
CIRCULATION DE LA VILLE DE KHENIFRA

C A H I E R D E S P R E S C R I P T I O N S S P E C I A L E S

Appel d'offres ouvert sur offres de prix (séance publique) en application des dispositions du règlement relatif aux marchés publics de l'Agence Urbaine de Khénifra notamment les articles 16 et 17.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'APPEL D'OFFRES

Par le présent appel d'offres, l'Agence Urbaine de Khénifra, confie au titulaire qui accepte de mener dans les règles de l'art l'étude relative à « L'élaboration du Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de khénifra ».

Pour la réalisation de cette étude, le titulaire devra mener les tâches qui sont décrites ci-après, et telles qu'elles sont détaillées dans l'article 4 du présent CPS.

Dans le cadre de l'élaboration de ces tâches, le titulaire s'engage à assumer la préparation de l'étude détaillée dans le présent CPS et à lui apporter les modifications nécessaires issues des réunions techniques et des concertations.

Le présent CPS a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles l'étude sera effectuée par le titulaire ainsi que les modalités de sa rémunération.

ARTICLE 2 : PIECES CONSTITUTIVES DU MARCHE:

Les pièces constitutives du marché découlant du présent appel d'offres sont:

- L'acte d'engagement dûment rempli et signé par le concurrent.
- Le présent Cahier des Prescriptions Spéciales (CPS) portant mention « lu et accepté » par le concurrent et dûment paraphé et signé par ses soins;
- l'offre technique du concurrent;
- La décomposition du prix global;
- Le Cahier des Clauses Administratives Générales, applicable aux marchés de services portant sur les prestations d'études et de maîtrise d'œuvre passés pour le compte de l'État (CCAG –EMO) approuvé par le Décret n° 2-01-2332 du 22 rebia I 1423 (4 juin 2002).

En cas de contradiction ou de différence entre les documents constitutifs du marché, ceux-ci prévalent dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessus.

ARTICLE 3 : REFERENCES AUX TEXTES GENERAUX

Les prestations devront être réalisées conformément aux textes suivants :

1. Le règlement relatif aux marchés publics de l'Agence Urbaine de Khénifra ;
2. Le Cahier des Clauses Administratives Générales, applicables aux marchés de services portant sur les prestations d'études et de maîtrise d'œuvre passées pour le compte de l'Etat (CCAG-EMO) approuvé par le Décret n° 2-01-2332 du 22 Rabii 1423 (4 Juin 2002).
3. Le Dahir n° 1-03-195 du 16 Ramadan 1424 (11/11/2003) portant promulgation de la loi 69-00 relative aux contrôleurs d'Etat, commissaires du gouvernement et Trésoriers payeurs auprès des entreprises publiques et autres organisme ;
4. les lois et règlements généraux en vigueur au Maroc notamment en ce qui concerne l'emploi de la main d'œuvre, les transports, la fiscalité ;
5. Dahir n° 1-15-05 du 29 rabii II 1436 (19 février 2015) portant promulgation de la loi n° 112-13 relative au nantissement des marchés publics
6. Dahir portant loi n°1-93-51 du 22 Rebia II 1414 (10 Septembre 1993) instituant les agences urbaines ;
7. Décret n°2-93-67 du 4 Rebia I 1414 (21 Septembre 1993) pris pour l'application du dahir portant loi n°1-93-51 instituant les agences urbaines ;
8. La Loi 12-90 relative à l'Urbanisme et le décret 2.92-832 du 14-10-1993 pris pour son application ;

9. La Décision du Ministre des finances et de la privatisation n°212 DE/SPC du 6 mai 2005, fixant les seuils des actes soumis au visa des contrôleurs d'Etat des Agences Urbaines
10. L'Arrêté du Ministère des Finances et de la Privatisation n° 2-3572 du 8 juin 2005 portant organisation financière et comptable des Agences Urbaines ;
11. Le bordereau des salaires minimums applicable dans le Royaume du Maroc ;
12. Les textes législatifs et réglementaires concernant l'emploi, la sécurité et les salaires du personnel ;
13. La circulaire du Premier Ministre n° 397 Cab du 05 Décembre 1980 (27 Moharam 1401) relative aux assurances des risques situés au Maroc ;

S'ajoutant à ces documents tous les textes législatifs et règlements en vigueur ainsi que les textes spéciaux et documents généraux relatifs aux prestations à effectuer, rendues applicables à la date de passation du marché.

Le concurrent devra se procurer ces documents s'il ne les possède pas déjà, il ne pourra en aucun cas exciper de l'ignorance de ceux-ci pour se dérober aux obligations qui y sont contenues.

Si le présent CPS déroge à une quelconque prescription des textes généraux visés ci-dessus le concurrent devra se conformer à ses prescriptions.

ARTICLE 4 : DEFINITION DES MISSIONS

I- Contexte de l'étude

La mobilité urbaine est actuellement au cœur des stratégies et politiques publiques marocaines en matière de développement urbain durable, elle constitue une préoccupation majeure des planificateurs et acteurs de la ville qui manifestent une conscience réelle des enjeux structurels que représentent le secteur des déplacements et transports urbains.

A ce titre, l'approche traditionnelle de la mobilité urbaine qui la réduit à sa dimension technique ; le transport, n'est plus d'actualité. Au-delà de l'approche purement technique, il s'agit d'organiser, dans une logique de service public, l'acheminement de flux des déplacements et des usagers. La logique prédominante est alors une logique d'infrastructure, d'optimisation de coût, et d'organisation des modes de transport toujours plus nombreux.

Pour pouvoir gérer la mobilité urbaine, il faut comprendre la ville d'aujourd'hui. La mobilité est également un élément décisif qui conditionne le développement urbain. Aussi, traiter la question de la mobilité en ville nécessite d'aller au-delà de la dimension technique du déplacement. Cela nécessite l'adoption d'une démarche globale qui prend en compte le développement des activités urbaines et leur organisation dans l'ensemble, la nature des différents espaces, le tissu social, économique qui caractérise ces activités.

Tout à fait structurante pour l'avenir des villes, cette démarche devra aboutir à l'élaboration d'instruments de référence permettant de guider efficacement l'action des pouvoirs publics vers une mobilité urbaine optimale qui traite avant tout de la problématique de cohérence et de commodité d'accès aux différents lieux de vie de la ville, et ce, dans une logique de durabilité et d'appui au développement urbain.

C'est dans ce sens que l'Agence urbaine de Khénifra, soutenue par la collectivité territoriale de Khénifra, entreprend la présente initiative pour que la ville chef-lieu de la province se dote d'un Plan de Déplacement et de Circulation pour accompagner et conforter le développement urbain soutenu et les mutations socioéconomiques qui sont enregistrés au niveau de la ville de Khénifra.

Le principal but de ce projet consiste à proposer une méthodologie pragmatique pour diagnostiquer efficacement les principaux dysfonctionnements liés aux déplacements dans la ville de Khénifra en vue d'identifier des actions prioritaires, et réalistes eu égard aux moyens disponibles, à mettre en œuvre pour identifier et mettre en application un modèle de mobilité urbaine efficient et adapté aux spécificités urbanistiques et socioéconomiques de la ville.

Dans cette perspective, le présent Cahier des Prescriptions Spéciales énonce les objectifs et missions objets du présent appel d'offre ainsi que les conditions requises de la part du titulaire pour pouvoir mener à bien ses tâches dans ce cadre.

II- Objectifs de l'étude

Le «**Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de Khénifra**» a pour objectif général le développement d'une méthodologie pratique pour l'identification des dysfonctionnements structurants et l'élaboration de solutions prioritaires et opérationnelles en matière de gestion des déplacements urbains de la ville de Khénifra. Ce projet est appelé à être un laboratoire des « bonnes pratiques » en matière de gestion de la mobilité urbaine, et vise un double objectif :

- 1- Développer une approche spécifique permettant de définir un programme d'actions concrètes et réalisables en matière de gestion des déplacements urbains, afin d'aboutir à des résultats palpables et mesurables sur le terrain ;
- 2- Consacrer le rôle de l'Agence urbaine de Khénifra dans le processus général de planification et de gestion des déplacements urbains, et ce, en appui des principaux acteurs locaux en la matière.

L'un des enjeux principaux de ce projet réside dans sa volonté d'aborder l'ensemble des composantes du système de la mobilité urbaine grâce à une approche plurisectorielle et multimodale qui outrepassse les clivages d'ordre technico-institutionnel. Ainsi les objectifs principaux recherchés sont :

- Faire le point sur l'état actuel des réseaux de voiries et modes de déplacements de la Ville ;
- Définir la stratégie structurelle et organisationnelle, aux horizons de l'étude, dans lequel les réseaux et modes de déplacement actuels doivent se développer ;
- Définir une hiérarchisation des réseaux en fonction de critères rationnels établis en accord avec les objectifs de développement de la Ville ;
- Identifier la stratégie globale en matière de principes de fonctionnement, de gestion des réseaux et d'aménagement en infrastructures ;
- Etablir un projet de programmation opérationnelle de mise en œuvre du PDC.

III- Aire et horizons De l'étude

L'étude objet de cet appel d'offres concerne le périmètre d'aménagement du Plan d'Aménagement de la ville de Khénifra et sa zone périphérique homologué en 2014. Toute éventuelle modification de l'aire de l'étude se fera à l'initiative de l'Agence Urbaine de Khénifra et sera communiquée au titulaire du marché découlant du présent appel d'offre par l'Agence Urbaine de Khénifra.

Les projections et perspectives du PDC de la ville de Khénifra se feront pour les horizons 5, 10 et 15 ans.

III- Missions du titulaire et phasage de l'étude

L'étude se déroulera selon les trois Missions-phases suivantes :

Phase 1 : Rapport d'établissement

Ce rapport devra préciser la démarche méthodologique (concepts, méthodes, approches, enquêtes...) à suivre, le planning de l'étude (organigramme et chronogramme), les conditions de sa réalisation, ainsi que les moyens nécessaires et d'outils d'investigation que le titulaire compte mettre en place pour mener à bien les missions demandées conformément aux objectifs de l'étude. Aussi, ce rapport précisera la composition de l'équipe d'intervention (profil et répartition des tâches).

Dans ce rapport, le titulaire devra mettre en exergue, en outre :

- Un pré-diagnostic succinct des conditions actuelles de la mobilité urbaine au niveau de l'aire de l'étude ainsi que les principaux enjeux actuels et futurs;
- Un cadrage initial des travaux à mener (enquêtes ménages, études préalablement établies en la matière) Les investigations, entretiens à mener pour les besoins de l'étude ;
- L'établissement de contact avec les principaux acteurs institutionnels locaux en la matière. Leurs premières réactions, évaluations et recommandations, à chaud, devront être relatées dans ce rapport.
- L'établissement d'échanges avec les organismes chargés du transport notamment les régies ou concessionnaires privés, régie des grands taxis, transport personnel des administrations, ramassage scolaire.

Ce rapport contiendra également une analyse synthétique des conclusions des différents plans, études et programmes d'actions réalisés ou en cours liés à la problématique des déplacements et transports urbains au sein de l'aire de l'étude.

Dans le cas où le titulaire fera usage des conclusions d'autres études, il devra mentionner leurs références avec précision.

A l'issue de cette phase, le titulaire soumettra à l'approbation de l'Agence Urbaine de Khénifra, le « Rapport d'établissement » consignant les travaux traités dans cette phase.

Phase 2 : Diagnostic-analyse et orientations générales

Afin de construire un Plan de Déplacement et de Circulation (PDC) en conformité avec les enjeux territoriaux mais également à l'échelle de la ville (locale), il est indispensable d'effectuer une lecture transversale de la mobilité actuelle de l'aire de l'étude. La deuxième phase-mission comporte deux volets:

A-Volet diagnostic-analyse

Au titre de cette phase, le titulaire est appelé à établir un diagnostic analytique de la problématique des déplacements urbains au niveau de l'étude, qui ne doit pas se réduire à étaler des statistiques mais à les analyser et les expliquer en vue de répondre à la problématique de l'étude.

Le diagnostic sera scindé en deux grandes parties:

- **Un Diagnostic Transversal** s'intéressant aux analyses socio-économiques, aux flux de déplacements, aux pôles générateurs de déplacements (Gares, Etablissements scolaires, Zone d'emploi, Zone d'activités...), recense et identifie les projets et politiques alloués à la mobilité, au transport et à l'aménagement.
- **Un Diagnostic Thématique** qui correspond aux éléments détaillés action par action. Le diagnostic sera axé par mode afin de mettre en exergue les points forts et les dysfonctionnements en termes de consistance des réseaux viaires, offre de transport, qualité de service, adéquation à la demande, frein à l'usage de certains modes.

Ainsi, et outre les relevés, observations de terrains et entretiens avec les différents acteurs de la ville en la matière pour révéler les spécificités et les principaux dysfonctionnements liés aux déplacements urbains, une analyse socio-économique et des enquêtes seront menées par le contractant pour quantifier et identifier la problématique au plus près.

Les dysfonctionnements enregistrés étant quasi systématiquement liés à la circulation routière, les enquêtes seront en priorité des comptages du trafic routier aux périodes de pointes et sur les sections ou carrefours principaux de la ville. Selon les problématiques spécifiquement évoquées dans les entretiens ou au travers des relevés sur le terrain, ces comptages seront éventuellement complétés par des enquêtes ciblées sur la demande de stationnement, des transports publics, des piétons ou des deux-roues... etc.

D'une manière générale, les données collectées par le contractant devront permettre :

- de quantifier et d'identifier certains dysfonctionnements (sécurité, capacités, conditions d'exploitation, pression du stationnement... etc.);
- de mieux connaître les usages tant au niveau de la circulation routière qu'à celui de l'utilisation des transports collectifs ou de mobilité douce ;

Il s'agira pour le titulaire d'identifier les forces et les faiblesses de la ville de Khénifra en matière de mobilité urbaine ainsi que les enjeux sur lesquels devra porter la réflexion.

Les données de base à recueillir sont :

- Les études et projets entrepris ou en cours ayant trait aux objectifs de l'étude ;
- L'ensemble des données socio-économiques liées à la problématique de mobilité urbaine pouvant servir de base aux analyses de la demande en matière de transports et déplacements au sein de l'aire de l'étude ;
- Les éléments quantitatifs des trafics (comptages, flux ... etc.);
- Le transport en commun ;
- Les supports cartographiques existants.

Ces données de base seront complétées par :

1/ Reconnaissance générale des réseaux

La reconnaissance générale des réseaux de voirie au sein de la ville de doit se faire sur plusieurs niveaux :

- Voiries principales qui constituent l'interface entre le réseau urbain et le réseau routier national et jouent un rôle structurant en matière de transport et d'aménagement ;
- Voies collectrices reliant les différents quartiers entre eux et aux voies principales ;
- Voies locales dont le rôle est d'assurer la circulation au sein des quartiers résidentiels ;
- Les croisements importants et les carrefours à feux ;
- La signalisation verticale et horizontale ;
- Les aires de stationnement et leur répartition spatiale...
- Les conditions de déplacements dans les principales voies structurantes (période de pointe)

Le titulaire procédera à une reconnaissance générale du réseau principal et des principales aires de stationnement afin d'élaborer un inventaire des principaux intervenants et une évaluation et détermination des besoins. Cet inventaire servira à établir un Schéma de principe de fonctionnement du réseau.

2/ Caractéristiques socio-économiques :

Le titulaire engagera une analyse socio-économique, qui doit être concise et orientée sur les enjeux de mobilité de l'aire de l'étude. Cette analyse sera agrémentée par des enquêtes ciblées dont

le but est de réunir toutes les informations utiles sur les comportements en matière de déplacements urbains et notamment en ce qui concerne :

- Densité de la population et répartition de celle-ci dans l'aire de l'étude;
- La répartition spatiale des activités et équipements générateurs d'emploi et d'activités;
- La mobilité des ménages et taux de motorisation ;
- La répartition des déplacements entre modes de transport ;
- les liaisons intercommunales et inter-villes et ce qu'ils génèrent comme flux et déplacements selon les différentes temporalités (journalières, hebdomadaires, saisonnière...)
- L'influence de la distance sur le volume des déplacements...
- Les déplacements tous motifs
- Les navettes domicile-travail et domicile-étude

Un effort considérable doit être déployé pour établir une base de données fiable ou la qualité des données prime sur la quantité. Le contractant définira la campagne des enquêtes et soumettra son programme à l'approbation de l'Agence Urbaine de Khénifra.

Cette campagne comprendra notamment les volets suivants :

2-1/ Enquêtes des générateurs principaux (Enquête résidentielle):

Réalisées sur la base d'un questionnaire, ces enquêtes viseront un échantillon soigneusement choisi afin d'obtenir des informations significatives sur les comportements et les besoins des usagers en matière de déplacements urbains. Une analyse des résultats de l'enquête ménage se fera afin de déceler les Déplacement Ce questionnaire comprendra nécessairement les points suivants :

- Lieu de résidence.
- Motorisation.
- Modes de déplacement pour le travail et leur temps d'utilisation.
- Heures de départ et d'arrivée.
- Lieux de stationnement.
- Le nombre moyen de voitures par ménages;
- La part des ménages équipés en deux-roues motorisés
- Le nombre d'abonnements aux transports collectifs;
- Le nombre de déplacements par personne et par jour de la semaine;
- La répartition des déplacements par modes (Transports collectifs, marche, voiture, autres modes...);
- la répartition des déplacement en échange avec l'environnement immédiat (villes avoisinantes...au sein même de la région...au niveau national..) par mode.

Un redressement des résultats obtenus sera alors réalisé afin de les étendre à l'ensemble de la population.

2-2/ Enquêtes aux carrefours de la voirie :

Qui concernent aussi bien leurs caractéristiques géométriques que les flux les traversant en période de pointes (comptages des mouvements tournants, ralentissements et retards, comptages des flux de piétons, etc....). A l'intérieur de la zone considérée, une description précise de tous les carrefours à feux et des principaux carrefours à simple priorité, de même que des principaux axes de circulation, sera effectuée. Les informations suivantes seront relevées :

- Le type de carrefour (carrefour à feux ou à priorité, rond-point) ;
- Le nombre d'arcs arrivant et partant. Pour chacun des arcs arrivant au carrefour, le nombre de bandes de circulation disponibles et la présence éventuelle d'emplacements de stationnement à proximité du carrefour seront précisés ;
- Pour chaque mouvement possible dans le carrefour, les flux de saturation seront calculés, ils dépendent notamment :
 - du rayon de courbure du mouvement ;
 - de la largeur de la bande à l'entrée du carrefour ;
 - de la pente ;
 - de la présence de places de parking à proximité du carrefour ;
 - des conflits potentiels entre mouvements (par exemple un tourne à gauche croisant le flux principal) ;
 - des règles de priorité (en l'absence de signalisation).

2-3/ Enquêtes au cordon :

Afin de constituer les matrices origine-destination des mouvements entrant et sortant de la zone considérée. Des compteurs automatiques de trafic peuvent être utilisés pour mesurer les flux de trafic sans les arrêter (à des fréquences de 15 à 30 mn). Ces enquêtes seront éventuellement complétées par des campagnes additionnelles internes sur les artères principales.

2-4/ Enquêtes temps de parcours :

Elles sont nécessaires pour les vitesses moyennes des déplacements sur chaque itinéraire et seront complétées par des tests de conduites sur quelques axes représentatifs. Le long de chacun de ces axes, on relèvera à chaque carrefour le temps d'arrivée, d'attente et de départ, ainsi que la distance parcourue. Ces données seront utilisées notamment pour vérifier le catalogue du modèle de trafic.

B-5/ Enquêtes de stationnement :

Leur objectif est de constituer les fréquences d'arrivée et de départ des véhicules dans les différentes zones de l'aire considérée. En ce qui concerne le stationnement le long des rues, le système utilisé consistera à relever par un enquêteur le long d'une section de rue choisie, toutes les demi-heures par exemple, le nombre des véhicules stationnés.

En plus de l'établissement des caractéristiques de la demande en places de stationnement, il est nécessaire d'effectuer un inventaire de l'offre existante. Pour les grands Parkings, le nombre de places disponibles sera relevé. Par contre, pour les places de stationnement le long des rues, il est indispensable de relever les endroits où le stationnement est autorisé et de relever le volume et la fréquence du stationnement non réglementaire.

3/ Analyse des données :

L'analyse aura pour objectif principal la mise en avant des problèmes essentiels et des hypothèses préliminaires destinées à orienter la suite de l'étude. En particulier elle doit permettre d'estimer la demande en déplacements futurs en rapport avec le développement urbain durable de la ville de Khénifra.

Le titulaire est tenu de traduire le recueil-analyse d'informations et de données en expression graphique et carte thématique faisant apparaître les logiques de fonctionnement des réseaux considérés. En particulier, les thèmes suivants seront approfondis :

- Le mode d'occupation du sol qui identifie les typologies urbaines de l'aire de l'étude;
- Les différentes polarités existantes au sein de l'aire de l'étude (leurs ampleur et échéance);

- Les projets de développement prévus sur l'aire de l'étude (quartiers émetteurs et récepteurs d'afflux de population)
- La répartition de la population et des activités sur l'espace urbain.
- Les mécanismes et flux de circulation.
- Les axes structurants et point chauds...

Les résultats de cette analyse seront présentés sur des plans au 1/5000ème et feront l'objet d'une note de synthèse résumant les principaux éléments établis, avec représentation ponctuelle à définir aux échelles appropriées (1/500 et 1/1000). De même, le titulaire est invité à produire un S.I.G. dédié aux systèmes de transport et circulation au niveau de l'aire de l'étude.

4/Modélisation du réseau existant :

A l'issue de l'analyse des données de base, le titulaire procédera à l'élaboration des matrices des flux de déplacement afin de modéliser le réseau des déplacements urbains.

4-1/ Matrice origine-destination et découpage du territoire

La matrice origine-destination des déplacements générés par la zone d'étude et son environnement nécessite un travail préalable de découpage du territoire étudié qui consiste à diviser la zone considérée en districts de trafic.

La demande de déplacement sera exprimée de district à district, chaque district représentant une zone pour laquelle il est admissible de faire l'hypothèse selon laquelle tout le trafic émis ou attiré par cette zone est concentrée en un point (centroïde). Grâce à cette simplification, la demande de déplacement, déduite des enquêtes effectuées et données collectées, pourra être représentée par des tableaux de flux "matrice origine destination".

Le découpage de la zone d'étude s'appuiera sur une classification des voiries cohérentes avec les fonctions des quartiers traversés et sera soumis à l'approbation de l'Agence Urbaine de Khénifra.

4-2/Modélisation du transport :

Cette modélisation consistera à :

- L'établissement d'un modèle de simulation du trafic ;
- La simulation des effets sur la circulation du trafic généré à différents horizons.

Le modèle utilisé dans le cadre de cette étude doit reproduire l'écoulement du trafic sur le réseau routier urbain saturé en prenant en compte les phénomènes particuliers liés à la congestion.

Il doit permettre notamment de simuler le développement des files d'attente devant les goulets d'étranglement, ainsi que le blocage des carrefours situés en amont de ceux-ci.

Il doit permettre aussi d'optimiser, par approximation successive l'organisation des sens de circulation, le dimensionnement de la voirie, notamment aux approches des carrefours, ainsi que la gestion des feux de signalisation.

La méthode utilisée sera basée sur un modèle de simulation à quatre étapes :

- La génération et l'attraction ;
- La distribution ;
- La répartition modale ;
- L'équilibre demande / offre ;
- Scénarios de développement du réseau.

Menés à partir des conclusions de la phase précédente et des objectifs de développement urbain préétablis et qui doivent en particulier fixer le volume de la demande en déplacement, cette étape sera consacrée à la définition et analyse quantitatives et qualitatives de l'offre et de la demande en déplacements urbains.

L'intégration des grands projets en cours ou programmés (voies de contournement, roclades...) doit être analysée en terme de localisation et d'articulation ainsi que leurs impacts sur le réseau existant.

B- Volet orientations générales

Partant du diagnostic -analyse établi, la réflexion sera menée par le titulaire selon la démarche d'étude établie en phase 1, afin d'aboutir à un plan d'actions à la fois ambitieux et réaliste, axé sur l'amélioration à court, moyen et long terme des conditions de déplacements dans la ville de Khénifra.

Dans un premier temps, une stratégie d'ensemble sera établie par le titulaire en matière de développement des déplacements urbains, essentiellement sur la base des objectifs prioritaires identifiés, afin d'élaborer des scénarios de développement et plans d'actions aux différents horizons de l'étude. Pour se faire, le contractant établira des évolutions tendanciellles pour l'ensemble de la ville basées sur le choix d'indicateurs fiables qui porteront en particulier sur les thèmes relatifs à la répartition de la population, des activités, des ressources, de l'organisation des grands axes structurants et voies de communications.

Dans un second temps, le plan d'actions sera développé par le titulaire sous la forme d'orientations générales notamment pour :

- la mise à niveau ou restructuration des différents réseaux et voiries;
- la réaffectation de certains tronçons de voirie (élargissement de trottoirs, re-calibrage de la chaussée, etc.);
- le réaménagement de carrefours les plus problématiques, a priori en milieu urbain dense ;
- des modifications locales du plan de circulation ;
- la modération de trafic au niveau de certaines rues résidentielles ;
- l'introduction dans les règles de l'art d'une zone piétonne et des panneaux signalétiques;
- l'implantation dans les règles de l'art des couloirs pour les deux roues ;
- l'implantation dans les règles de l'art d'un couloir réservé aux bus ;
- la modification de la gestion de certaines aires de stationnement les plus problématiques,
- le traitement des abords de certains équipements et espaces publics structurants...

A l'issue de cette phase, le titulaire soumettra à l'approbation de l'Agence urbaine de Khénifra, le « rapport Diagnostic-analyse et orientation générales » consignant les travaux traités dans cette phase.

Ce travail sera réalisé en étroite collaboration avec les responsables techniques locaux. Le titulaire apportera son expertise prioritairement pour la conception technique des actions, qui devront toutes prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement. Les responsables locaux seront notamment chargés de l'évaluation des coûts associés aux mesures définies ; une itération efficace sera nécessaire entre les ressources effectivement disponibles et la définition du plan d'actions et de ses priorités à court, moyen et long terme.

Phase 3 : Rapport de synthèse et Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de Khénifra

Au terme de ce projet-pilote, un rapport sera établi par le titulaire et comprendra essentiellement :

1- La note de synthèse :

Qui met en exergue notamment :

- Une présentation succincte de la problématique de mobilité urbaine à la ville de Khénifra ;
- Une synthèse de la démarche appliquée à l'étude sur les plans à la fois méthodologique, organisationnel et technique ;
- Une note de présentation du PDC explicitant notamment les principales orientations opérationnelles préconisées pour la gestion et la planification des déplacements urbains à la ville de Khénifra.

2- Le Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de Khénifra:

Sous forme de présentation graphique, aux échelles et zooms appropriés, des principes, outils et dispositifs opérationnels permettant la gestion et la planification des déplacements urbains à l'intérieur de la ville de Khénifra, et susceptibles d'améliorer rapidement les conditions locales en la matière (voirie, stationnement, circulation douce, cheminement piétonnier... etc.)

Le Plan de Déplacement et de Circulation (PDC) vise à améliorer les conditions d'écoulement des trafics tout en prenant en compte les différents modes et moyens des transports collectifs et privés, l'organisation du stationnement, la gestion des flux, la sécurité des usagers... etc. Et ce, en accordant une attention particulière aux conditions de déplacements des piétons.

Il sera présenté pour deux horizons distincts.

A/ Le PDC à court terme :

Ce plan concernera le court terme (5 ans). Les mesures préconisées viseront à assurer la meilleure adaptation possible de la demande et de l'offre de transport en amorçant leur évolution dans le sens le plus optimal. L'objectif principal du plan est :

- D'améliorer, dans l'immédiat et sans investissement lourds, les conditions de déplacements des personnes et des marchandises à l'intérieur de la Ville.
- D'améliorer les différents aspects de la vie urbaine, et orienter favorablement leur évolution par l'action sur les conditions de transport.

Une fois, le scénario de développement et d'aménagement affiné et dans le but de rendre le projet de déplacements opérationnel, le titulaire élaborera une programmation générale pour l'ensemble de la ville. Il définira les priorités et indiquera les localisations des projets prioritaires.

B/ Le PDC pour le moyen et le long terme :

Ce plan concernera le moyen et le long terme (10 et 15 ans). Il comptera des mesures susceptibles d'améliorer la qualité et commodité des transports et déplacements urbains (par action sur la mobilité, la répartition entre modes, création d'infrastructures ... etc.).

L'objectif principal du plan est de définir :

- Pour le moyen terme, les infrastructures à réaliser pour satisfaire les besoins de l'agglomération en matière de circulation, stationnement et transport ;
- Pour le long terme, les réservations d'emprises à effectuer pour préserver les possibilités de développement futur du système de transport avec l'évolution urbaine projetée de la ville.

A l'issue de cette phase, le titulaire soumettra à l'approbation de l'Agence Urbaine de Khénifra, le « Rapport de synthèse et Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de khénifra ». Ce document devra être établi de manière à permettre ultérieurement une large diffusion, ce qui nécessitera un soin particulier au niveau de sa présentation.

ARTICLE 5 : DOCUMENTS A FOURNIR PAR LE TITULAIRE

Le contractant est tenu de fournir les documents suivants tels que définis à l'article 4 :

- **Phase I :** Rapport d'établissement
- **Phase II :** Diagnostic-analyse et orientations générales
- **Phase III :** Rapport de synthèse et Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de Khénifra.

Les rapports doivent être suffisamment illustrés par des cartes, des schémas... etc ; inédits et produits par le Contractant.

ARTICLE 6 : LE NOMBRE DES DOCUMENTS A REMETTRE PAR PHASE

Le tableau suivant explicite le nombre d'exemplaires à fournir par le contractant :

DOCUMENTS	Nombre d'exemplaires provisoires	Nombre d'exemplaires Définitifs	Supports numériques
Phase 1 : Rapport d'établissement	10	15*	1 exemplaire provisoire et 10 exemplaires définitifs gravés sur DVD
Phase 2 : Rapport Diagnostic-analyse et orientation générales	10	15*	1 exemplaire provisoire et 10 exemplaires définitifs gravés sur DVD
Phase 3 : Rapport de synthèse et Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de khénifra	10	25*	1 exemplaire provisoire et 10 exemplaires définitifs gravés sur DVD

*Les documents devront être de qualité et leurs formats numériques compatibles avec ceux utilisés par l'Agence Urbaine de Khénifra.

Pour les besoins de mise en cohérence de l'ensemble des documents, il est demandé au titulaire de veiller à ce que :

- Les différents rapports soient illustrés en graphiques et cartes en couleur à des échelles appropriées ;
- Tous les rapports soient remis dans leurs versions définitives, après leur finalisation par le titulaire en fonction des remarques et suggestions issues des concertations. Ces rapports feront l'objet d'une édition en quadrichromie, et en plus du support papier, **ces documents seront également fournis sur support informatique et formats numériques compatibles avec ceux utilisés par l'Agence Urbaine de Khénifra ;**
- Pour la partie données spatiales, statistiques, graphiques et cartographiques, les données numériques produites et utilisées dans l'étude doivent être remises sous format conforme

aux logiciels du **SIG (Arc-GIS/format shapefile pour les données géographiques et Excel ou Access pour celles alphanumériques)**.

ARTICLE 7 : OBLIGATIONS DU TITULAIRE

Le titulaire fera toute diligence pour l'exécution des prestations qui lui sont confiées dans les délais prescrits et en se conformant aux règles de l'art. Il assure l'exécution de ces prestations en étroite collaboration avec l'Administration et les instances qui la représenteront. A cet effet, des réunions de concertation périodiques entre les instances concernées et le titulaire seront fixées d'un commun accord en fonction du déroulement des études, au moins 15 jours calendaires à l'avance ;

Le titulaire sera représenté par le Chef de projet et préparera des notes de synthèses pour les participants à ces réunions. Il est tenu notamment de :

- Fournir les ressources professionnelles, les moyens logistiques et les fournitures et consommables nécessaires à l'exécution, dans les règles de l'art, des prestations prévues contractuellement au titre de cette étude;
- Consulter toute étude qui pourrait contribuer à une meilleure connaissance des problématiques et de l'aire de l'étude ;
- Effectuer des déplacements sur les lieux, des visites, des contacts et des réunions avec les responsables au niveau local pour la collecte de l'information. **Il établira à cette occasion une liste des personnes contactées avec mention des dates et lieu des rencontres ;**
- Apporter aux documents provisoires les modifications demandées suite aux procédures de suivi, de concertation ou d'approbation ;
- **Remettre au maître d'ouvrage, les rapports mensuels relatant l'état d'avancement des travaux et les éventuelles difficultés rencontrées ;**
- Etablir et remettre au maître d'ouvrage, les rapports objets de l'ensemble des missions décrites à l'article 4 de ce CPS.

ARTICLE 8 : COMPOSITION DE L'EQUIPE

L'équipe à mettre en place doit être pluridisciplinaire et composée d'experts ayant une expérience confirmée en ingénierie des déplacements et de la mobilité urbaine. Elle doit être dirigée par un chef de projet de haut niveau ayant une expérience confirmée en la matière. La connaissance du contexte et la réalisation des études similaires sont un crédit déterminant dans le choix du contractant. L'équipe comprendra les profils suivants :

- Chef de projet, Expert confirmé en matière de conduite d'études multimodales des déplacements et des systèmes de transport, justifiant de plus de 10 ans d'expérience ;
- Architecte - Urbaniste, expert en planification urbaine, justifiant de plus de 8 ans d'expérience ;
- Ingénieur spécialisé dans la gestion des circulations et du stationnement, justifiant de plus de 5 ans d'expérience,
- Sociologue spécialisé dans le domaine des déplacements et de la mobilité urbaine, justifiant de plus de 5 ans d'expérience.
- Economiste spécialisé dans le domaine des transports, justifiant de plus de 5 ans d'expérience.

Il est souhaitable de renforcer l'équipe par un ingénieur statisticien et tout autre profil dont l'apport contribuera à l'enrichissement de l'étude.

Le chef de projet assurera la direction technique et l'animation des réunions de concertation quand celles-ci sont programmées et veillera à ce que toutes les tâches prévues dans chaque phase d'étude soient exécutées dans leurs délais. Le chef de projet peut adjoindre à son équipe les profils qu'il jugera utiles pour l'élaboration de ladite étude.

L'équipe devra en particulier justifier des expériences suivantes :

- avoir réalisé des études achevées de planification de la mobilité urbaine à l'échelle de villes de tailles différentes et, si possible, dans des pays et contextes différents ;
- avoir mis en œuvre, concrètement sur le terrain, différents plans de mobilité ;
- maîtriser et avoir mis en œuvre les principaux outils de gestion des déplacements urbains, tels que :
 - la circulation routière ;
 - le stationnement ;
 - la signalisation lumineuse ;
 - la modération des circulations ;
 - l'aménagement de l'espace urbain ;
 - les transports publics ;

Exceptionnellement, le maître d'ouvrage se réserve le droit de demander le remplacement d'un ou plusieurs membres de l'équipe au cours de l'exécution de leur mission. Le titulaire devra procéder à leur remplacement par le recrutement d'un professionnel de qualité au moins égale et ce dans un délai de huit (8) jours maximum.

ARTICLE 9 : ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE

L'Agence Urbaine de Khénifra veillera au bon déroulement des prestations de réalisation de l'étude et s'engage à cet effet à :

- Aider à l'accès à toutes les informations en sa possession jugées utiles pour cette étude ;
- Valider et/ou ajuster chacun des résultats des différentes missions effectuées et donner quitus final ;

ARTICLE 10 : ORGANISATION

Le titulaire est lié par le planning détaillé, figurant dans l'offre technique et **réajusté par le Maître d'Ouvrage le cas échéant**, qui fait apparaître clairement les tâches relatives à chaque mission de l'étude et un chronogramme d'affectation du personnel à ces diverses tâches.

ARTICLE 11 : SECRET PROFESSIONNEL ET CONFIDENTIALITE

Le titulaire et son personnel se considèrent comme entièrement liés par le secret professionnel, et s'engagent à n'utiliser les documents et renseignements auxquels ils auraient accès au cours de l'étude, que dans la stricte mesure des nécessités de celles-ci, et ne devraient en aucun cas les exploiter pour d'autres fins ;

Il est responsable de l'exécution professionnelle et correcte des études faisant l'objet du présent marché dont l'Agence Urbaine de Khénifra sera propriétaire .

ARTICLE 12 : DELAIS DE REALISATION DE L'ETUDE

Le délai de réalisation de l'étude est de **09 mois**, à compter du lendemain de la notification de l'ordre de service prescrivant au titulaire de commencer les prestations de réalisation. Ce délai ne prend pas en compte les délais que se réserve le maître d'ouvrage pour la validation des prestations.

Le délai de réalisation est réparti, hors délais d'approbation, comme suit :

PHASES	Durée/ Mois
Rapport d'établissement	1
Diagnostic-analyse et orientations générales	5
Rapport de synthèse et Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de khénifra	3
TOTAL	9

Sont hors délais, les délais de concertation et d'instruction après le dépôt des documents par le contractant. Les délais de correction, après les concertations autour des rendus de chaque phase, seront d'un (01) mois, **faute de quoi les pénalités de retard à l'article 14 seront appliquées.**

ARTICLE 13 : ORDRE DE SERVICE

Il est à noter que chaque phase de l'étude sera sanctionnée par un ordre de service distinct de commencement soldée par la réception des documents y afférents. L'ordre de service de la première phase est bien entendu celui du démarrage de l'étude en question.

Si le prestataire ne reçoit pas l'ordre de service pour débiter une phase donnée, le maître d'ouvrage lui notifie un ordre de service lui prescrivant l'arrêt de l'étude.

Le prestataire est tenu de se conformer aux ordres de services qu'il reçoit du maître d'ouvrage pour la reprise de l'étude au terme de chaque phase. A savoir

ARTICLE 14 : PENALITES DE RETARD

En cas de retard, des pénalités de retard sanctionnant le non-respect du planning des différentes étapes sont prévues. Une pénalité par jour calendaire de retard, égale à 1/1000 du montant du marché qui sera issu de cet appel d'offre sera opérée sur chaque décompte.

Toutefois, le montant global des pénalités pour retard est limité à dix pour cent (10%) du montant du marché, en application de l'article 42 du C.C.A.G.E.M.O.

Lorsque le plafond des pénalités est atteint, le maître d'ouvrage est en droit de résilier le marché après mise en demeure préalable et sans préjudice des mesures coercitives prévues par l'article 42 du CCAG-EMO.

ARTICLE 15 : RECEPTION PROVISOIRE- RECEPTION DEFINITIVE

A- Réception provisoire

Après réception des rendus provisoires de chaque phase, le maître d'ouvrage pourra :

- 1- Soit accepter les documents sans réserve, ce qui impliquera son approbation ;
- 2- Soit inviter le titulaire à procéder à des corrections ou amélioration de détail ;
- 3- Soit rejeter les documents pour insuffisance grave.

Dans le deuxième cas, le titulaire disposera de trente jours (30j) pour remettre les documents en forme définitive, étant précisé que les frais de reprise des documents sont entièrement à la charge du titulaire. Les documents finaux de chaque phase feront l'objet d'un procès-verbal de réception

provisoire partielle. Dans le troisième cas, l'agence urbaine procédera de plein droit à la résiliation du marché, sans indemnités pour le contractant.

Dans tous les cas, les frais de reprise du rapport sont entièrement à la charge du titulaire. La réception totale sera établie à la réception et approbation, par le maître d'ouvrage, de tous les documents requis.

A l'issue de la procédure de vérification et d'approbation des rapports et documents de la dernière phase de l'étude remis par le titulaire, le maître d'ouvrage prononcera la réception provisoire du marché.

B- Réception définitive

Conformément aux stipulations de l'article 49 du CCAG-EMO et après expiration du délai de garantie, il sera procédé à la réception définitive après que le maître d'ouvrage soit assuré que les anomalies ou les imperfections éventuelles ont été réparées par le titulaire.

L'Agence urbaine de Khénifra sera la seule autorité habilitée à notifier au titulaire, en temps opportun, toutes les observations relatives aux différents documents d'étude prévus par le présent appel d'offres et à prononcer leur approbation.

ARTICLE 16 : CONCERTATIONS

Le titulaire doit prévoir dans le planning général, de possibles concertations élargies après la remise de la version provisoire de l'étude. Elles réuniront certains intervenants dans la planification et la gestion des déplacements urbains ;

Elles ont pour objectif de recueillir les divers avis sur les préconisations définies ;

Ces concertations visent à garantir l'adhésion de tous les intervenants aux propositions et recommandations et par-là, la concrétisation effective de celles-ci ;

L'Administration peut associer à ces concertations toute personne ou organisme dont l'avis lui paraît utile. Un maximum de trois réunions est à prévoir.

ARTICLE 17 : MODALITES DE PAIEMENT

Le règlement des sommes dues au titulaire interviendra après réception et validation des rapports de chaque phase sur présentation de décompte provisoire selon la décomposition du montant global et ce, dans les limites fixées ci-après :

- 20% (vingt pour cent) du montant du marché correspond à la remise du rapport d'établissement ;
- 50% (cinquante pour cent) du montant du marché correspond à la remise des rapports définitifs de la phase relative au diagnostic-analyse et orientations générales
- 30% (trente pour cent) du montant du marché à la remise des rapports définitifs de la phase relative au rapport de synthèse et Plan de Déplacement et de Circulation de la ville de Khénifra.

Le maître d'ouvrage se libérera des sommes dues au titre du présent marché par virement au compte bancaire indiqué au préambule.

Pour les concurrents non installés au Maroc, ils sont tenus d'ouvrir un compte en dirhams convertible auprès des banques nationales et de désigner un représentant fiscal. Et conformément à l'article 12 de la loi n° 24-86 instituant un impôt sur les sociétés et à l'article 19 de la loi n° 17-89 relative à l'impôt général sur le revenu, un prélèvement (retenue à la source) de (10% dix pour cent) sur les

produits bruts perçues par les personnes physiques et morales non résidentes sera appliqué, ainsi que le prélèvement de la TVA de 20% (vingt pour cent) sur les sommes de chaque décompte.

ARTICLE 18 : PROPRIETE DE L'ETUDE

Les versions définitives des documents et rapports de l'étude restent la propriété du maître d'ouvrage et doivent lui être remises. Le maître d'ouvrage se réserve le droit exclusif de disposer de ces rapports et documents pour ses besoins propres ainsi que pour ceux des collectivités et organismes concernés.

Le maître d'ouvrage se réserve également la totalité des droits de propriété intellectuelle et ou industrielle découlant des prestations rémunérées dans le cadre de l'étude. Les documents réalisés en vertu du présent marché sont la propriété du maître d'ouvrage qui se réserve le droit d'exploitation ultérieure. Le titulaire est autorisé à s'approprier la réalisation de l'étude, devant un public restreint, dans le but de faire état de ses références.

ARTICLE 19 : CAUTIONNEMENT-RETENUE DE GARANTIE - DELAI DE GARANTIE

a- Le cautionnement

Le cautionnement provisoire est fixé à 10.000,00 DH. (Dix Mille Dirhams). Le cautionnement définitif est fixé à 3% (trois pour cent) du montant initial du marché, arrondi à la dizaine de dirhams supérieure et doit être constitué dans les 30 jours qui suivent la notification de l'approbation du marché.

b-Retenue de garantie

En application de l'article 40 du CCAG-EMO, la retenue de garantie à prélever sur les acomptes est de dix pour cent (10%). Elle cessera de croître lorsqu'elle aura atteint sept pour cent (7%) du montant initial du marché. Cette retenue de garantie pourra être remplacée à la demande du contractant par une caution personnelle et solidaire délivrée par les établissements bancaires autorisés à cet effet ; elle sera libérée dans les 3 mois qui suivent la date de la réception provisoire du marché dans les conditions prescrites par l'article 15 du présent CPS.

c-Délai de garantie

Le délai de garantie est fixé à 3 mois à compter de la date de la réception provisoire du marché.

Pendant le délai de garantie, le titulaire sera tenu de procéder aux rectifications qui lui seraient demandées en cas d'anomalies ou imperfections constatées et de remédier à l'ensemble des imperfections ou anomalies sans pour autant que ces études supplémentaires puissent donner lieu à paiement.

ARTICLE 20 : DROITS DE TIMBRE ET D'ENREGISTREMENT

Conformément à l'article 6 du CCAG-EMO, le Contractant est tenu de s'acquitter des droits de timbre et d'enregistrement du marché, tels que ces droits résulteront des lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 21 : VALIDITE DU MARCHÉ

Le marché découlant du présent CPS ne sera valable définitif et exécutoire qu'après visa du contrôleur d'Etat de l'Agence Urbaine de Khénifra, si le visa est requis, et la notification de son approbation du Directeur de l'Agence Urbaine de Khénifra.

ARTICLE 22 : NANTISSEMENT

Dans l'éventualité d'une affectation en nantissement du marché issu du présent appel d'offres, il est prévu que :

- ✓ La liquidation des sommes dues par l'Administration en exécution du présent marché, sera opérée par les soins de la Directrice de l'Agence Urbaine de Khénifra ;

Le fonctionnaire chargé de fournir au titulaire du marché ainsi qu'au bénéficiaire du nantissement ou subrogation, les renseignements et les états prévus à l'Article 8 le Dahir n° 1-15-05 du 19 février 2015 portant promulgation de la loi n° 112-13 relative au nantissement des marchés publics.

- ✓ Les paiements prévus au présent marché seront effectués par le Trésorier Payeur de l'Agence Urbaine de Khénifra, seul qualifié pour recevoir les créanciers du titulaire du marché issu du présent appel d'offres.
- ✓ En cas de nantissement du marché, l'administration délivrera sans frais, au titulaire, un exemplaire spécial ou extrait officiel du marché portant la mention « exemple unique » et destiné à former titre.

ARTICLE 23 : ARRET DE L'ETUDE ET RESILIATION DU MARCHE

a- Arrêt de l'étude

Le maître d'ouvrage se réserve le droit de dénoncer le marché à tout moment, à charge pour lui de faire connaître son intention d'y mettre fin au moins quinze (15) jours à l'avance et par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans ce cas, le titulaire a droit, sur sa demande, à être indemnisé du préjudice dûment justifié.

Conformément à l'article 28 paragraphe 1 du CCAGEMO, il est possible d'arrêter l'étude au terme de chacune des phases du marché. Dans ce cas-là, le marché est immédiatement résilié sans que le titulaire puisse prétendre à indemnité.

b- Résiliation du marché

Au cas où le retard dans la fourniture des documents visés dans l'Article 2 serait constaté, le contractant serait considéré comme incapable d'honorer ses engagements vis-à-vis du maître d'ouvrage et le marché sera résilié de plein droit, sans indemnités pour le contractant, et ce, en application de l'article 52 du CCAGEMO.

Par ailleurs, cette clause ne fera pas obstacle à l'application des autres cas prévus par le CCAGEMO.

ARTICLE 24 : DOMICILE DU TITULAIRE

Les notifications du maître d'ouvrage sont valablement faites au domicile élu ou siège social du contractant mentionné dans l'acte d'engagement, conformément à l'article 17 du CCAGEMO.

ARTICLE 25 : ASSURANCES

Le titulaire doit adresser au maître d'ouvrage, avant tout commencement de l'exécution du marché, les attestations des polices d'assurance qu'il doit souscrire et qui doivent couvrir les risques inhérents à l'exécution du marché et ce, en application du décret n°2-05-1433 du 28/12/2005 approuvant la modification de l'article 20 du CCAG-EMO

ARTICLE 26 : LITIGES

En cas de litige entre le maître d'ouvrage et le titulaire, il sera fait recours à la procédure prévue par les articles 53 et 54 du CCAGEMO. Si cette procédure ne permet pas le règlement du litige, celui-ci sera soumis à la juridiction marocaine compétente statuant en matière administrative, conformément à l'article 55 du CCAGEMO.

La loi, qui régit le présent marché et conformément à laquelle il doit être interprété, est la loi marocaine.

ARTICLE 27 : CARACTERES GENERAUX DES PRIX

Le marché issu du présent appel d'offres est à prix global. Le prix est établi et calculé sur la base de la décomposition du montant global annexée au présent cahier des prescriptions spéciales.

Ce prix global couvre et rémunère l'ensemble des prestations qui font l'objet du marché et telles qu'elles doivent être exécutées conformément à ce dernier.

Les prix du marché sont réputés comprendre toutes les dépenses résultant de l'exécution des études y compris tous les droits, impôts, taxes, frais généraux, faux frais et assurer au prestataire une marge pour bénéfice et risques et d'une façon générale toutes les dépenses qui sont la conséquence nécessaire et directe du travail.

Le marché issu du présent appel d'offres est un marché à prix global forfaitaire. Tous les prix sont considérés fermes et tiennent compte des salaires et charges sociales du personnel du contractant du marché, des frais généraux, des faux-frais et bénéfices ainsi que toutes sujétions relatives à l'exécution du marché tels les honoraires des experts, les frais d'impression et de reproduction des documents, les frais de voyages, de déplacements, de transport et de séjour au Maroc et toutes prestations prévues au marché. Il englobe également les charges financières et les primes d'assurance ainsi que toutes les taxes et tous les impôts existants ou à venir jusqu'au moment de l'exécution du marché, dont notamment la taxe sur la valeur ajoutée et à la retenue à la source pour les contribuables non-résidents.

ARTICLE 28 : SOUS TRAITANCE

Le titulaire choisit librement ses sous-traitants sous réserve qu'il notifie au maître d'ouvrage la nature des prestations qu'il envisage de sous-traiter ainsi que l'identité, la raison ou la dénomination sociale et l'adresse des sous-traitants et une copie certifiée conforme contrat précité.

En tout état de cause, la sous-traitance doivent satisfaire aux dispositions des articles 24 et 141 du règlement relatif aux conditions et formes de passation des marchés de l'Agence Urbaine de Khénifra.

ARTICLE 29 : MONTANT DU MARCHE

Le montant global du marché est fixé à :

En chiffre : DH TTC

En lettre : dirhams toutes taxes comprises.

MODELE DU CADRE DU BORDEREAU DU PRIX GLOBAL :

N° du prix	DESIGNATION DE LA PRESTATION	PRIX FORFAITAIRES Hors TVA
1	L'établissement du plan de déplacement et de circulation de la ville de Khénifra	Forfait
Total hors TVA		
Total TVA (... %)		
Total TTC.....		

Fait àle.....

Signature et cachet du concurrent

MODEL DECOMPOSITION DU MONTANT GLOBAL :

N° du poste	DESIGNATION DE LA PRESTATION	QUANTITES FORFAITAIRES	PRIX FORFAITAIRES Hors TVA	TOTAL HORS TVA PAR POSTE
1	L'établissement du plan de déplacement et de circulation de la ville de Khénifra	Forfait		
Total hors TVA				
Total TVA (... %)				
Total TTC.....				

Fait àle.....

Signature et cachet du concurrent

Vu par M. le Directeur de l'Agence
Urbaine de KhénifraLe concurrent
(Signature plus la mention lu et accepté manuscrite)**NB : Il est indispensable de consulter le portail jusqu'à la veille de la date fixée pour l'ouverture des plis au cas où il y aurait des modifications.**