

2018



AGENCE URBAINE
D'EL KELAA DES
SRAGHNA-RHAMNA

ROYAUME DU MAROC
MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
NATIONAL DE L'URBANISME DE L'HABITAT ET DE LA
POLITIQUE DE LA VILLE



Appel d'offres N° 08 /2018

**ETABLISSEMENT DU PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET
TRANSPORT DE LA VILLE DE BEN GUERIR**

Province des Rhamna

CAHIER DE PRESCRIPTIONS SPECIALES

Appel d'offres ouvert sur offres de prix en application de l'alinéa 2, paragraphe 1 de l'article 16 et de l'alinéa 3, paragraphe 3 de l'article 17 du règlement relatif aux conditions et formes de passation des marchés de l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna.



- Article 01 :** Objet de l'appel d'offres
- Article 02 :** Répartition des lots
- Article 03 :** Documents constitutifs du marché
- Article 04 :** Références aux textes généraux
- Article 05 :** Problématique et présentation de l'étude
- Article 06 :** Objet de l'étude
- Article 07 :** Aire de l'étude
- Article 08 :** Missions du contractant
- Article 09 :** Documents mis à la disposition du contractant
- Article 10 :** Composition de l'équipe
- Article 11 :** Rendus et délais d'exécution
- Article 12 :** Caractéristiques des livrables
- Article 13 :** Montant du marché et Modalités de paiement
- Article 14 :** Modalités de concertation et de suivi
- Article 15 :** Approbation et visa du marché
- Article 16 :** Election du domicile du contractant
- Article 17 :** Réception
- Article 18 :** Nantissement
- Article 19 :** Nature des prix
- Article 20 :** Caractères des prix-Révision des prix
- Article 21 :** Cautionnement Retenue de garantie
- Article 22 :** Assurance du contractant
- Article 23 :** Droits de timbre et d'enregistrement
- Article 24 :** Sous-traitance
- Article 25 :** Pénalités
- Article 26 :** Résiliation du marché
- Article 27 :** Retenue à la source applicable aux titulaires étrangers non-résidents au Maroc
- Article 28 :** Secret professionnel et propriété des études
- Article 29 :** Règlement des différends et litiges

Entre les soussignés :

L'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna représentée par sa Directrice désigné ci-après par «Le maître d'ouvrage. »

D'UNE PART,

ET :

Monsieur.....en qualité.....

Agissant en son nom et pour son propre compte

Faisant élection de domicile :.....

Inscrit au registre du commerce desous n°

Affilié à la CNSS sous n°

Titulaire du compte bancaire n°

En cas de groupement, préciser :

Le mandataire commun :

Agissant conjointement et solidairement :

Faisant élection du domicile :

Compte bancaire du groupement

Ouvert auprès de la banque.....

En vertu des pouvoirs publics qui lui sont conférés, au nom et pour le compte du.....désigné ci-après par « le contractant »

D'AUTRE PART,

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Article 01. Objet de l'appel d'offres

Le présent appel d'offres ouvert sur offres de prix a pour objet l'établissement du Plan Directeur de Circulation et Transport de la ville de Ben Guérir, telles qu'elles sont définies par le présent CPS.

Pour cette étude, le contractant devra mener les tâches qui sont décrites ci-après, et telles qu'elles sont détaillées dans l'article 7 du marché.

Article 02 : Répartition des lots

Le présent appel d'offre est lancé en lot unique.

Article 03. Documents constitutifs du marché

Les documents constitutifs du marché sont ceux énumérés ci-après :

- L'acte d'engagement ;
- Le présent cahier des prescriptions spéciales (C.P.S), complété par l'offre technique du concurrent ;
- Le bordereau du prix global et de la décomposition du montant global par poste ;
- Le cahier des clauses administratives générales (C.C.A.G-EMO).

En cas de contradiction ou de différence entre les pièces constitutives du marché, ces pièces prévalent dans l'ordre où elles sont énumérées ci-dessus.

Article 04. Référence aux textes généraux

Les obligations du contractant découlant du présent appel d'offres résultent du présent cahier de prescriptions spéciales CPS et des documents ci-après :

1. Le Règlement relatif aux marchés publics de l'Agence Urbaine d'EL Kelâa des Sraghna-Rhamna ;
2. Le cahier des clauses administratives générales, applicables aux marchés de services portant sur les prestations d'études et de maîtrise d'œuvre, passés pour le compte de l'Etat (C.C.A.G EMO) approuvé par Décret n° 2- 01.2332 en date du 22 Rabii I 1423 (4 juin 2002) (B.O n° 5010 du 6 juin 2002 p 665 et rectificatif BO n° 5040 du 19/09/02 p 1009), sauf les dérogations expressément stipulées au présent CPS ;
3. Les textes législatifs et réglementaires concernant l'emploi, la sécurité et les salaires du personnel. Particulièrement le dahir n° 2-27-051 du 15 janvier 1972 portant revalorisation du salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) ;
4. Le Dahir n° 1-85-437 du Rabia II 1406 (20 décembre 1986) portant promulgation de la loi n° 30-85 relative à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) tel qu'il a été modifié et complété;
5. Le dahir n°1-03-195 du 16 Ramadan 1424 (11 novembre 2003) portant promulgation de la loi n°69-00 relative au contrôle financier ;
6. Le dahir n°1-03-194 du 14 Rejeb 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n°65-99 relative au code du travail ;
7. Le décret n° 2-16-344 du 22 juillet 2016 fixant les délais de paiements et les intérêts moratoires relatifs aux commandes publiques ;
8. Le 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 ;
9. La Loi n° 30-93 relative à l'exercice de la profession d'ingénieurs Géomètres-Topographes (B.O n° 4246 du 13-03-94) ;

10. La Décision du Ministère des Finances et de la Privatisation n°212 DE/SPC du 06 mai 2005 fixant les seuils des actes soumis aux visas des contrôleurs d'Etat des Agences Urbaines ;

11. 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 ;

12. L'ensemble des textes spéciaux et documents généraux relatifs aux prestations à effectuer, rendues applicables à la date de passation du marché.

S'ajoutant à ces documents tous les textes législatifs et règlements en vigueur.

Le contractant 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 les textes susvisés prescrivent des clauses contradictoires, le soumissionnaire devra se conformer aux textes les plus récents.

Article 5. Problématique et présentation de l'étude

L'urbanisation rapide et le développement socio-économique des villes marocaines génèrent de plus en plus de besoin en mobilité, pour assurer les liens entre les activités, aussi bien économiques que sociales. Ainsi, la mobilité est devenue un axe majeur de la politique urbaine, plaçant la circulation et les transports au cœur d'un urbanisme recentré sur la place de l'individu en ville. La compréhension de la mobilité en ville nécessite la prise en compte du développement des activités urbaines et de leur organisation dans leur ensemble, la nature des différents espaces, le tissu social, économique qui caractérise ces activités.

Les déplacements représentent également, un enjeu important pour le développement économique de la ville, il faut donc prendre en compte non seulement les déplacements des personnes mais aussi le transport et les livraisons de marchandises. Il s'agit d'inclure tous les usagers et les acteurs de la ville dans une telle politique de déplacements, à mettre en place.

La question du transport urbain pose avant tout, la question de l'accessibilité des différents lieux de vie, dans une logique de durabilité. L'accessibilité est sans doute l'élément clef car c'est elle qui conditionne l'équilibre entre les territoires de la ville. Il permet à l'ensemble des populations de passer facilement d'une partie à l'autre de la ville, quel que soit leur origine sociale ou leurs niveaux de motricité (personnes âgées, personnes handicapées...). Sans cette accessibilité la ville devient génératrice d'exclusion.

La ville de Benguerir connaît ces dernières années un développement urbain important consacré par la mise en œuvre d'un certain nombre de projet structurant : université internationale polytechnique, lycée d'excellence, zone agropole,...., qui a concouru à l'augmentation de volume de circulation à l'intérieur de la ville.

Ainsi, vu les rythmes de développement urbain et de croissance démographique que connaît cette ville à l'instar de toutes les villes moyennes marocaines, elle est soumise progressivement à une mobilité croissante et évolutive et à une intensification de la motorisation qui exerce une pression de plus en plus forte sur les systèmes de transport.

La ville de Benguerir est le chef-lieu de la province des Rhamna où se concentre un certain nombre des équipements administratifs et socio-économique qui génèrent un flux de

déplacement venant de l'ensemble du territoire de la province notamment la zone d'influence.

En outre, cette ville occupe une position stratégique, elle est située entre les métropoles Casablanca et Marrakech. Elle connaît un volume important de trafic routier à destination de Casablanca et/ou de Marrakech, telle qu'elle constitue un carrefour d'intersection de l'autoroute Casablanca-Agadir, la route nationale n°9 et la route régionale n°206 reliant Safi et Béni Mellal.

Benguerir abrite aussi, une gare ferroviaire qui génère un flux de circulation de ou vers les villes limitrophes.

L'ensemble des éléments cités précédemment a créé une situation problématique en matière de fluidité, congestion, stationnement et organisation de la circulation et transport dans la ville, d'où l'importance de la mise en place d'un plan directeur de circulation et de transport pour la ville de Benguerir.

Ce plan mettra certainement en exergue les limites du système actuel de déplacement et la nécessité absolue d'engager des opérations portant à la fois sur la résolution des dysfonctionnements actuels à travers des mesures opérationnelles pratiques, et sur l'élaboration de solutions permettant d'anticiper les problèmes de demain.

C'est dans ce contexte que la présente étude a été engagée afin de définir une stratégie d'organisation des déplacements urbains permettant de développer et d'optimiser le fonctionnement des différents modes de déplacement existant et de définir les complémentarités et les articulations entre ces modes en adéquation avec le développement urbain de l'agglomération.

Article 6. Objet de l'étude

Cette étude porte sur la réalisation d'un Plan Directeur de Circulation et de Transport de la ville de Ben Guérir. Le PDCT a pour objectif général l'identification des dysfonctionnements structurants et l'élaboration des solutions prioritaires et opérationnelles en matière de gestion des déplacements urbains de la ville de Ben Guérir. Il vise également à définir des actions prioritaires dans le court et le moyen terme afin d'éviter la congestion, l'étouffement de la ville et le dysfonctionnement des modes de transport. Par conséquent, l'étude permettra la ville de Benguerir de se doter d'un nouvel outil pour concevoir une politique cohérente en matière de transports et adaptée à l'évolution du territoire. Cette démarche globale de planification et de prospective doit impliquer l'ensemble des acteurs pour définir les solutions adaptées.

L'un des enjeux principaux de cette étude réside dans sa volonté d'aborder l'ensemble des composantes du système de la mobilité urbaine grâce à une approche plurisectorielle et multimodale. 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 lesquels les réseaux et modes de déplacement actuels doivent se développer ;
- Garantir un service de qualité aux citoyens en matière de transport et lutter contre les modes de transport clandestin ;
- Améliorer et contrôler la circulation carrossable et piétonne et organiser le stationnement et le parcage ;
- Amélioration de la sécurité des déplacements afin de diminuer le nombre des accidents de la route dans la ville ;
- Améliorer le système de signalisation ;
- Proposer des aménagements où le piéton prend possession de la ville ;
- Proposer d'autres circuits (cyclistes, navettes...) ;
- Développement d'infrastructures (Chemin de fer, Autoroute, route nationale...)

Article 7. Aire de l'étude :

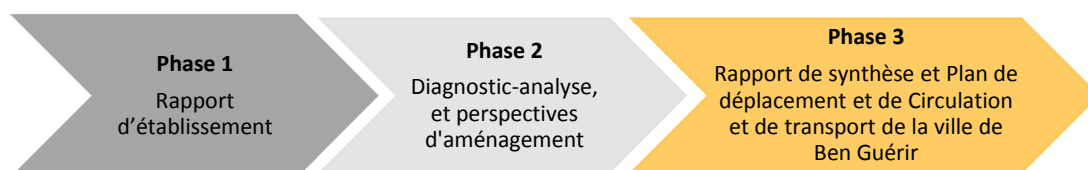
Dans le cadre de l'étude d'établissement du plan directeur de circulation et de transport de la ville de Ben Guérir, deux périmètres d'analyse à distinguer :

- **Le périmètre de l'aire d'intervention de l'étude**, et qui correspond au territoire de la commune territoriale de Benguerir intégrant les projets d'urbanisation futures programmés à court terme, autrement dit, il s'agit de la zone d'action de la commune territoriale de Benguerir.
- **Le périmètre de l'aire d'investigation de l'étude**, qui s'étend à l'ensemble du territoire sur lequel s'exprime la mobilité générée par l'agglomération urbaine de Benguerir en liaison avec son environnement extérieur. Ce périmètre intégrera l'ensemble des potentialités de développement du territoire de la commune de Benguerir.

Les projections et perspectives du Plan Directeur de Circulation et Transport de la commune territoriale de Ben Guérir se feront pour les horizons cinq, dix et quinze ans. Ces aires, seront délimitées en commun accord entre le maître d'ouvrage et le contractant et seront présentées et validées lors de la réunion de lancement.

Article 8. Missions du contractant

Pour l'élaboration de l'étude, les différentes phases à développer par le contractant se présentent trois 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 les 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 contractant devra mettre en exergue, en outre :

- Un pré-diagnostic succinct qui présente la problématique détaillée et ciblée, tout en prenant en compte les conditions actuelles de la mobilité urbaine au niveau de l'aire de l'étude ainsi que, ses principaux enjeux actuels et futurs ;
- Un cadrage initial des travaux à mener (enquêtes ménages, fiches-enquêtes détaillées, échantillonnage...);
- Le chronogramme des tâches et l'organigramme de l'étude ;
- 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, 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.

Phase 2 : Diagnostic-analyse, et perspectives d'aménagement

Afin de construire le Plan Directeur de Circulation et Transport de la ville de Benguerir (PDCT) en conformité avec les enjeux territoriaux, mais également à l'échelle de la commune, il est indispensable d'effectuer une lecture transversale de la mobilité actuelle de l'aire de l'étude. La deuxième phase comporte deux volets :

A. Volet diagnostic-analyse

Au titre de cette phase, le contractant est appelé à établir un diagnostic analytique de la problématique des déplacements urbain au niveau de l'aire 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...). Il recense et identifie les projets et politiques alloués à la mobilité, au transport et à l'aménagement.
- **Un Diagnostic Thématique** : des 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 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 de trafic routier dans les périodes de pointes et sur les sections ou carrefours principaux de la ville. Selon les problématiques spécifiquement évoquées dans les entretiens ou à 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 contractant d'identifier les forces et les faiblesses de la ville de Benguerir 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 Benguerir 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 contractant 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 les 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 où 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 d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna. 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 déplacements. 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 ménage ;
- ✓ 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 déplacements 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.

2.5 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 Ben Guérir.

Le titulaire est tenu de traduire le recueil-analyse d'informations et de données en expression graphique et cartes thématiques 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 ;
- ✓ 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 une 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 voies cohérentes avec les fonctions des quartiers traversés et sera soumis à l'approbation de l'Agence Urbaine d'EL Kelâa des Sraghna-Rhamna.

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 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.

Menée 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, rocadés...) doit être analysée en terme de localisation et d'articulation ainsi que leurs impacts sur le réseau existant.

B. Volet perspectives d'aménagement

Partant du diagnostic-analyse établi, la réflexion sera menée par le contractant 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 termes des conditions de déplacements dans la ville de Ben Guérir.

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 tendanciennes pour l'ensemble de la ville de Ben Guérir 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 forme des 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, recalibrage de la chaussée, etc.) ;
- ✓ Le réaménagement de carrefours les plus problématiques, a priori en milieu urbain dense ;
- ✓ 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 ;
- ✓ 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 d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna, le « rapport Diagnostic-analyse, orientation et perspectives d'aménagement » consignait les travaux traités dans cette phase.

Ce travail sera réalisé en étroite collaboration avec les responsables techniques locaux. Le contractant 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.

Phase 3 : Rapport de synthèse et Plan de Déplacement et de Circulation et de Transport de la ville de Ben Guérir.

Au terme de ce projet, 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 Ben Guérir ;
 - ✓ Une synthèse de la démarche appliquée à l'étude sur les plans à la fois méthodologique, organisationnel et technique ;
 - ✓ Une note de présentation du PDCT explicitant notamment les principales orientations opérationnelles et les perspectives d'aménagement préconisées pour la gestion et la planification des déplacements urbains à la ville de Ben Guérir.

- 2. Le Plan de Déplacement et de Circulation et de Transport de la ville de Ben Guérir :**

Sous forme d'une 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 Ben Guérir, 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 et de Transport (PDCT) 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. PDCT à court terme :

Ce plan concernera le court terme (cinq 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 de Ben Guérir. Il définira les priorités et indiquera les localisations des projets prioritaires.

B. Le PDCT pour le moyen et le long terme :

Ce plan concernera le moyen et le long terme (**dix et quinze 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 de Ben Guérir.

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

Le « Plan Directeur de Circulation et du Transport » sera présentée sous forme d'un document graphique à l'échelle 1/5000 précisant les différentes actions à mettre en place à savoir :

- Un plan de déplacement et de circulation ;
- Une réorganisation du transport en commun ;
- Un plan de signalisation ;
- Un plan de stationnement ;
- Un plan de réaménagement des points noirs.

Ce schéma sera accompagné par un document regroupant l'ensemble des projets sous forme de fiches projets (par ordre de priorité) étayés de mesures d'accompagnements concrètes garantissant une meilleure opérationnalité.

Chaque fiche doit comprendre les types d'interventions, le phasage, le foncier, le montage technique, financier, ...etc.

Article 9. Documents mis à la disposition du contractant

Suite à la notification de l'approbation du marché, l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna met au titulaire, contre décharge, un exemplaire vérifié et certifié conforme de l'acte d'engagement, du cahier de prescriptions spéciales et des pièces expressément désignées comme constitutives du marché.

A la remise de l'ordre de service au contractant, le maître d'ouvrage remettra au contractant les documents photogrammétriques ou topographiques disponibles (restitution, photographies aériennes...) dont elle dispose, à titre d'exemple :

- ✓ La Charte Architecturale, urbanistique et paysagère de la ville de Ben Guérir ;
- ✓ La photo restitution ;
- ✓ Le plan d'aménagement de la ville de Ben Guérir ;
- ✓ Les plans de restructuration et de redressement ;
- ✓ Le plan vert de la ville de de Ben Guérir.
- ✓

Article 10. Composition de l'équipe

Les missions relatives à l'élaboration de l'étude du plan Directeur et de transport de la ville de Ben Guérir nécessitent la mise en place d'une équipe cohérente dirigée par un chef d'équipe de haut niveau ayant une expérience confirmée de 3 ans au minimum en **ingénierie routière et mobilité urbaine**. Cette équipe doit être composée par ordre de priorité, au moins, par les spécialités suivantes :

- Ingénieur/ master en ingénierie routière ou domaine similaire (**Chef d'équipe**) ;
- Architecte ;
- Economiste ;
- Sociologue ;
- Environnementaliste ;

- Ingénieur ou master en SIG.

Cette équipe de base peut être complétée par d'autres profils selon la taille et les spécificités de l'aire d'étude.

En cas de désistement d'un membre de l'équipe du titulaire, le chef de projet est tenu d'informer le maître d'ouvrage à cet effet et proposer un remplacement du profil en question pour validation du maître d'ouvrage.

Dans le cas où le chef de projet n'est pas le contractant, il devra être investi par ce dernier de tous les pouvoirs décisionnels techniques afférents à l'étude en question.

Article 11. Rendus et délais d'exécution

La durée globale de l'étude est de **270 jours**. Ne sont pas compris dans cette durée, les délais d'instruction, de correction, il est entendu que l'étude est en arrêt provisoire automatiquement après dépôt des documents sans que cela ne fasse l'objet d'une notification par les services de l'AUKS-R.

Le contractant s'engage à démarrer l'étude dès réception de l'ordre de service de commencement selon les délais décrits dans le tableau ci-après.

Le bureau d'études devra respecter les délais de réalisation de la mission pour les différentes phases décrites précédemment selon le tableau ci-dessous :

Phase de l'étude	Délais du rendu	Délais de correction	Nombre de copies
Phase 1 : Rapport d'établissement.	60 jours	15 jours	- 20 copies du rapport provisoires +05 DVD - 20 copies du rapport validé +05 DVD
Phase 2 : Diagnostic-analyse et perspectives d'aménagement.	120 jours	15 jours	- 20 copies du rapport provisoires +05 DVD - 20 copies du rapport validé +05 DVD
phase 3 : Rapport de synthèse et Plan de déplacement et de Circulation et de transport de la ville de Ben Guérir.	90 jours	15 jours	- 20 copies du rapport provisoires +20 copies du plan provisoires +05 DVD. -20 copies du rapport validé + 20 copies du plan corrigé +05 DVD

Article 12. Caractéristiques des livrables

Le contractant aura à fournir :

1- Rendu, textes et graphiques :

Le contractant aura à fournir :

- ✓ Les rapports en édition provisoire et les rapports en édition finale de chaque phase ;
- ✓ Les plans sur feuille de restitution avec cartouche et légende ;
- ✓ Le DVD comprenant les fichiers numériques constituant les documents écrits **modifiables** pour les textes et les tableaux et les graphiques, JPEG, PDF, PSD pour les

images et schémas, un format arrêté d'un commun accord avec le maître d'ouvrage pour le dessin du plan.

L'impression des rapports relatifs aux différentes phases se fera en **couleur**, sur un support papier de bonne qualité. Au moins 05 exemplaires des plans graphiques seront produits en **couleur**.

2- Numérisation du Plan :

La dématérialisation du plan consiste à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour disposer sous forme numérique des documents graphiques et des textes qui le compose. Les dispositions du règlement applicables par zone seront toujours numérisées dans leur intégralité.

Pour chaque zone, le document devra permettre la consultation des informations spécifiques en envoyant systématiquement le lecteur au début du chapitre relatif à la zone en question.

Le contractant devra remettre au maître d'ouvrage un Plan numérisé sous format DWG. En outre du format « DWG », Le contractant est tenu à présenter un livrable cartographique du document d'urbanisme sous format compatible avec le SIG disponible au niveau de l'agence urbaine. Le livrable doit être structuré sous des couches SIG de type universelle « Shapefile (*.shp) ». Les couches minimales à livrer sont :

- ✓ La limite du document sous format polygonale avec ces informations attributaires ;
- ✓ Les bornes du document sous format ponctuel avec leurs informations attributaires ;
- ✓ Les zoning sous format polygonale avec leurs informations attributaires ;
- ✓ Les axes de voirie sous format polyligne avec leurs informations attributaires.

Les informations attributaire à intégrer seront arrêtées en commun accord avec l'Agence urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna.

Article 13. Montant du marché et modalités de paiements

Le montant global du marché est arrêté à la somme de.....DH. Ce montant est fermé et s'entend toutes taxes comprises.

Il sera liquidé en fonction de la remise et de l'approbation des documents en pourcentage du montant total, comme précisé dans l'article 11 ci-dessus.

Les paiements seront effectués en dirham marocain, sur la base des prix forfaitaires affectés aux différentes phases de la prestation objet du marché, et ce comme précisé ci-après.

- **Phases 1** : «Rapport d'établissement»: le paiement de cette phase, se fait par application du prix forfaitaire de la décomposition du montant global, sans toutefois dépasser **20 %** du montant total du marché.
- **Phase 2** : «Diagnostic-analyse et perspectives d'aménagement» : Le paiement de cette phase, se fait par application du prix forfaitaire de la décomposition du montant global, sans toutefois dépasser **30 %** du montant total du marché.

- **Phase 3** : «Rapport de synthèse et Plan de déplacement et de Circulation et de transport de la ville de Ben Guérir» : Après l’approbation des documents finaux, le maître d’ouvrage procédera au paiement du reliquat du montant du marché.

Les sommes dues aux différentes phases ne seront débloqués qu’après remise des documents dûment repris en fonction des remarques éventuelles de l’Agence et ce, selon le nombre de copies contractuelles.

Les paiements seront effectués par virement au compte n° (RIB sur 24 positions).....ouvert auprès de.....

Article 14. Modalités de concertation et de suivi

Il convient de préciser que la concertation autour du projet de Plan Directeur et de transport de la ville de Ben Guérir s’organisera sous forme de réunions techniques organisées lors des phases d’étude et pendant lesquelles le BET sera invité à faire une présentation des travaux de la phase correspondante. Ces réunions regrouperont l’ensemble des acteurs concernés.

Le chef du projet est tenu d’assister personnellement, accompagné des membres de son équipe à l’ensemble des réunions techniques programmées à l’initiative du maître d’ouvrage. Le contractant est chargé par le maître d’ouvrage de la réalisation **des documents et supports nécessaires** à la concertation, ainsi que l’animation des réunions techniques et de concertation et la rédaction des comptes rendus. **Il est également tenu d’apporter les corrections aux différents documents élaborés tout au long de l’étude.**

Article 15. Approbation et visa du marché

Le présent marché ne sera valable, définitif et exécutoire qu’après notification de son approbation par la Directrice de l’Agence Urbaine d’El Kelâa des Sraghna-Rhamna et son visa par le Contrôleur d’Etat si le visa est requis.

L’approbation de ce marché sera notifiée à l’attributaire, dans un délai maximum de **(75) jours**, à compter de la date fixée pour l’ouverture des plis.

Si la notification de l’approbation n’est pas intervenue dans ce délai, l’attributaire est libéré de son engagement vis-à-vis du maître d’ouvrage.

Toutefois, le maître d’ouvrage peut avant l’expiration du délai visé au paragraphe premier ci-dessus proposer à l’attributaire, par lettre recommandée, de maintenir son offre pour une période supplémentaire déterminée ne dépassant pas **(30) jours**. L’attributaire doit confirmer son engagement avant la date limite fixée par le maître d’ouvrage à compter de la date de la réception de la lettre recommandée de ce dernier. En cas de refus le cautionnement provisoire sera restitué à l’attributaire.

Article 16. Election du domicile du contractant

Les notifications prévues à l’Article 17 du C.C.A.G-E.M.O seront faites à l’adresse indiquée dans l’acte d’engagement.

En cas de changement d'adresse, le contractant est tenu de faire connaître sa nouvelle adresse au maître d'ouvrage dans un délai de **15 jours** par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 17. Réception.

a-/ Réception partielle des prestations :

Les différents documents sont soumis à des vérifications destinées à constater qu'elles répondent aux stipulations prévues dans le présent CPS. Ces vérifications sont effectuées par le maître d'ouvrage suivant les modalités prévues au présent CPS et au CCAG EMO.

Après vérification le maître d'ouvrage procédera:

- Soit à l'approbation du rapport, document ou produit sans réserve ;
- Soit invitera le titulaire à procéder à des corrections ou améliorations pour les rendre conformes aux exigences du cahier des prescriptions spéciales et aux règles de l'art ;
- Soit, le cas échéant, prononcera un refus motivé du rapport, document ou produit pour insuffisance grave dûment justifiée.

A l'issue de la procédure de vérification et/ou d'approbation des rapports, documents ou produits prévus, pour chaque phase, le maître d'ouvrage prononce la réception provisoire partielle. Chaque réception provisoire partielle donne lieu à l'établissement par le maître d'ouvrage d'un procès-verbal dont une copie est notifiée au titulaire, La dernière réception provisoire partielle est assimilée à la réception provisoire du marché.

Il est entendu que les prestations sont en arrêt provisoire automatiquement après dépôt des documents pour instruction sans que cela fasse nécessairement l'objet d'une notification écrite d'un arrêt des prestations par l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna.

b-/ Réception définitive des prestations :

La réception définitive, confondue avec la réception provisoire, sera prononcée par le Maître d'Ouvrage après expiration du délai d'exécution, prévu ci-dessus, et dans la mesure où le titulaire aura respecté les termes du marché qui sera découlé du présent appel d'offres. Ladite réception définitive fera l'objet d'un procès-verbal établi et signé par les membres de la commission de réception et le titulaire.

Article 18. Nantissement

Les conditions de nantissement sont régies conformément aux dispositions du Dahir n° 1-1505 du 29 rabii II 1436 (19 Février 2015) portant promulgation de la loi n° 112-13 relative au nantissement des marchés publics, étant précisé que :

- La liquidation des sommes dues par le maître d'ouvrage en exécution du marché sera opérée par les soins du directeur de l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna ;
- Au cours de l'exécution du marché, les documents cités à l'article 8 de la loi n°112-13 peuvent être requis du maître d'ouvrage, par le titulaire du marché ou le bénéficiaire du nantissement ou de la subrogation, et sont établis sous sa responsabilité ;

- Lesdits documents sont transmis directement à la partie bénéficiaire du nantissement avec communication d'une copie au titulaire du marché, dans les conditions prévues par l'article 8 de la loi n° 112-13 ;
- Les paiements prévus au marché seront effectués par le trésorier payeur de l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna, seul qualifié pour recevoir les significations des créanciers du titulaire du marché ;
- Le maître d'ouvrage remet au titulaire du marché une copie du marché portant la mention « exemplaire unique » dûment signé et indiquant que ladite copie est délivrée en exemplaire unique destiné à former titre pour le nantissement du marché.

Article 19. Nature des prix

Le présent marché 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.

Article 20. Caractères des prix-Révision des prix

1. Caractères des prix

Les prix du marché comprennent le bénéfice ainsi que tous droits, impôts, taxes, frais généraux, faux frais et d'une façon générale, toutes les dépenses qui sont la conséquence nécessaire et directe du travail.

2. Révision des prix

Le prix du marché sera révisable par application de la formule de révision des prix suivante :

$$P = P_0 \left[0,15 + 0,85 \left(\frac{ING}{ING_0} \right) \right]$$

Avec :

P = Le montant hors taxe révisé de la prestation considérée.

P₀ = Le montant initiale hors taxe de cette même prestation.

ING = La valeur de l'index global ingénierie du mois de la date d'exigibilité de la révision.

ING₀ = La valeur de l'index global ingénierie du mois de la date limite de remise des offres.

$\frac{P}{P_0}$ = étant le coefficient de révision des prix.

Les règles de révisions des prix sont régies par l'arrêté du chef du gouvernement n°3-302-15 du 15 Safar 1437 (27 Novembre 2015)

Article 21. Cautionnement et retenue de garantie

Le cautionnement provisoire est fixé à 15000 (quinze milles) Dirhams. Le montant du cautionnement définitif est fixé à trois pour cent (3%) du montant initial du marché.

Le montant du cautionnement provisoire fixé ci-dessus reste acquis à l'Etat dans le cas où le contractant ne réalise pas son cautionnement définitif dans un délai de **30 jours** suivant la date de la notification de l'approbation du marché.

Le cautionnement définitif ou la caution qui le remplace sera restitué et libérée à la suite d'une mainlevée délivrée par le maître d'ouvrage dans un délai maximum de trois mois suivant la date de la réception définitive du marché.

Aucune retenue de garantie ne sera prévue.

Article 22. Assurance du contractant

En application de l'article 20 du C.C.A.G-EMO, le titulaire doit adresser avant tout commencement d'exécution des prestations au maître d'ouvrage, une ou plusieurs attestations délivrées par un ou plusieurs établissements agréés à cet effet justifiant la souscription d'une ou plusieurs polices d'assurances pour couvrir les risques inhérents à l'exécution du marché découlant du présent appel d'offres.

Article 23. Droits de timbre et d'enregistrement

Les frais d'enregistrement du marché résultant du présent appel d'offres sont à la charge du contractant tels que ces droits résultent des lois et règlements en vigueur.

Article 24. Sous-traitance

Après la signature du marché découlant du présent appel d'offres, le contractant peut en confier l'exécution d'une partie à un tiers, sous réserve de notifier à l'administration la nature des prestations qu'il envisage de sous-traiter ainsi que l'identité, la raison ou la dénomination et l'adresse des sous-traitants.

La sous-traitance ne peut porter que sur la première phase de l'étude. Elle n'est valable, définitive et exécutoire qu'après son approbation par l'administration.

Les sous-traitants doivent satisfaire aux conditions requises du contractant prévues à l'article 25 du règlement relatif aux marchés publics de l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna. Le maître d'ouvrage peut exercer un droit de récusation par lettre motivée, dans un délai de **15 jours** à compter de la date de l'accusé de réception.

La sous-traitance ne peut dépasser cinquante pour cent (**50%**) du montant du marché. Dans le cas où ces obligations n'auraient pas été respectées, l'administration se réserve le droit de résilier le marchés ans préavis ni indemnité.

Article 25. Pénalités

En cas de retard, des pénalités de retard sanctionnant le non-respect du planning des différentes étapes prévues sont prévus. Une pénalité par jour calendaire de retard, égale à **1/1000** du montant du marché 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 CCAGEMO.

Article 26. Résiliation du marché

Si après approbation du présent marché, l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna décide de le résilier, elle doit en informer le contractant recommandée et s'engage à payer le contractant la valeur adéquate des travaux déjà réceptionnés.

Tous manquement grave et répété dûment constaté dans l'exécution des prescriptions du marché y compris le non-respect des délais pourra être une cause de résiliation de celui-ci dans les conditions prévus au cahier des clauses générales applicables aux études exécutés pour le compte de l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna-Rhamna.

Article 27. Retenue à la source applicable aux titulaires étrangers non-résidents au Maroc

Une retenue à la source au titre de l'impôt sur les sociétés ou de l'impôt sur le revenu, le cas échéant, fixée au taux de dix pour cent (**10%**), sera prélevée sur le montant hors taxes sur la valeur ajoutée des études réalisées au Maroc dans le cadre du présent marché.

Article 28. Secret professionnel et propriété des études

Le contractant est tenu de procéder à un archivage de tous les documents et données qu'il aura collecté et traités au cours de l'étude. Il restituera ces documents et tous les originaux, en fin d'étude, au maître d'ouvrage. Les originaux des plans seront présentés sur calque polyester stable transparent de premier choix.

Les droits de propriétés intellectuelles des documents produits en exécution de la commande seront propriété du maître d'ouvrage. Cette clause vaut pour tout type de support de reproduction, tout public et toute zone géographique de diffusion. Il est interdit au bureau d'étude de faire usage de tout ou partie de la présente étude dans n'importe quel cas sans l'autorisation du maître d'ouvrage.

Article 29. Règlement des différends et litiges

Si, en cours d'exécution du marché, des désaccords surgissent avec le titulaire, les parties s'engagent à régler ceux-ci dans le cadre des stipulations des articles 52 à 55 du CCAG-EMO. Les litiges éventuels entre le maître d'ouvrage et le prestataire sont soumis aux tribunaux statuant en matière administrative.

Bordereau du prix global

Objet	Quantités	Montant en DH (en chiffres)
ETABLISSEMENT DU PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET TRANSPORT DE LA VILLE DE BEN GUERIR	Forfait	
	TVA 20%	
	TOTAL TTC	

Fait à :

date :

Signature et cachet du concurrent

Décomposition du montant global

Phase de l'étude	Unité et Quantité	Montant HT
Phase 1 : Rapport d'établissement.	F	
Phase 2 : Diagnostic-analyse et perspectives d'aménagement.	F	
phase 3 : Rapport de synthèse et Plan de déplacement et de Circulation et de transport de la ville de Ben Guérir.	F	
Montant Total HT		
Taux TVA 20%		
Total TTC		

Fait à :

date :

Signature et cachet du concurrent

DERNIERE PAGE

A.O.O N°08/2018

**ETABLISSEMENT DU PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET TRANSPORT DE LA
VILLE DE BENGUERIR**

Signé au nom du maitre d'ouvrage

Par :



Directrice de l'Agence Urbaine
D'EL Kelâa des Sraghna-R'hamna
SAMIRA LAYADI

Le

Lu et accepté

(Mention Manuscrite)

Le contractant

Le