



giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

BUREAU DE LA GIZ au MAROC

AVIS D'APPEL D'OFFRES

CoSoft N° 83494481

La Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH lance un appel d'offres relatif **l'élaboration d'un plan de mobilité durable (PMD) aux abords du Grand Stade d'Agadir à l'horizon 2030.**

Si vous êtes intéressés, le dossier d'appel d'offres (DAO) peut être téléchargé depuis les pièces jointes ci-dessous :

4-24

Objet : Avis d'Appel d'Offres
Invitation à soumissionner pour un Appel d'Offres Ouvert
Nom du Projet : DKTI VI
N° du Projet : 18.2114.9-001.00
Pays : Maroc
N° CoSoft : 83494481

Coopération allemande au développement
Bureau de la GIZ au Maroc

29, Rue d'Alger
10 001, Rabat, Maroc
Adresse postale : BP 433, 10 020, Rabat R.P. Maroc
T +212 537 20 45 17/18
F +212 537 20 45 19
E giz-maroc@giz.de
I www.giz.de/maroc

Mesdames, Messieurs,

La GIZ – Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit – Coopération allemande au développement, est un prestataire de services de coopération internationale actif au niveau mondial, présent au Maroc depuis 1975. Avec ses partenaires, elle met au point des solutions efficaces qui ouvrent des perspectives aux populations et améliorent durablement leurs conditions de vie.

Voire référence :
Notre référence :

Les gouvernements Marocain et Allemand ont défini des secteurs prioritaires dans la politique de coopération qui constituent la base des différents programmes et projets : Gouvernance, énergies renouvelables, environnement et changement climatique, gestion des ressources en eau ainsi que le développement économique durable.

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Sièges de la société :
Bonn et Eschborn, Allemagne

Friedrich-Ebert-Allee 32 + 36
53113 Bonn, Allemagne
T +49 228 44 60-0
F +49 228 44 60-17 66

Dans le cadre de la coopération maroco-allemande, le Bureau GIZ à Rabat lance un appel d'offres sous le N° 83494481 ayant pour objet Elaboration d'un plan de mobilité durable (PMD) aux abords du Grand Stade d'Agadir à l'horizon 2030 » pour le Projet DKTI VI.

Dag-Hammarskjöld-Weg 1 - 5
65760 Eschborn, Allemagne
T +49 61 96 79-0
F +49 61 96 79-11 15

E info@giz.de
I www.giz.de

Tribunal d'instance (Amtsgericht)
Bonn, Allemagne
N° d'immatriculation au registre du commerce :
HRB 18384
Tribunal d'instance (Amtsgericht)
Frankfurt-sur-le-Main, Allemagne
N° d'immatriculation au registre du commerce :
HRB 12394
N° d'identification TVA : DE 113891178
N° d'identification fiscale : 040 250 56973

Président du conseil de surveillance
Jochen Flasbarth, Secrétaire d'État

Si vous êtes intéressés par la mise en œuvre des tâches selon le dossier d'appel d'offres en annexe, veuillez nous envoyer votre offre sous format PDF, et uniquement à l'adresse mail suivante : MA_Quotation@giz.de, au plus tard le **29/09/2025**.

Directoire
Thorsten Schäfer-Gümbel
(Président du directoire)
Ingrid-Gabriela Hoven
(Vice-présidente du directoire)
Anna Sophie Herken

Merci de noter que le trait d'union entre le MA et Quotation est celui de dessous de ligne (tiret du bas _) et non celui sur la ligne -)

Commerzbank AG Frankfurt am Main
BIC (SWIFT) : COBADEFFXXX
IBAN: DE45 5004 0000 0588 9555 00

Votre offre devra nous être soumise en deux e-mails séparés :

Un 1^{er} e-mail contenant votre offre technique et dossier administratif, intitulé en objet :
83494481_Offre Technique et Dossier Administratif_Nom de votre société.pdf

Le dossier administratif doit contenir les documents suivants :

- Les statuts ;

A. KH
TK

- Le justificatif d'inscription au registre de commerce « modèle 7 ou modèle J » datant de moins de 3 mois ;
- L'attestation du chiffre d'affaires déclaré des 3 dernières années « modèle AAC241B-16I » délivrée par la DGI ;
- L'attestation des salariés déclarés au 31 décembre de l'année précédente « Réf : 212-3-45 » délivrée par la CNSS ;
- Les attestations de référence d'un volume minimum de 1.065.835,00 dirhams, d'au moins 2 projet de référence dans le domaine stratégie, transport, mobilité durable, gouvernance.
- La déclaration d'éligibilité remplie, signée et cachetée.

ET

Un 2^{ème} e-mail contenant votre offre financière signée et cachetée avec l'entête de votre société, intitulé en objet :

83494481_Offre Financière_ Norm de votre société.pdf

Veuillez noter que les offres d'une taille supérieure à 30 Mo ne peuvent pas être reçues par e-mail. Si votre offre atteint ou dépasse cette taille, nous vous remercions de l'envoyer :

- ✓ Soit via **Filetransfer** (<https://filetransfer.giz.de>) en mentionnant le code de téléchargement dans votre e-mail de soumission. Pour des raisons de sécurité, seules les offres envoyées via **Filetransfer** seront acceptées. Les offres envoyées via d'autres outils de partage de données seront rejetées.

Ou

- ✓ Sur **deux/plusieurs e-mails différents**.

Pour ce faire nous vous prions de mentionner dans l'objet de l'e-mail le N° de consultation avec offre technique 1^{ère} partie puis sur un autre e-mail offre technique 2^{ème} partie etc.

Ex : AO N° **83494481** offre technique 1^{ère} partie

Ex : AO N° **83494481** offre technique 2^{ème} partie

Toute offre ne respectant pas strictement les directives ci-dessus concernant la composition de l'offre, l'intitulé en objet des e-mails, ou envoyée à une autre adresse mail, ou envoyée sous un autre format ne sera pas acceptée.

Aussi, toute différence entre le nombre d'experts proposés par le soumissionnaire et le nombre d'experts requis par les termes de référence constituera un motif d'irrecevabilité de l'offre.

Des questions techniques, de procédure ou commerciales relatives à cette consultation, sont à adresser uniquement sous forme écrite seulement à l'adresse suivante : **MA_Quotation@giz.de** , avec la mention obligatoire « **83494481_Demande de complément d'information** » dans la rubrique objet de l'e-mail, ce au plus tard le 09/09/2025.

Les offres reçues seront évaluées par la GIZ en fonction de leur contenu technique (voir tableau d'évaluation technique, en annexe) et de leur prix.

Les soumissionnaires seront notés en premier sur la qualité de leurs offres techniques. Seuls les soumissionnaires qui recevront un pourcentage de **50%** ou plus / 100% pour leurs offres techniques seront considérés pour le dépouillement des offres financières.

Les offres financières ne seront consultées que lorsque l'évaluation technique est terminée. Les évaluateurs n'auront pas accès aux propositions financières avant la fin de l'évaluation technique.

Le soumissionnaire retenu sera notifié et les autres soumissionnaires recevront un e-mail de regret.

Veuillez noter que :

- (a) cet appel d'offres n'est pas destiné aux groupements d'entreprises ;
- (b) les dépenses afférentes à la mise au point des propositions et aux négociations relatives au contrat, y compris celles liées aux visites auprès des services du Bureau de la GIZ au Maroc, ne constituent pas un coût direct de la soumission et à ce titre, ne sont pas remboursables ;
- (c) la GIZ-Maroc n'est pas tenue d'accepter l'une des quelconques propositions qui auront été soumises ;
- (d) l'offre doit respecter les conditions générales du contrat (« AVB local », en annexe). En cas d'attribution du marché, celles-ci deviendront partie intégrante du contrat. Les conditions générales du soumissionnaire ne sont pas applicables.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Rabat, le 15/09/2025



Le Service « Achats et Contrats » du Bureau de la GIZ au Maroc

Annexe :

Dossier d'Appel d'Offres

1. Conventions particulières
2. Conditions générales
3. Termes de référence
4. Schéma d'évaluation technique
5. Déclaration d'éligibilité

**Annexe 1 :
Conventions Particulières**

N° du contrat : **83494481**
Projet : **DKTI VI**
N° du projet : **18.2114.9-001.00**
Nom du contractant :

1. Termes de référence

Les termes de référence de la mission (TdR), annexe 4, font partie intégrante de ce contrat.

2. Facturation et paiement

Le paiement est échu selon les dispositions de Art. 3.3.1 des conditions générales. La facture doit être soumise en bonne et due forme accompagnée des justificatifs suivants :

- L'attestation de réception des prestations signée par le chef de la mission
- Time sheet signée par le chef de la mission (les time sheets doivent refléter exactement l'activité du contractant)

Le projet s'engage à fournir une attestation d'exonération de TVA. Pour l'obtenir, le Bureau d'études fournira une facture pro forma sur le montant total en MAD et en Hors Taxe sur la Valeur Ajoutée (HTVA). L'ensemble des retenues seront appliquées conformément aux obligations légales marocaines.

Coopération allemande au développement
Bureau de la GIZ au Maroc

29, Rue d'Alger
10 001, Rabat, Maroc
Adresse postale : BP 433, 10 020, Rabat R.P. Maroc
T +212 537 20 45 17/18
F +212 537 20 45 19
E giz-maroc@giz.de
I www.giz.de/maroc

Votre référence :
Notre référence :

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Sièges de la société :
Bonn et Eschborn, Allemagne

Friedrich-Ebert-Allee 32 + 36
53113 Bonn, Allemagne
T +49 228 44 60-0
F +49 228 44 60-17 66

Dag-Hammarskjöld-Weg 1 - 5
65760 Eschborn, Allemagne
T +49 61 96 79-0
F +49 61 96 79-11 15

E info@giz.de
I www.giz.de

Tribunal d'instance (Amtsgericht)
Bonn, Allemagne
N° d'immatriculation au registre du commerce :
HRB 18384
Tribunal d'instance (Amtsgericht)
Frankfurt-sur-le-Main, Allemagne
N° d'immatriculation au registre du commerce :
HRB 12394
N° d'identification TVA : DE 113891178
N° d'identification fiscale : 040 250 56973

Président du conseil de surveillance
Jochen Flasbarth, Secrétaire d'État

Directoire
Thorsten Schäfer-Gumbel
(Président du directoire)
Ingrid-Gabriela Haven
(Vice-présidente du directoire)
Anna Sophie Herken

Commerzbank AG Frankfurt am Main
BIC (SWIFT) : COBADEFFXXX
IBAN : DE45 5004 0000 0588 9555 00

Conditions générales (conditions générales locales) relatives à la fourniture de services et d'ouvrages pour le compte de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH au Maroc

1. Règles générales applicables à la fourniture de prestations

1.1. Droit applicable et juridiction compétente

Le droit applicable au contrat est le droit du *Maroc*. Les conditions générales d'affaires ou de paiement du contractant ne sont pas applicables. La juridiction compétente est celle du Tribunal de première instance à Rabat. **La GIZ peut également assigner le contractant auprès du tribunal compétent pour le domicile et/ou le siège du contractant ou le lieu de résidence habituel du contractant.**

1.2 Forme

Sauf dispositions contraires des parties au contrat et à moins que des prescriptions légales ne prévoient une forme plus stricte, le contrat et les modifications ou avenants au contrat ainsi que toutes les communications importantes requièrent la forme écrite.

1.3 Qualité des prestations

Les prestations à fournir doivent être conformes à l'état et aux règles reconnus de la science et de la technique de même qu'au cahier des charges. Elles doivent être d'une excellente qualité.

1.4 Conditions d'ensemble et durabilité

1.4.1 Respect de la législation

Lors de l'exécution de ses prestations, le contractant doit respecter toutes les dispositions légales, réglementaires et administratives pertinentes, y compris les prescriptions fiscales.

1.4.2 Normes environnementales et sociales, droits humains

Le contractant réalise ses prestations dans le respect du droit environnemental national et international en vigueur, minimise les émissions de gaz à effet de serre et évite toute action susceptible d'accroître la vulnérabilité de la population et/ou des écosystèmes.

Le respect des droits humains, la protection de l'enfance, la prévention des actes de violence, d'exploitation et d'abus de quelque nature que ce soit, l'absence de toute discrimination, notamment fondée sur l'origine, l'appartenance ethnique, la religion, l'âge, l'identité de genre, l'orientation sexuelle ou le handicap, ainsi que la promotion de l'égalité de droits pour tous les genres doivent être garantis par le contractant lors de l'exécution de ses prestations conformément aux normes internationales et aux traités multilatéraux, notamment les accords internationaux relatifs aux droits humains.

Le contractant prend des mesures appropriées en vue de prévenir le harcèlement sexuel dans le cadre professionnel et s'abstient de toute incitation à la violence ou à la haine ainsi que de toute discrimination sans justification objective envers des personnes ou groupes de personnes.

1.4.3 Normes en matière de travail

Dans le cadre de l'exécution du marché, le contractant est tenu de respecter les principes et droits fondamentaux au travail énoncés dans la Déclaration de l'Organisation internationale du travail (OIT) du 18/06/1998 (liberté d'association, droit de négociation collective, élimination de toutes formes de travail forcé ou obligatoire, abolition effective du travail des enfants et élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession).

Le contractant est en particulier tenu, dans le cadre de l'exécution du marché, de respecter les directives par lesquelles les conventions fondamentales de l'OIT (conventions n° 29, n° 87, n° 98, n° 100, n° 105, n° 111, n° 138 et n° 182) ont été transposées dans le droit du Maroc. Si le *Maroc* n'a pas ratifié ou n'a pas transposé dans le droit national une ou plusieurs de ces normes fondamentales, le contractant doit respecter les directives du *Maroc* qui poursuivent la même finalité que les normes fondamentales de l'OIT.

1.4.4 Prévention des résultats négatifs non intentionnels dans le cadre de l'exécution du contrat

Le contractant est tenu de fournir ses prestations en s'efforçant, par la mise en œuvre de mesures d'atténuation clairement imputables, d'éviter ou de minimiser les résultats négatifs non intentionnels sur l'environnement, la protection du climat, l'adaptation au changement climatique, les droits humains, les contextes fragiles ou marqués par les conflits et la violence, et l'égalité de genre. En parallèle, le contractant s'engage à exploiter au maximum les potentiels de promotion de l'égalité de genre.

1.4.5 Conséquences en cas de manquements

Si le contractant manque à l'une des obligations mentionnées au point 1.4 et que la GIZ résilie le contrat pour cette raison, la résiliation sera imputable au contractant.

1.5 Intégrité

1.5.1 Conflit d'intérêts

Le contractant s'interdit d'entrer dans tout conflit d'intérêts en rapport avec le contrat. Un conflit d'intérêts peut notamment résulter d'intérêts économiques, d'affinités politiques ou d'attaches nationales, de relations familiales ou amicales ou d'autres liens ou intérêts. Le contractant s'engage en particulier :

- (a) à ne pas accepter de la part de tiers de rémunération supplémentaire en rapport avec le marché ;
- (b) sauf accord préalable de la GIZ, à ne pas accepter, pendant la durée du contrat, d'autres missions susceptibles de le mettre en situation de conflit d'intérêts en raison de la nature même de la mission ou de ses liens personnels ou professionnels avec un tiers ;
- (c) sauf autorisation écrite préalable avec signature de la GIZ, à ne pas conclure de contrats en lien avec le marché avec

des personnes physiques ou morales avec lesquelles il entretient des relations personnelles ou professionnelles.

Le contractant s'engage à informer sans délai la GIZ de tout élément constituant un conflit d'intérêts ou susceptible d'engendrer un conflit d'intérêts et à convenir avec elle de ce qu'il y a lieu de faire. Si les parties ne peuvent se mettre d'accord et que la GIZ résilie le contrat, cette résiliation sera imputable au contractant.

1.5.2 Code d'intégrité

Le contractant s'interdit, que ce soit de manière directe ou par le biais de tiers, d'offrir, de consentir, d'accepter ou de chercher à obtenir, pour lui-même ou pour des tiers, des présents ou des avantages dans le cadre de l'attribution et/ou de l'exécution du contrat. Cette disposition s'applique également aux primes de célérité.

Le contractant s'interdit de passer avec une ou plusieurs autres entreprises des ententes entravant la concurrence.

Toute forme de corruption est à proscrire. Le contractant s'engage à prendre des mesures appropriées et adaptées en vue de prévenir et de lutter contre la corruption. Il est tenu, en outre, de signaler sans délai au système de signalement de la GIZ les cas confirmés ainsi que les cas fortement suspects de corruption et/ou de délits d'atteinte aux biens, tels que la fraude, le détournement frauduleux ou l'abus de confiance, en rapport avec l'exécution du marché. Le système de signalement est accessible via le [portail de signalement](#), le-la conseiller-ère en matière d'intégrité de la GIZ via integrity-mailbox@giz.de, ou le médiateur externe via ombudsmann@ra-iss.de => www.giz.de/en • [About GIZ](#) • [Compliance](#) • [Whistleblowing](#).

1.5.3 Conséquences en cas de manquements

Si le contractant passe outre l'une des interdictions ou obligations citées au point 1.5 et que la GIZ résilie le contrat pour cette raison, la résiliation sera imputable au contractant. Dans le cas de violation d'une des obligations résultant des dispositions stipulées au point 1.5, la GIZ peut, dans la mesure où cela est approprié, exclure le contractant pour une durée déterminée d'appels d'offres futurs.

1.6 Confidentialité

Le contractant est tenu de garder confidentielles, pendant et après la durée du contrat, toutes les données et autres informations en rapport avec le marché (documents qui lui ont été transmis ou informations échangées avec lui, par exemple), dont lui et ses collaborateurs-rice-s auront eu connaissance lors de l'exécution du marché. Cette disposition s'applique également lorsque ces documents ou informations n'ont pas été expressément signalés comme secrets ou confidentiels.

Le contractant n'est pas autorisé à divulguer à des tiers des documents et résultats de travail de quelque nature que ce soit, en particulier des rapports, à moins que la GIZ ne lui ait préalablement signifié son accord par écrit. Le commettant/client de la GIZ fait également partie des tiers au sens de la présente disposition. Le contractant ne doit pas non plus utiliser ces données et informations à des fins personnelles.

1.7 Autorisation de publication par la GIZ

Toute publication sur l'activité du contractant dans le cadre du projet requiert l'autorisation préalable de la GIZ sous forme

écrite avec signature. Une description succincte du marché et du cadre d'activité du contractant à des fins de relations publiques n'est cependant pas soumise à cette procédure d'autorisation préalable. La description succincte consiste à indiquer l'objet du marché et ses principaux résultats. Le contractant doit, dans tous les cas, exprimer sous une forme appropriée qu'il effectue sa mission pour le compte de la GIZ et mentionner le commettant/client de la GIZ et, le cas échéant, d'autres financeurs.

1.8 Prise en compte de la charte graphique de la GIZ

Lors de la conception de matériels relatifs au marché destinés à des tiers (p. ex. cartes de visite, papiers à en-tête, courriels, publications, présentations), il y a lieu de tenir compte des instructions de la GIZ. La conception doit, en outre, faire l'objet d'une concertation avec la GIZ et l'institution partenaire responsable.

1.9 Droits de jouissance/documents sur les résultats de la mission

1.9.1 Principe

Sauf stipulation contraire dans les documents contractuels, le contractant concède à la GIZ l'intégralité des droits transférables de protection et de propriété sur ses résultats de travail. Si les résultats de travail sont protégés par des droits d'auteur ou par d'autres droits de protection non transférables, le contractant concède à la GIZ un droit d'usage irrévocable et exclusif, illimité quant à la durée, au contenu et au lieu, sur l'ensemble des résultats de travail ; ce droit d'usage inclut une exploitation commerciale, même hors du cadre de l'action concernée. En outre, l'auteur renonce expressément à son droit à la mention de son nom.

1.9.2 Résultats de travail

Les résultats de travail mentionnés au point 1.9.1 comprennent tous les biens corporels et incorporels créés ou acquis dans le contexte de l'exécution du contrat, en particulier les études, avant-projets, matériels de documentation, articles, informations, illustrations, dessins et croquis, calculs, plans, photographies, matériels, films négatifs, fichiers image et autres représentations figuratives. Les résultats de travail comprennent également les programmes informatiques que le contractant élabore, adapte, acquiert ou met à disposition dans le cadre de l'exécution du contrat.

1.9.3 Portée des droits d'usage

Les droits d'usage concédés à la GIZ comprennent un droit d'exploitation des résultats de travail, illimité quant à la durée, au contenu et au lieu. La GIZ est en outre autorisée à transférer à des tiers les droits d'usage qui lui ont été concédés ou à concéder à des tiers des droits d'usage simples.

1.9.4 Absence de droit de tiers

Le contractant garantit que les résultats de travail sont exempts de droits de propriété intellectuelle ou d'autres droits de tiers susceptibles de restreindre l'exploitation telle qu'elle est décrite au point 1.9.3. Le contractant libère la GIZ de toute prétention que des tiers pourraient faire valoir du fait de l'octroi ou de l'exercice des droits d'usage visés au point 3.1, et l'indemnise de tous les frais engagés pour la défense de ces droits.

1.9.5 Indemnisation

La rémunération contractuelle convenue couvre également la concession des droits d'usage.

1.10 Protection des données

Dans le cadre du marché, la GIZ traite les données à caractère personnel uniquement dans le respect du Règlement général sur la protection des données (RGPD) de l'Union européenne et d'autres dispositions applicables en matière de protection des données. Ces données sont enregistrées et traitées par la GIZ dans la mesure où cela est nécessaire pour l'exécution du contrat. Le contractant a le droit de consulter, effacer ou rectifier ces données et peut s'adresser à la GIZ (datenschutzbeauftragter@giz.de) ou aux autorités publiques compétentes pour faire respecter ses droits.

Le contractant respecte les dispositions applicables en matière de protection des données et exige leur respect de la part de ses collaborateurs.

Le contractant garantit que les données transmises à la GIZ sont traitées de manière conforme aux directives en vigueur en matière de protection des données et qu'elles sont libres de droits de tiers susceptibles de s'opposer à l'utilisation de ces données dans le cadre du contrat. Le contractant libère la GIZ de toute réclamation pour violation des règles relatives à la protection des données et lui rembourse tous les frais occasionnés dans ce contexte par des mesures de défense juridique ou du fait de sanctions imposées par des organismes publics.

Dans la mesure où le droit applicable en matière de protection des données contient des principes spécifiques s'appliquant obligatoirement à la fourniture des prestations (p. ex. le respect de la mise en œuvre d'exigences techniques destinées à assurer la protection des données dès la conception technique et par défaut), le contractant accordera une importance particulière à la mise en œuvre pratique de ces principes.

Dans la mesure où le contractant traite pour la GIZ des données à caractère personnel au sens de l'art. 28 du RGPD, ce traitement s'effectue sur la base d'un accord *ad hoc*.

1.11 Lutte contre le financement du terrorisme et respect des embargos

Le contractant ne met à la disposition de tiers figurant sur une liste de sanctions des Nations unies et/ou de l'Union européenne aucun moyen financier ni d'autres ressources économiques, ni de manière directe ni de manière indirecte.

Le contractant n'est autorisé, dans le cadre de l'exécution du contrat, à nouer et/ou à entretenir des relations contractuelles ou des relations d'affaires qu'avec des tiers fiables qui ne sont pas frappés d'une interdiction légale de nouer de telles relations.

Il respecte en outre, dans le cadre de l'exécution du contrat, les embargos et autres restrictions commerciales imposées par les Nations unies, l'Union européenne ou la République fédérale d'Allemagne.

Le contractant informe la GIZ immédiatement et de sa propre initiative de toute inscription du contractant, d'un membre de ses organes de direction, de ses organes d'administration, de ses associés et/ou de son personnel sur une liste de sanctions des Nations unies ou de l'Union européenne. La même disposition s'applique lorsque le contractant prend connaissance d'un événement conduisant à l'inscription sur une telle liste.

Le contractant informe la GIZ immédiatement et de sa propre initiative de la violation de l'une des dispositions du présent point 1.11. Les droits de la GIZ stipulés aux points 5 et 6 restent inchangés.

1.12 Respect des accords concernant le projet

Le contractant s'engage à respecter les accords de droit international conclus entre la République fédérale d'Allemagne et le pays d'intervention ainsi que, le cas échéant, la convention d'exécution signée pour le projet entre la structure de mise en œuvre du projet et la GIZ.

2. Fourniture de prestations par le contractant

2.1 Déploiement d'expert-e-s

Le contractant garantit que lui-même et, le cas échéant, les expert-e-s qu'il met en place possèdent les qualifications personnelles et professionnelles requises pour mener à bien les tâches qui leur incombent.

Le contractant s'assure que les expert-e-s auquel-le-s il fait appel respectent les dispositions pertinentes du contrat.

2.2 Mesures de protection, état de santé requis et assurances nécessaires

Il incombe au contractant de s'assurer que lui-même et les expert-e-s auquel-le-s il fait appel ont l'état de santé requis pour le pays d'intervention. Il doit notamment veiller à ce que les vaccinations nécessaires soient effectuées. Il doit contracter les assurances nécessaires avec une couverture suffisante (en particulier les assurances maladie, accident et rapatriement). À la demande de la GIZ, le contractant doit apporter la preuve qu'il a respecté ses obligations en la matière.

Toute responsabilité de la GIZ au titre des dommages matériels, de la maladie, des dommages corporels ou du décès du contractant ou de ses collaborateurs affecté-e-s au projet, ou des conséquences afférentes est exclue.

2.3 Coopération avec d'autres institutions

Le contractant et les expert-e-s qu'il déploie s'engagent à coopérer avec la représentation diplomatique allemande à l'étranger, avec les experts-e-s travaillant dans le pays d'intervention et avec les représentant-e-s de la République fédérale d'Allemagne en mission dans le pays d'intervention, de même qu'avec les représentant-e-s et expert-e-s d'organisations multilatérales ou autres, dans la mesure où cela présente un intérêt pour l'exécution des prestations.

2.4 Force majeure

Un cas dit de « force majeure » est un événement inéluctable (catastrophe naturelle, apparition de maladies ou d'épidémies, troubles civils graves, guerre ou actes de terrorisme, par exemple), qui est imprévisible malgré le discernement et l'expérience, qui ne peut être empêché ou neutralisé en déployant des moyens économiquement acceptables et la plus grande diligence et qui empêche une des parties d'exécuter les prestations contractuelles. Dans la mesure où un événement provient de la sphère de l'une des parties, il ne constitue pas un cas de force majeure.

En cas de force majeure, les obligations contractuelles, dans la mesure où elles sont affectées par l'événement concerné, sont suspendues aussi longtemps que persiste l'impossibilité d'exécution due à cette situation, à condition que l'une des parties en informe l'autre sans retard fautif après la survenance de la force majeure. Dans ce cas, le contractant est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire autant que possible les frais causés par la force majeure et de les documenter.

Si la fourniture des prestations est définitivement impossible pour cause de force majeure ou si l'événement de force majeure dure plus de trois mois, les deux parties contractantes ont le droit de résilier le contrat sans autre préavis. Le droit de la GIZ à résilier le contrat en vertu du point 10 n'en est pas affecté.

En cas d'interruption ou de résiliation pour cause de force majeure, les prestations fournies ainsi que tous les frais prouvés, nécessaires et inévitables du contractant sont à facturer aux prix du contrat. La GIZ peut refuser de rembourser les frais conformément à la présente disposition si le contractant prouve ou documente ses dépenses et les mesures qu'il a prises pour les réduire de manière insuffisante ou s'il tarde à le faire sans motif valable. Le remboursement des frais engagés après deux mois à compter du début de l'interruption est exclu.

Si, avec l'accord de la GIZ, l'activité est poursuivie dans un lieu autre que le lieu d'intervention pour cause de force majeure, le taux d'honoraires convenu par contrat continue d'être payé. Les autres postes de rémunération continuent d'être payés à hauteur du montant convenu au contrat pendant trois mois maximum dans la mesure où les coûts ne sont pas évités ou ne sont pas évitables ou que les ressources ne sont pas utilisées à d'autres fins.

2.5 Obligations de rapports et d'information

2.5.1 Obligation de rapports

Le contractant soumet dans les délais à la GIZ les rapports dont la nature et la périodicité de remise sont précisés dans les documents contractuels, et ce dans la langue, la forme et au format prescrits. Sauf stipulation contraire du contrat, le contractant rédige les rapports en anglais et les envoie à la GIZ par voie électronique (dans un format compatible avec MS Word et au format PDF).

Les frais afférents à la rédaction des rapports doivent être intégrés aux tarifs d'honoraires des expert-e-s ; ils ne sont pas remboursés séparément.

2.5.2 Obligation pour le contractant d'informer la GIZ de l'avancement du marché

La GIZ peut à tout moment vérifier l'état d'avancement et les résultats de l'exécution du marché, ce qui inclut la comptabilité afférente au projet et les comptes spéciaux ouverts pour le projet. Le contractant est tenu de mettre à sa disposition les documents nécessaires et de lui communiquer les renseignements requis. À la demande de la GIZ, le contractant doit renseigner d'autres entités ou des personnes ou organisations mandatées par la GIZ et permettre les contrôles demandés. Dans le cas d'un tel contrôle, le contractant s'engage à coopérer de façon adéquate.

¹ <https://finance.ec.europa.eu/eu-and-world/sanctions-restrictive-measures/sanctions->

2.7 Conservation de documents se rapportant au marché

Les documents et résultats de travail, y compris les documents financiers, se rapportant au marché doivent être conservés par le contractant pendant dix ans après réception du rapport final et/ou de l'ouvrage, et être remis à la GIZ pour consultation si celle-ci le demande.

2.8 Achats de matériels et équipements

Pour les achats de matériels et équipements stipulés au contrat, le contractant doit joindre, en plus des justificatifs requis en vertu du point 3.2.1, une attestation de remise des matériels et équipements au bénéficiaire désigné dans le contrat.

Le contractant ne peut passer de marchés de fournitures qu'à des fournisseurs spécialisés, fiables et compétents, en observant les règles de la concurrence et en tenant compte des impératifs de rentabilité économique. Il doit également s'assurer du respect des critères de transparence, d'égalité de traitement et de qualification des soumissionnaires. En règle générale, trois offres comparables doivent être sollicitées. Le contractant doit respecter les « Règles de la GIZ relatives à la remise au partenaire des biens d'équipement et à leur inventaire » : www.giz.de/en -> [Doing business with GIZ](#) -> [Procurement and financing – GIZ as a public contracting authority](#) -> [Contracts for services and construction as well as development partnerships: Contract management, invoicing and accounting procedures](#) et ici sous Annexes : [Procurement of materials and equipment](#).

2.8.1 Lutte contre le financement du terrorisme et respect des embargos

Le contractant ne met à la disposition de tiers figurant sur une liste de sanctions des Nations unies et/ou de l'Union européenne aucun moyen financier ni d'autres ressources économiques, ni de manière directe ni de manière indirecte. Dans le cadre de l'exécution du contrat, le contractant n'est autorisé à nouer et/ou à entretenir des relations contractuelles ou des relations d'affaires qu'avec des tiers fiables qui ne sont pas frappés d'une interdiction légale de nouer de telles relations. La GIZ souligne expressément que ses contractants, et leurs propres fournisseurs, sont tous tenus, dans le cadre de l'exécution du contrat, d'observer et de respecter l'ensemble des embargos et autres restrictions commerciales imposés par les Nations unies, l'UE et la République fédérale d'Allemagne. Cela vaut notamment pour les sanctions actuelles de l'UE contre la Russie, la Biélorussie, la Crimée et les régions concernées de l'est de l'Ukraine¹. En conséquence, le contractant a l'obligation contractuelle de ne livrer que des marchandises qui ne tombent pas sous le coup de ces sanctions. En outre, le contractant est tenu d'apporter tout le soutien nécessaire pour permettre à la GIZ de s'assurer du respect du régime de sanctions. Le contractant informe la GIZ immédiatement et de sa propre initiative de toute inscription du contractant, d'un membre de ses organes de direction, de ses organes d'administration, de ses associés et/ou de son personnel sur une liste de sanctions des Nations

[adopted-following russia's-military-aggression-against-ukraine_en#sanctions](#)

A-2-1
P

unies ou de l'Union européenne. La même disposition s'applique lorsque le contractant prend connaissance d'un événement conduisant à l'inscription sur une telle liste.

Le contractant informe la GIZ immédiatement et de sa propre initiative de la violation de l'une des dispositions du présent point.

2.8.2. Garantie du respect de embargos et autres restrictions commerciales en vigueur

Avant la conclusion éventuelle d'un contrat, la GIZ se réserve le droit de vérifier l'origine ou la provenance des marchandises qui lui sont proposées. Cette vérification vise à garantir le respect des embargos et d'autres restrictions commerciales en vigueur conformément au devoir de diligence de la GIZ. Cela concerne notamment les sanctions de l'UE actuellement en vigueur à l'encontre de la Russie, de la Biélorussie, de la Crimée et des territoires concernés de l'est de l'Ukraine² (et en premier lieu les règlements (UE) n° 833/2014 et 765/2006). En soumettant son offre, le soumissionnaire s'engage vis-à-vis de la GIZ, dans le cas où le marché est susceptible de lui être attribué – à apporter tout le soutien nécessaire pour permettre à la GIZ de s'assurer du respect du régime de sanctions. Cela comprend notamment l'obligation de remplir, à la demande de la GIZ, une « déclaration sur l'honneur relative à la détermination de l'origine ou de la provenance des marchandises proposées » et/ou de mettre à disposition les garanties d'origine exigées par la GIZ. Si le soumissionnaire ne remplit pas cette obligation ou ne la satisfait pas dans un délai raisonnable, son offre est rejetée. L'attribution du marché ne peut avoir lieu qu'à l'issue de la vérification de l'origine ou de la provenance des marchandises proposées. Si cette vérification révèle des indices ou des faits empêchant l'attribution du marché au soumissionnaire, la GIZ en informe immédiatement ce dernier. En outre, dans ce cas, la GIZ se réserve le droit d'attribuer le marché au soumissionnaire suivant dans le classement du concours sous-jacent

3. Rémunération et décomptes

3.1 Principes et éléments de la rémunération

Le prix indiqué dans le contrat représente le montant maximal exigible ; les coûts dépassant ce montant ne sont pas remboursés.

En plus du prix convenu au contrat, le contractant peut, le cas échéant, facturer la TVA au taux légal applicable.

La rémunération porte sur les postes de rémunération convenus dans le contrat. Les montants convenus correspondant à ces postes sont des montants maximaux.

Les rabais, escomptes, ristournes, allègements ou remboursements fiscaux de même que toutes les autres réductions de prix que le contractant parvient à obtenir, dans le cadre de l'exécution des prestations, sur des coûts remboursés par la GIZ doivent être mis à profit et répercutés sur la GIZ ou être défalqués du décompte.

3.1.1. Taux des honoraires

Les honoraires sont calculés sur la base de jours d'expert-e. Les jours d'expert-e sont des journées complètes durant lesquelles le contractant ou un-e ou plusieurs des expert-e-s auquel-le-s il fait appel réalisent des prestations pour la GIZ. Les journées uniquement consacrées aux voyages et déplacements ne constituent pas des jours d'expert-e.

Si le contrat le prévoit, il est également possible, dans certains cas, de calculer les honoraires sur la base d'heures d'expert-e. Les décomptes ne peuvent pas être effectués sur la base d'autres unités.

Le taux des honoraires du contractant ou des expert-e-s auquel-le-s il fait appel couvre l'ensemble des charges de personnel, charges accessoires comprises, les frais de communication, les coûts afférents à la rédaction des rapports ainsi que tous les frais généraux, le bénéfice, les intérêts, les risques, etc.

3.1.2 Frais de voyage et de mission

3.1.2.1 Frais de voyage par avion et autres frais de transport

Les frais de voyage en avion ou par d'autres moyens de transport sont remboursés à hauteur des montants convenus dans le contrat, généralement sous forme forfaitaire, et exceptionnellement contre production de justificatifs.

3.1.2.2 Indemnité journalière de subsistance

L'indemnité journalière couvre les frais de subsistance supplémentaires exposés par le contractant et/ou ses expert-e-s lors d'une mission de plus d'une journée qui se déroule en dehors de leur lieu de résidence permanent et/ou de leur siège.

3.1.2.3 Indemnité d'hébergement

L'indemnité d'hébergement couvre les frais exposés par le contractant et/ou ses expert-e-s pour leur hébergement lors d'une mission se déroulant en dehors de leur lieu de résidence permanent et/ou de leur siège social, pour autant qu'un tel hébergement soit nécessaire.

Ces indemnités sont versées dans la mesure où l'hébergement est rendu nécessaire du fait du contrat. Les nuitées correspondantes doivent être notées séparément sur le justificatif du temps travaillé.

3.1.2.4 Autres frais de voyage

Les autres frais de voyage induits par le contrat sont remboursés à hauteur du nombre et des quantités convenus dans le contrat, généralement sur une base forfaitaire, dans des cas exceptionnels contre production de justificatifs.

3.1.3 Autres frais

3.1.3.1 Sous-traitance

Dans les cas de sous-traitance, les frais effectivement exposés sont remboursés sur présentation de justificatifs à hauteur des montants convenus dans le contrat.

3.1.3.2 Poste de rémunération flexible

Si un poste de rémunération flexible est prévu dans le contrat, le contractant peut, jusqu'à concurrence de ce poste de rémunération flexible, dépasser les quantités convenues au contrat en tenant compte des prix unitaires et des bases de facturation stipulés dans le contrat. Le poste de rémunération flexible ne comprend que les coûts encourus au titre des

postes de rémunération énumérés, pour autant qu'ils soient convenus au contrat.

Pour solliciter la rémunération flexible, il est nécessaire, avant que les frais concernés ne soient engagés, de recueillir l'accord sous forme écrite avec signature de la GIZ.

3.2 Conditions de paiement / facturation dans le cas de contrats de service

3.2.1 Établissement des factures

En règle générale, les paiements ne sont effectués que sur présentation des justificatifs correspondants. Le contractant doit fournir l'original de tous les justificatifs demandés.

3.2.2 Justificatifs du temps travaillé

Le décompte des honoraires, des frais occasionnés par le contrat dans le pays d'intervention ainsi que des éventuelles indemnités journalières et d'hébergement en lien avec le contrat est effectué sur la base d'un justificatif du temps travaillé sur lequel le contractant reporte les jours d'expert-e effectués.

3.2.3. Décompte final et paiement pour solde de tout compte

Le contractant est tenu de soumettre sa facture finale immédiatement, en tout état de cause six semaines au plus tard après expiration de la durée d'intervention convenue dans le contrat. La facture finale peut, après achèvement des prestations, être présentée avant la fin convenue du contrat. Elle doit inclure toutes les sommes exigibles par le contractant, être vérifiable et contenir toutes les mentions nécessaires (et accompagnée de tous les justificatifs requis). Le paiement pour solde de tout compte intervient après remise d'une facture finale en bonne et due forme et après l'exécution par le contractant de l'ensemble des obligations lui incombant en vertu du contrat.

Les montants qui ont été payés en trop par la GIZ lui sont remboursés par le contractant dès facturation.

Si une avance a été versée et si, malgré une relance de la GIZ, le contractant ne présente pas sa facture finale dans un délai de 15 jours, il devra procéder au remboursement de l'avance.

3.3 Conditions de paiement / facturation dans le cas de contrats relatifs à la fourniture d'ouvrages

Dans le cas de contrats relatifs à la fourniture d'ouvrages, les dispositions prévues au point 3.2 s'appliquent dans les conditions suivantes :

3.3.1 Droit à rémunération

La facture finale doit être présentée immédiatement, en tout état de cause six semaines au plus tard après réception de l'ouvrage. Elle doit inclure toutes les sommes exigibles par le contractant, être vérifiable et contenir toutes les mentions nécessaires (et accompagnée de tous les justificatifs requis).

Le paiement de la rémunération est échu après réception des prestations et après réception de la facture finale comportant toutes les mentions nécessaires (et accompagnée de tous les justificatifs requis). La GIZ effectue le règlement au plus tard 30 jours après la date d'échéance des créances dûment justifiées.

3.3.2 Retenue de garantie

Si le versement d'acomptes a été convenu dans le contrat, une retenue de 10 % sera prélevée sur les montants facturés (TVA comprise) conformément aux termes du contrat. La retenue de garantie ne sera pas versée dans un premier temps. Elle peut être remplacée par la constitution d'une sûreté. La retenue de garantie est libérée après réception de l'ensemble de la prestation.

3.3.3 Réception

La réception est effectuée sous forme écrite avec signature.

Les droits à garantie de la GIZ au titre de défauts apparents au moment de la réception restent intacts, même si la GIZ ne s'est pas réservé, lors de la réception, le droit de les invoquer.

4. Avenants au contrat

Les parties au contrat peuvent convenir d'adaptations au contrat portant sur le contenu des prestations, leur durée d'exécution et la rémunération convenue.

Tous les changements qui exigent de modifier le cadre estimatif détaillé, le remplacement d'expert-e-s et toutes autres modifications essentielles du contrat sont convenus entre les parties par le biais d'un avenant au contrat sous forme écrite avec signature. Les changements exigeant de modifier le cadre estimatif détaillé concernant, par exemple, les modifications apportées à la durée d'exécution des prestations, l'élargissement du contenu des prestations, les ajustements des besoins en personnel et/ou les modifications de la rémunération.

5. Réparation, interruption et résiliation

5.1 Réparation

La GIZ peut exiger qu'il soit remédié à tout défaut constaté dans les prestations du contractant ; cette demande de réparation n'est pas une condition préalable à l'exercice d'autres droits.

5.2 Interruption

La GIZ peut ordonner à tout moment une interruption totale ou partielle de l'activité, pour des raisons politiques, par exemple. Dans ce cas, le contractant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire ses coûts autant que possible.

Si l'interruption dure plus de trois mois, le contractant peut résilier le contrat.

En cas d'interruption ou de résiliation, les prestations effectivement exécutées jusqu'à ce moment-là ainsi que tous les frais nécessaires et prouvés engagés par le contractant jusqu'à la fin de l'interruption sont à facturer aux prix du contrat. Tout autre droit est nul et non avenue.

5.3 Résiliation

La GIZ peut à tout moment, sans autre préavis et sans demande préalable de réparation des défauts, résilier le contrat dans sa totalité, pour certaines parties de prestations ou relativement à certains expert-e-s.

5.3.1 Résiliation pour un motif non imputable au contractant

Si la GIZ résilie le contrat pour un motif non imputable au contractant, ce dernier est en droit d'exiger la rémunération

convenue, déduction faite cependant des dépenses qu'il a ou aurait pu économiser ainsi que des sommes qu'il perçoit grâce à une autre affectation des ressources concernées ou qu'il omet délibérément de percevoir. Les honoraires, de même que les salaires et les coûts salariaux indirects, sont réputés pouvoir être économisés s'ils sont dus pour des périodes qui se situent au-delà de 60 jours à compter de la réception de l'avis de résiliation.

La charge de la preuve dans le cas d'exceptions incombe au contractant.

5.3.2 Résiliation pour un motif imputable au contractant

Si la GIZ résilie le contrat pour un motif imputable au contractant, seules les prestations déjà fournies, dans la mesure où elles sont utilisables par la GIZ, sont rémunérées aux prix contractuels ou, sur la base des prix contractuels, au prorata des parties de prestations fournies par rapport à l'ensemble des prestations prévues au contrat. Les prestations non utilisables sont restituées au contractant à ses frais. Dans la mesure où la fourniture de services figure parmi les prestations contractuelles, les services prestés conformément au contrat jusqu'au moment de la résiliation sont considérés comme prestations utilisables. En aucun cas le contractant ne peut faire valoir de prétention excédant la somme contractuelle.

6. Responsabilité, pénalités contractuelles et retard

6.1 Responsabilité

Le contractant est responsable conformément aux dispositions légales. En outre, la GIZ est en droit de faire valoir des dommages occasionnés au bénéficiaire de la prestation du fait du non-respect de ses obligations contractuelles par le contractant.

6.2 Pénalités contractuelles

En cas de violation d'une des obligations résultant des dispositions stipulées aux points 1.4.2 (Normes environnementales et sociales, droits humains), 1.4.3 (Normes en matière de travail) et 1.5 (Intégrité), le contractant est tenu de payer pour chaque manquement une pénalité d'un montant de 25 000 euros. Si l'avantage en nature procuré est supérieur à ce montant de 25 000 euros, la pénalité dont le contractant est redevable s'élève au montant de l'avantage retiré. Cela n'affecte pas le droit de la GIZ de solliciter d'autres dommages-intérêts. La pénalité contractuelle sera cependant déduite de ces dommages-intérêts.

6.3 Retards dans la fourniture d'ouvrages

Si, pour un ouvrage dont la fourniture a été convenue, le contractant ne respecte pas les échéances et délais convenus et ne fournit pas non plus l'ouvrage dans le délai de grâce que lui a fixé la GIZ, celle-ci est en droit, à compter de la date d'expiration du délai de grâce et pour chaque semaine entamée de dépassement de ce délai, d'exiger une pénalité de retard équivalant à 0,5 % du montant de la rémunération, jusqu'à concurrence toutefois d'un maximum de 8 % au total du montant de la rémunération.

7. Dispositions finales

7.1 Interdiction de cession de droits par le contractant

Le contractant ne peut céder de droits résultant du contrat qu'avec l'accord préalable de la GIZ, donné sous forme écrite avec signature.

7.2 Nullité partielle

Si une des dispositions du contrat est frappée de nullité ou s'avère irréalisable, cela n'affectera pas la validité des autres dispositions, qui restent inchangées. La clause invalide ou irréalisable sera remplacée par la disposition valide et réalisable dont les effets se rapprochent le plus du but économique poursuivi par les parties au contrat avec la clause frappée de nullité ou devenue irréalisable. Cette disposition s'applique *mutatis mutandis* si le contrat présente des lacunes.

Termes de référence (TdR) pour les achats de prestations de services d'une valeur inférieure au seuil de l'UE

CONFIDENTIAL

ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE DURABLE (PMD) AUX ABORDS DU GRAND STADE D'AGADIR A L'HORIZON 2030	Numéro du projet / unité de gestion : 18.2114.9-001.00
--	---

0.	Liste des sigles et abréviations	2
1.	Contexte	3
2.	Missions du contractant	5
	Délais et livrables de la prestation	28
3.	Conception	34
	Conception technique et méthodologique	34
4.	Concept du personnel	35
5.	Consignes de calcul	38
	Affectation du personnel	38
	Frais d'hébergement, de voyage et de déplacement	38
	Aspects de durabilité en matière de voyages	39
	Consignes relatives au format de l'offre	40

0. Liste des sigles et abréviations

BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BMZ	Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung)
Conditions générales	Conditions générales relatives à la fourniture de services et d'ouvrages pour la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
DKTI VI	Projet « Mobilité durable sur la base des énergies renouvelables au Maroc »
DRE SM	Direction Régionale de l'Environnement Souss Massa
GES	Gaz à Effet de Serre
GSA	Grand Stade d'Agadir
H/J	Homme/Jour
JE	Jour(s) d'expert-e
MTEDD	Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable
NMD	Nouveau Modèle de Développement
PA	Plan d'Aménagement
PMD	Plan de Mobilité Durable
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PMUD	Plan de Mobilité Urbaine Durable
PV	Procès-Verbal
SDAU	Schéma Directeur de l'Aménagement Urbain
SIG	Système d'Information Géographique
SDL GAMDU	Société de Développement Local du Grand Agadir pour la Mobilité et les Déplacements Urbains
SNDD	Stratégie Nationale de Développement Durable
SNEE	Stratégie Nationale d'Efficacité Énergétique
VIP	Very Important Person
VP	Véhicule Particulier

1. Contexte

En raison des contraintes qui pèsent sur son développement économique, avec une croissance du PIB qui s'est contractée à une moyenne de 1,25 % entre 2020 et 2023 (2,3 % en 2019), le Maroc est confronté au défi de rendre son secteur des transports et de la mobilité, durable et inclusif. Ce secteur représente le plus grand consommateur national d'énergie (38 % de la consommation totale), dépend à hauteur de 98% de carburants fossiles importés ce qui impacte négativement la balance des paiements et se positionne parmi les premiers émetteurs de CO₂ (30% des émissions totales).

Dans ce cadre, afin d'améliorer les conditions pour développer la mobilité durable au niveau national et dans le Grand Agadir, le Ministère de Transition Énergétique et du Développement Durable (MTEDD) est appuyé par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH à travers la mise en œuvre du projet de coopération maroco-allemande, de « Mobilité durable sur la base des énergies renouvelables au Maroc » (DKTI VI), mandaté par le Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (BMZ), en partenariat avec d'autres partenaires et acteurs publics et privés concernés.

L'objectif du projet est de soutenir les efforts du Maroc pour atteindre les objectifs de sa politique de développement durable et décarboniser progressivement le secteur des transports et de la mobilité, notamment à travers une traduction opérationnelle de quelques orientations du Nouveau modèle de développement (NMD) ainsi que la contribution à la réalisation des objectifs de la Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD), de la Stratégie Nationale d'Efficacité Énergétique (SNEE) et de la Stratégie Bas Carbone 2050.

En collaboration avec le **Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable (MTEDD)** et les autres parties prenantes, le projet élabore des politiques et des directives portant sur des thématiques clés, telles que l'intégration des différents modes de transport (multimodalité), la digitalisation et l'accessibilité d'une mobilité inclusive pour toutes et tous.

En partenariat avec les acteurs clé à l'échelle du Grand Agadir notamment la Wilaya de la Région SM, la DRE SM, le GAMDU ainsi que d'autres acteurs locaux, il conçoit des plans d'action et met en œuvre des projets pilotes dans ces mêmes domaines :

Multimodalité : Le projet vise à développer des réseaux de transport interconnectés et performants en favorisant l'intégration de plusieurs modes de transport, notamment les bus conventionnels, les lignes de bus et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la marche, le vélo, ainsi que les taxis et les nouveaux services de mobilité.

Digitalisation : Le projet accompagnera la transformation numérique des systèmes de transport en exploitant les avancées technologiques. Il explorera notamment le potentiel de l'Intelligence Artificielle (IA) pour optimiser les opérations, fluidifier la gestion du trafic et améliorer l'expérience des usagers grâce à des services intelligents et connectés.

Inclusivité : Le projet mettra l'accent sur des solutions de mobilité accessibles et inclusives, intégrant une approche sensible au genre, tout en veillant à l'abordabilité et à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). L'objectif est d'assurer que les systèmes de transport répondent aux besoins de tous les citoyens, sans exclusion.

Dans la dynamique des préparatifs liés à la Coupe d'Afrique des Nations 2025 et à l'horizon de la Coupe du Monde 2030, la ville d'Agadir s'apprête à assumer un rôle de premier plan sur la scène sportive internationale. L'accueil de tels événements, générateurs de flux massifs et complexes, impose une

réflexion stratégique approfondie sur la gouvernance de la mobilité urbaine, notamment aux abords du Grand Stade d'Agadir (GSA), futur centre de gravité des déplacements événementiels.

Inscrit dans un territoire en mutation, le Grand Stade représente un enjeu structurant en matière de mobilité durable : il s'agit de concevoir des dispositifs capables de garantir l'accessibilité, la fluidité et la résilience des circulations, tout en minimisant les impacts environnementaux, en favorisant les mobilités alternatives, et en assurant l'inclusion de l'ensemble des usagers.

C'est dans cette perspective qu'intervient l'élaboration d'un **Plan de Mobilité Durable (PMD) aux abords du GSA**, instrument stratégique destiné à piloter la transition vers une mobilité décarbonée, inclusive et intelligente à l'échelle de l'événementiel.

Le PMD aux abords du GSA sera structuré autour de **trois phases complémentaires et interdépendantes** :

- Une **phase préparatoire**, centrée sur l'état des lieux, la caractérisation des enjeux, la formulation d'actions préventives et la définition des dispositifs expérimentaux à mettre en œuvre durant la CAN ;
- Une **phase de mise à l'épreuve en contexte réel**, correspondant à la période de déroulement de la CAN 2025, durant laquelle les mesures proposées feront l'objet d'une observation in situ, d'un suivi rigoureux et d'une évaluation de leur efficacité ;
- Une **phase de capitalisation post-événementielle**, orientée vers la consolidation des acquis, l'intégration des retours d'expérience, et la modélisation d'un plan opérationnel projeté à l'horizon 2030, en cohérence avec les exigences de la Coupe du Monde.

Cette séquence méthodologique garantit une montée en maturité progressive des solutions, une capacité d'ajustement par l'expérimentation, et une inscription du PMD dans une logique d'héritage urbain pérenne.

La conception et la mise en œuvre du PMD s'effectueront en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires locaux et des acteurs concernés, notamment la **Wilaya de la région Sous Massa**, la **Direction Régionale de l'Environnement (DRE SM)**, la **Société de Développement Local Grand Agadir Mobilité et Déplacements Urbains (GAMDU)**, la **Commune d'Agadir**, l'exploitant du réseau de transport public, la police de circulation...

Au-delà de sa portée locale, ce dispositif se veut reproductible. Il a vocation à servir de **référence méthodologique pour d'autres villes marocaines concernées par l'accueil de la Coupe du Monde 2030**, en contribuant à l'élévation des standards de planification, de coordination et de gestion de la mobilité événementielle à l'échelle nationale.

Le PMD s'articulera autour des **axes d'intervention suivants** :

- Une **analyse prospective** des besoins en mobilité et des flux attendus lors des grands événements, alignée avec les standards internationaux en matière de transport urbain, notamment ceux définis par la FIFA ;
- Une **optimisation fonctionnelle du réseau viaire**, en vue d'une meilleure hiérarchisation des axes, d'une répartition équilibrée des circulations, et d'une réduction ciblée des congestions ;
- Une **promotion des alternatives durables** à la voiture individuelle, à travers le développement des transports collectifs, des mobilités actives, des infrastructures de rabattement et des dispositifs intermodaux ;

- Une **gouvernance locale intégrée**, assurant la participation active des acteurs territoriaux et sectoriels à la définition, la mise en œuvre et le suivi des mesures adoptées.

Objectifs de la prestation

- **Assurer l'accessibilité multimodale, fluide et fonctionnelle du site**, en organisant de manière cohérente les différents modes de déplacement – transports collectifs, mobilités actives, services partagés et stationnement relais – tout en garantissant une gestion efficiente, différenciée et sécurisée des flux de personnes et de véhicules, en particulier lors des pics d'affluence générés par les événements de grande envergure.
- **Promouvoir une mobilité socialement inclusive**, garante d'un égal accès aux infrastructures et services de transport pour l'ensemble des catégories d'utilisateurs, en particulier les personnes à mobilité réduite, les femmes, les enfants et les personnes âgées.
- **Contribuer à la réduction de l'empreinte écologique** des déplacements liés aux grands événements, en encourageant un basculement effectif vers des modes de transport décarbonés, collectifs ou actifs, et en instaurant des logiques de régulation qui limitent l'usage intensif de la voiture individuelle.
- **Permettre une mise à l'épreuve des dispositifs de gestion de la mobilité en conditions réelles**, à l'occasion de la Coupe d'Afrique des Nations 2025, de manière à observer in situ la pertinence des solutions envisagées, à documenter leur performance et à dégager, à travers une évaluation rigoureuse, les conditions de leur reproductibilité et de leur optimisation.
- **Élaborer une version consolidée du Plan de Mobilité Durable aux abords du Grand Stade à l'horizon 2030**, en capitalisant sur les enseignements empiriques issus de l'expérimentation conduite lors de la CAN 2025, en intégrant les dynamiques d'évolution urbaine et modale du territoire, ainsi que les exigences structurelles liées à l'accueil d'événements de portée mondiale. Ce plan devra articuler, dans une perspective opérationnelle, soutenabilité environnementale, accessibilité universelle, efficacité logistique et cohérence spatiale.

2. Missions du contractant

2.1 Mission 1 : Phase pré-CAN 2025 - Diagnostic et scénarisation des mesures expérimentales

Première séquence matricielle de l'étude, cette mission se positionne comme le socle heuristique sur lequel viendra se greffer l'ensemble des dynamiques expérimentales et modélisatrices ultérieures. Elle ambitionne de produire une lecture systémique de la zone d'étude, fondée sur une mobilisation raisonnée des corpus documentaires existants, une investigation méthodologique en contexte non événementiel, et une élaboration rigoureuse de dispositifs expérimentaux à forte valeur démonstrative.

En l'absence d'observations en situation de pic de fréquentation, cette phase impose un déploiement méthodologique d'autant plus exigeant, capable de générer des hypothèses opératoires robustes, argumentées et contextuellement ancrées.

Les attendus de cette phase s'articulent autour des axes suivants :

- **Délimitation du périmètre d'étude**, incluant la zone d'influence fonctionnelle du stade et les ramifications modales qui la structurent : radiales d'accès, réseaux de transport collectif, infrastructures piétonnes et cyclables, zones de rabattement intermodal, pôles générateurs de déplacement et gisements de stationnement ;

- **Inventaire et analyse des infrastructures de transport existantes et en projet**, incluant la trame viaire, les réseaux de transport en commun et les dispositifs d'intermodalité ainsi que la caractérisation des enjeux liés à l'accessibilité, la sécurité routière, à la congestion et à la gestion du stationnement.
- **Organisation de concertations thématiques à focale multi-niveaux**, mobilisant les institutions compétentes, les exploitants et prestataires de services, de confrontation des points de vue et de co-construction d'un socle d'hypothèses opérationnelles.
- **Scénarisation et formulation d'un portefeuille structuré de mesures expérimentales à déployer pendant la CAN 2025**, pensées comme des démonstrateurs en contexte réel.
- **Elaboration d'un cadre évaluatif structuré et activable**, reposant sur des axes de performance clairement définis, articulé autour d'indicateurs objectivables, de cibles mesurables et d'un protocole de collecte adapté au contexte événementiel.

2.1.1 Définition du périmètre de l'étude

Le soumissionnaire devra déterminer précisément le périmètre d'étude relatif au Plan de Mobilité Durable aux abords du Grand Stade d'Agadir. Ce périmètre sera défini en étroite concertation avec les acteurs et les partenaires locaux, en vue d'intégrer pleinement les réalités territoriales et les interactions spécifiques liées aux activités du stade.

Le périmètre d'étude comprendra :

- **Les abords directs du GSA** (environnement immédiat), incluant notamment les principales voies d'accès (routes, boulevards et échangeurs) ainsi que les parkings officiels et informels utilisés lors des événements sportifs ;
- **Une zone de chalandise** restreinte aux quartiers limitrophes directement affectés par les déplacements induits les jours de match, ainsi qu'aux principaux axes routiers stratégiques reliant le stade au centre-ville d'Agadir (en particulier via la récente rocade de contournement) et aux pôles urbains majeurs environnants ;
- **Les pôles d'Echanges identifiés par le Plan de Transport Évènementiel** comme points de départ des navettes de transport collectif vers le stade en application des exigences de la FIFA ;
- **Les principaux pôles générateurs de déplacements.**

2.1.2 Etat des lieux & perspectives d'évolution du périmètre d'étude

a. Collecte des données et enquêtes de mobilité

Le soumissionnaire est tenu d'adopter une approche méthodologique rigoureuse combinant des techniques quantitatives (mesures, relevés de terrain) et qualitatives (observations et entretiens), afin d'assurer une compréhension approfondie des enjeux liés à la mobilité aux abords du Grand Stade d'Agadir. À cet effet, il devra impérativement réaliser les étapes suivantes :

- **Collecte et analyse des données existantes**

Le soumissionnaire est tenu de procéder à une **compilation exhaustive et à une analyse critique approfondie** de l'ensemble des documents, données et études existants relatifs à la mobilité dans le périmètre d'étude. Cette revue documentaire devra intégrer, de manière systématique et structurée, les résultats des **comptages routiers antérieurs**, des **enquêtes Origine-Destination**, ainsi que des

enquêtes ménages-déplacements, en veillant à en extraire les éléments significatifs en lien avec les flux d'accès au Grand Stade.

Une attention particulière devra être portée à l'exploitation des documents stratégiques en vigueur, notamment le **Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) du Grand Agadir**, en mobilisant les données collectées au cours de sa première phase — en particulier celles issues du **pré-diagnostic** et des **campagnes d'enquêtes**. Il conviendra également d'intégrer les apports du **Plan de Transport Événementiel**, des documents d'urbanisme (tels que le **Schéma Directeur d'Aménagement Urbain – SDAU** et les **Plans d'Aménagement – PA**), ainsi que les informations relatives aux projets d'infrastructure ou d'aménagement en cours ou planifiés dans la zone.

En complément, le soumissionnaire devra prendre en compte les **prescriptions techniques et exigences organisationnelles du cahier des charges de la FIFA**, dans la mesure où elles structurent les standards internationaux en matière de mobilité événementielle.

Cette base documentaire constituera le **socle analytique de référence** sur lequel devront s'appuyer les hypothèses initiales, les premières analyses fonctionnelles et les orientations méthodologiques, en veillant à éviter toute redondance ou duplication inutile des efforts d'analyse.

○ Entretiens avec les acteurs clés

Le soumissionnaire est tenu de mener des entretiens ou d'organiser des réunions de travail avec les principaux acteurs concernés. Ces échanges qualitatifs devront permettre de recueillir **des informations précises sur l'expérience de terrain, les difficultés rencontrées dans les déplacements autour du stade (comme les points réguliers de congestion signalés par les autorités, les problèmes d'accessibilité évoqués par les opérateurs de transport, ou encore les nuisances relevées par les riverains lors des événements sportifs)** ainsi que les attentes exprimées par ces acteurs, contribuant ainsi à affiner et enrichir substantiellement le diagnostic.

À cet effet, le soumissionnaire devra **établir une liste prévisionnelle des acteurs à rencontrer**, accompagnée d'un **calendrier indicatif des entretiens** ainsi que des **grilles ou supports de questionnement**. Ces éléments seront élaborés en concertation étroite avec le maître d'ouvrage et ses partenaires, de manière à garantir la représentativité des points de vue, la pertinence des échanges et la complémentarité des contributions recueillies dans le cadre du diagnostic.

○ Visites de terrain et observations directes

Des visites d'observation devront être réalisées sur le périmètre d'étude, en période de fonctionnement normal, pour appréhender les conditions réelles de circulation, de stationnement et de déplacement piéton. Ces visites permettront d'identifier les ruptures d'intermodalité, les conflits d'usage, les zones de congestion récurrente, ainsi que la qualité des cheminements et des interfaces modales. Des visites d'observation devront être réalisées sur le périmètre d'étude, en période de fonctionnement normal, pour appréhender les conditions réelles de circulation, de stationnement et de déplacement piéton. Ces visites permettront d'identifier les ruptures d'intermodalité, les conflits d'usage, les zones de congestion récurrente, ainsi que la qualité des cheminements et des interfaces modales.

○ Mobilisation ciblée de données complémentaires

Dans l'éventualité où les données disponibles s'avèreraient insuffisantes, obsolètes ou lacunaires sur certains segments jugés critiques du périmètre d'étude, le soumissionnaire pourra proposer, en étroite concertation avec le maître d'ouvrage et les parties prenantes concernées, la réalisation ciblée de

comptages complémentaires et/ou d'enquêtes ponctuelles (notamment origine-destination, stationnement, ou fréquentation modale).

Ces opérations, à caractère exploratoire et strictement calibrées en fonction des insuffisances identifiées, auront pour objectif de **consolider la fiabilité de la base d'analyse, d'améliorer la représentativité des diagnostics empiriques** et de **préciser la caractérisation des flux, des usages et des points de tension** observés sur le terrain.

Toute proposition en ce sens devra être **rigoureusement justifiée**, sur la base d'un **croisement critique des données existantes**, et accompagnée :

- D'un **argumentaire méthodologique synthétique** ;
- D'un **périmètre d'intervention clairement défini** ;
- D'un **calendrier prévisionnel de mise en œuvre**.

Sa mise en œuvre sera conditionnée à la **validation préalable du maître d'ouvrage** et de ses partenaires.

Dans l'hypothèse où la campagne de comptages et les enquêtes seraient réalisées, le soumissionnaire devra procéder au **traitement exhaustif de l'ensemble des données collectées**, en vue de leur intégration dans l'analyse diagnostique.

b. Diagnostic et prospective de la mobilité

→ Analyse systémique

Le soumissionnaire est tenu de réaliser une analyse approfondie et systématique de la mobilité au sein du périmètre d'étude, en intégrant une double approche : **l'état des lieux actuel et les perspectives d'évolution à court et moyen termes**. Cette analyse vise à identifier les contraintes existantes et anticiper les transformations induites par les projets d'aménagement.

○ Lecture et analyse prospectives des dynamiques urbaines et projets d'aménagement

- Inventorier les projets d'aménagement urbain et les infrastructures programmées autour du stade (équipements, infrastructures routières, extensions du réseau de transport en commun...).
- Analyse de l'impact des nouveaux aménagements sur la structuration des flux de déplacements et les interconnexions entre les modes de transport.

○ Identification et analyse fonctionnelle des pôles générateurs de déplacements

- Inventorier les équipements et les espaces urbains générant des flux significatifs (zones commerciales, établissements d'enseignement, équipements de santé, hébergements touristiques, zones industrielles, aéroport) ;
- Identifier les interactions dynamiques entre ces pôles et les flux induits par les événements sportifs, en tenant compte des effets de cumul, de saturation ou de concurrence d'usage ;
- Étudier la localisation, les temporalités d'activation, les profils d'utilisateurs associés, et leur contribution aux charges de trafic dans la zone.

○ Hiérarchisation du réseau viaire desservant la zone d'étude

- Classification fonctionnelle du réseau routier ;

- Identifier les goulets d'étranglement, points de saturation, zones d'accidents récurrents, en croisant données d'observation ainsi que les résultats des comptages et enquêtes antérieurs ou effectués par le soumissionnaire (le cas échéant) ;
- Mettre en évidence les itinéraires critiques d'accès au stade, les possibilités de délestage et les besoins en dispositifs de régulation ponctuelle (circulation inversée, filtrage, barriérage, fermeture partielle).

- **Inventaire des infrastructures dédiées à la mobilité douce**

Analyse détaillée des infrastructures piétonnes et cyclables existantes (le cas échéant) et projetées dans la zone d'étude, avec une identification des continuités et discontinuités ainsi qu'une évaluation des conditions de sécurité pour les usagers.

- **Analyse de l'offre en matière de stationnement**

Évaluation des capacités existantes et prévues de stationnement (parkings officiels, informels, sur voirie, parcs relais), en analysant l'adéquation entre l'offre et la demande réelle.

- **Analyse de l'offre en transport collectif**

- Évaluer la **capacité de l'offre actuelle et projetée de transport collectif** à desservir efficacement le site du stade, en prenant en compte les fréquences, la fiabilité, la couverture géographique, la capacité d'absorption, les temps de parcours et les modalités d'accès ;

- Étudier les **points de rupture intermodale**, les zones de non-desserte, les besoins en rabattement via navettes événementielles, les points de congestion sur le réseau de bus ou de taxis.

- **Signalisation, jalonnement et lisibilité de l'espace**

Examen de la clarté, de la cohérence et de l'efficacité des dispositifs actuels de signalisation verticale (panneaux directionnels, panneaux informatifs temporaires, signalisation lumineuse) et horizontale (marquage au sol, voies réservées, passages piétons), en identifiant clairement les lacunes ou incohérences observées.

- **Offre d'hébergement et accessibilité au stade**

- Analyser la localisation des établissements hôteliers et des pôles d'hébergement par rapport au stade ;

- **Temporalités de déplacement, résilience et capacité d'absorption**

- Apprécier le niveau de résilience du système de transport face à des sollicitations extrêmes, à travers une analyse des marges de manœuvre techniques et organisationnelles existantes ou projetées ;

- **Évaluation des externalités environnementales en situation actuelle**

- La quantification des émissions de gaz à effet de serre (GES) imputables aux déplacements motorisés, réalisée à partir d'une estimation des distances parcourues, des volumes de trafic par mode (voiture particulière, deux-roues motorisés, autocars, taxis, etc.), et des facteurs d'émission spécifiques à chaque catégorie de véhicule ;

- La prise en compte des parts modales issues des enquêtes ou des données existantes, afin d'identifier les modes les plus contributeurs à l'empreinte carbone globale et d'apprécier le potentiel de report modal vers des alternatives moins émettrices.

➔ Spatialisation des résultats d'analyse

Dans ce cadre, le soumissionnaire devra produire un ensemble cohérent de représentations cartographiques à haute valeur analytique, construites à partir d'un Système d'Information Géographique (SIG), et destinées à **visualiser, spatialiser et croiser les différentes dimensions du diagnostic de mobilité**. Ces cartes devront faciliter l'interprétation des données, l'identification des zones à enjeu et la priorisation des interventions futures :

○ **Cartographie des infrastructures existantes et projetées de transport et de mobilité**

Un inventaire cartographique exhaustif devra être réalisé, couvrant l'ensemble des infrastructures pertinentes du périmètre élargi existantes et projetées, incluant :

- La trame viaire hiérarchisée selon la classification fonctionnelle des voies (principales, secondaires, locales) ;
- Le réseau de transport collectif (lignes régulières, arrêts, terminus, pôles de correspondance) ;
- Les infrastructures piétonnes et cyclables, en mettant en évidence les continuités, les discontinuités et les besoins en sécurisation ;
- Les équipements de stationnement formels et informels (sur voirie, parkings en ouvrage, parcs relais), avec indication de leur capacité.

○ **Cartographie des flux de déplacements et des zones de congestion/saturation**

Le soumissionnaire devra représenter l'affectation des flux en situation actuelle, en tenant compte des spécificités modales. Les cartes attendues devront inclure notamment :

- Une carte d'écoulement viaire illustrant la répartition du trafic sur le réseau, avec un codage différencié des niveaux de charge (flux faibles, moyens, saturés), en lien avec la hiérarchisation fonctionnelle des voiries ;
- Une cartographie des corridors les plus sollicités, permettant d'identifier les axes structurants et les artères secondaires fortement fréquentées ;
- Une représentation des sens de déplacement dominants sur les principales voies d'accès au stade
- Une localisation des points de concentration, des goulots d'étranglement et des zones de friction récurrentes ;
- Une visualisation des profils horaires de trafic, incluant la désignation des pics de fréquentation ;
- Identification des carrefours ou zones de transition générant des effets de blocage, de ralentissement ou de déversement.

○ **Cartographie des ruptures d'intermodalité et des zones de friction**

Le soumissionnaire devra identifier les discontinuités dans la chaîne modale et les situations de conflit d'usage, en localisant :

- Les points de rupture entre les différents modes de transport (absence ou faiblesse des interfaces, non-compatibilité des horaires, rabattements non assurés) ;
 - Les conflits d'usage entre usagers (piétons/véhicules, cyclistes/stationnement, taxis/bus, etc.) ;
 - Les carrefours non aménagés pour les traversées piétonnes, les passages sous-utilisés ou peu lisibles, et les zones à accessibilité restreinte ou non hiérarchisée.
- **Cartographie des pôles générateurs de déplacements**

Le soumissionnaire devra produire une cartographie thématique des équipements et espaces existants et projetés fortement générateurs de flux, incluant :

- Les équipements sportifs, établissements scolaires, zones commerciales, unités hôtelières, pôles touristiques, établissements de santé, zones industrielles ou tertiaires ;
 - Leur niveau d'attractivité estimé et leurs temporalités d'activation ;
 - Leur interaction avec les flux induits par les grands événements, en identifiant les effets d'accumulation.
- **Cartographie de l'offre d'hébergement et de l'accessibilité des visiteurs**

Le soumissionnaire devra représenter de manière détaillée :

- La répartition spatiale des établissements hôteliers et des hébergements temporaires dans l'ensemble de la ville d'Agadir ;
 - Les temps de parcours estimés vers le Grand Stade selon les principaux modes de transport (transport collectif, navettes événementielles, marche, véhicule personnel) ;
 - Les corridors de desserte et les niveaux de performance en matière d'accessibilité.
- **Cartographie des impacts environnementaux liés à la mobilité**
- La représentation spatiale des impacts environnementaux, à travers des cartes **mettant en évidence les zones de concentration des émissions polluantes, les linéaires routiers à forte intensité d'émission, ainsi que les secteurs identifiés comme points noirs environnementaux**, en croisant la nature des flux observés avec les caractéristiques fonctionnelles du réseau viaire.

NOTE : L'ensemble des cartes thématiques décrites ci-dessus devra être fourni au format SIG exploitable, notamment sous forme de fichiers shapefile (SHP, SHX, DBF), accompagnés de leurs métadonnées complètes (système de projection, échelle de travail, date de création, source des données). Ces fichiers devront être structurés de manière homogène, avec une nomenclature explicite et normalisée.

Par ailleurs, chaque carte devra être intégrée dans le rapport final sous forme de visuels statiques en haute résolution (minimum 300 dpi), avec un design graphique soigné et lisible. Les éléments suivants doivent obligatoirement figurer sur chaque carte :

- Titre clair et explicite,
- Légende détaillée et normalisée,
- Échelle graphique et orientation (nord),
- Sources des données utilisées et date de mise à jour,

Les visuels devront être optimisés pour une lecture aisée, y compris en impression A4 et A3, sans surcharge d'informations ni conflits visuels. Un code couleur cohérent devra être utilisé pour faciliter l'interprétation comparative entre les différentes cartes (flux, congestion, équipements...).

2.1.3 Conception opérationnelle des dispositifs expérimentaux pour la CAN 2025

En articulation directe avec **les enseignements issus du diagnostic**, le soumissionnaire devra concevoir **un Plan d'actions pilote**, structuré autour d'un ensemble de **mesures expérimentales** visant à optimiser la mobilité lors des journées événementielles de la Coupe d'Afrique des Nations 2025. Ces dispositifs, à forte valeur démonstrative, préfigureront une première version du PMD aux abords du GSA et devront être testés en conditions réelles durant le tournoi.

L'élaboration de ces mesures reposera sur le diagnostic effectué, sur les exigences des instances organisatrices (COCAN, FIFA) et sur une concertation étroite avec les autorités locales et les parties prenantes opérationnelles (Wilaya, commune d'Agadir, police de circulation, GAMDU, transporteurs, exploitants, DRE SM, NARSA...).

Ces mesures devront être à la fois réalistes dans leur mise en œuvre à court terme et préfiguratrices des orientations structurantes à intégrer dans le **Plan de Mobilité Durable à l'horizon 2030**. À ce titre, le contractant définira un portefeuille cohérent de mesures, incluant notamment :

a. Plan de circulation événementielle temporaire

Le soumissionnaire devra élaborer un **plan de circulation spécifique aux jours de match**, intégrant les exigences de régulation fine et de fluidification des flux. Ce plan devra :

- Définir des itinéraires différenciés d'accès et de sortie, selon les profils d'utilisateurs (spectateurs, résidents, services opérationnels, délégations, accrédités), en s'appuyant sur une hiérarchisation fonctionnelle du réseau et une logique de priorisation selon la criticité des flux ;
- Intégrer des scénarios de circulation alternés ou inversés à des horaires stratégiques (avant et après match), permettant de maximiser la capacité d'écoulement du réseau et de limiter les conflits modaux ;
- Prévoir des mesures de régulation spécifiques aux carrefours névralgiques, telles que le renforcement de la présence des agents de circulation, la mise en œuvre de feux temporaires synchronisés, l'installation de plots directionnels ou de couloirs dédiés pour les navettes, les services prioritaires ou les véhicules d'urgence ;
- Délimiter les périmètres d'exclusion ou de filtrage, avec la mise en place de barriérage, de points de contrôle, et de plans de déviation clairement jalonnés, assurant un contrôle maîtrisé des accès au stade et à ses environs.

b. Planification de l'offre de transport collectif et des services de rabattement

Le soumissionnaire devra élaborer une proposition structurée pour l'organisation d'un dispositif de transport collectif dimensionné aux enjeux logistiques de la Coupe d'Afrique des Nations 2025. Cette offre planifiée aura pour finalité de limiter l'usage de la voiture individuelle, de favoriser le recours aux mobilités partagées et d'assurer un accès fluide, hiérarchisé et équitable au site du Grand Stade d'Agadir.

Ce travail s'inscrira impérativement dans le cadre de référence du **Plan de Transport d'Agadir**. À ce titre, les orientations, prescriptions et principes de coordination définis dans ce document devront être scrupuleusement pris en compte par le soumissionnaire.

La planification de l'offre devra comporter les volets suivants :

- **La définition d'un réseau de navettes événementielles**, opérant à fréquence élevée, assurant des liaisons directes entre les principaux pôles générateurs de déplacement (gares routières, stations de BHNS, parkings relais, grands hôtels, centres urbains) et les différentes portes d'accès au stade. Ces services devront être planifiés en tenant compte des flux projetés, des plages horaires critiques et de la typologie des usagers, avec une attention particulière portée à la fiabilité et à la ponctualité ;
- **L'ajustement ciblé du réseau de transport collectif régulier**, comprenant la révision ponctuelle des horaires, l'extension temporaire de certains itinéraires, le renforcement capacitaire sur les lignes stratégiques, ainsi que l'articulation fonctionnelle avec les services événementiels dédiés (correspondances coordonnées, signalétique commune, temps de rabattement maîtrisés) ;
- **La localisation précise des points d'interconnexion intermodale**, conçus comme des hubs opérationnels assurant la continuité entre les différents moyens de transport. Ces interfaces devront offrir des conditions optimales d'orientation, d'attente, d'embarquement et de sécurité, tout en anticipant les effets de saturation ou de congestion liés à l'afflux massif de voyageurs.

L'ensemble de cette planification devra être présenté sous forme d'un **schéma fonctionnel d'ensemble**, accompagné de **fiches descriptives par type de service**, de **plans de desserte localisés**, et d'un **calendrier opérationnel de pré-activation** conforme aux jalons de la phase expérimentale.

c. Organisation et planification du stationnement événementiel temporaire

Le soumissionnaire est tenu de proposer une stratégie de stationnement cohérente et pleinement articulée à la logique de mobilité événementielle, en s'appuyant sur une hiérarchisation fonctionnelle des usages et une coordination fluide avec les dispositifs de transport collectif. Cette stratégie devra viser à la fois la maîtrise des flux automobiles induits par l'événement et l'optimisation de l'usage des capacités d'accueil existantes et projetées.

Il est expressément requis que **la voiture particulière non accréditée ne puisse, en aucune circonstance, accéder au périmètre immédiat du stade les jours de match**. Aucun stationnement ne devra être prévu dans la zone d'étude pour les visiteurs motorisés. Cette orientation forte s'inscrit dans une logique de durabilité, de sécurité et d'efficacité, et vise à favoriser un report modal massif vers les transports collectifs ou les mobilités partagées.

Dans cette optique, le soumissionnaire devra présenter :

- **La localisation et la caractérisation de parkings relais périphériques**, dimensionnés pour absorber la demande issue des véhicules particuliers, équipés et jalonnés, et connectés au site du stade par un système de navettes événementielles à fréquence élevée et à logistique encadrée ;
- **La planification de la gestion des parkings de proximité**, exclusivement réservés aux véhicules accrédités (organisateurs, délégations, équipes techniques, prestataires), avec préconisation de dispositifs de pré-réservation, de contrôle d'accès automatisé, de tarification différenciée, et de supervision dynamique des taux d'occupation ;
- **La proposition d'espaces de stationnement temporaire dédiés**, notamment pour les bus de supporteurs, les véhicules techniques, les services de secours et les transporteurs

événementiels, accompagnés de circuits d'accès spécifiques et d'un encadrement organisationnel clair ;

- **L'identification des périmètres de restriction ou d'exclusion de stationnement**, appuyée par une stratégie de régulation (signalisation, barriérage, dispositifs de contrôle) visant à empêcher toute intrusion de véhicules non autorisés dans les zones sensibles autour du stade ;
- **Un schéma de signalisation spécifique au stationnement**, permettant d'orienter efficacement les automobilistes vers les parkings relais, d'éviter les comportements de contournement, et de renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité alternative.

d. Planification des mobilités actives

Dans une logique de transition vers des modes de déplacement durables, sobres en carbone et inclusifs, le soumissionnaire est tenu de proposer une stratégie d'aménagements temporaires visant à renforcer l'attractivité, la sécurité et la lisibilité des mobilités actives – notamment la marche et l'usage du vélo – lors des journées événementielles.

Ces propositions devront s'inscrire en articulation étroite avec les mesures de transport collectif, les dispositifs de stationnement relais, et les scénarios de régulation de la circulation.

Le soumissionnaire devra notamment :

- **Identifier et cartographier les cheminements piétons provisoires à activer**, en assurant une continuité entre les points d'arrivée (stations de transport en commun, parkings relais, pôles d'hébergement) et les différentes entrées du stade. Il s'attachera à définir les dispositifs nécessaires à leur sécurisation et leur visibilité (balises directionnelles, marquage au sol, éclairage temporaire, barriérage léger, signalisation multilingue) ;
- **Localiser les zones de traversée à sécuriser** à l'aide de passages protégés temporaires, de ralentisseurs, ou de plateformes de ralentissement, en particulier dans les secteurs où les flux piétons croisent les axes motorisés à fort trafic ;
- **Analyser le potentiel cyclable de la zone d'étude** et proposer des aménagements temporaires spécifiques en faveur des déplacements à vélo : création de bandes ou de pistes cyclables provisoires sur certains tronçons, désignation de voies partagées à vitesse réduite, installation de jalonnement cyclable temporaire et signalisation adaptée. Ces recommandations devront tenir compte des continuités existantes et proposer des maillons manquants de manière réaliste ;
- **Planifier l'implantation de stationnements vélo temporaires et surveillés**, situés à proximité des portes d'entrée du stade ou des interfaces modales. Ces espaces devront être dimensionnés en fonction des flux anticipés et accompagnés, le cas échéant, de dispositifs de consigne sécurisée, de marquage d'identification ou de services d'accueil dédiés aux cyclistes.

e. Dispositif de signalisation

Le soumissionnaire devra planifier un dispositif de signalisation directionnelle temporaire destiné à encadrer, orienter et sécuriser les déplacements au sein du périmètre d'étude, en particulier lors des journées événementielles à forte affluence. Ce dispositif jouera un rôle essentiel dans la lisibilité des parcours, la maîtrise des flux et la hiérarchisation fonctionnelle des itinéraires selon les profils d'usagers.

La planification portera notamment sur :

- **La localisation précise des points d'implantation de la signalisation temporaire**, en tenant compte des configurations spatiales et des dynamiques de circulation attendues. Les dispositifs devront être positionnés sur les principaux axes de pénétration urbaine, aux carrefours structurants, aux nœuds intermodaux (stations de transport collectif, parkings relais, pôles d'échange), ainsi qu'aux abords directs du stade ;
- **La coordination du jalonnement** avec les dispositifs de régulation de la circulation, les aménagements de stationnement, les cheminements piétons provisoires, et les corridors de sécurité définis dans le cadre du plan de mobilité événementielle. La cohérence d'ensemble du système de signalisation devra être pensée à l'échelle du périmètre global, et non comme une simple juxtaposition de panneaux ou de marquages ponctuels.

Les propositions devront refléter une compréhension fine de la logique d'orientation dans l'espace urbain, en intégrant les critères de visibilité, de redondance, de compréhension multilingue, et de résilience face aux flux imprévus ou aux conditions d'affluence extrêmes.

f. Planification des dispositifs de transport et d'accès pour les délégations officielles, équipes et publics accrédités

Le soumissionnaire devra planifier un dispositif spécifique d'acheminement, de desserte et de gestion des accès pour les catégories d'usagers dits « prioritaires » ou accrédités, à savoir les délégations sportives, les équipes techniques et médicales, les officiels nationaux et internationaux, les représentants des instances sportives (COCAN, FIFA), ainsi que les invités VIP.

Ce dispositif devra répondre à des impératifs élevés de fluidité, de sécurité, de confidentialité et de ponctualité, et s'articuler de manière cohérente avec l'ensemble du plan de mobilité événementielle.

La planification attendue devra couvrir les volets suivants :

- **L'identification et la hiérarchisation des circuits d'accès réservés**, permettant de garantir une circulation prioritaire et sans interruption depuis les lieux d'hébergement (hôtels, résidences officielles) jusqu'au stade. Ces itinéraires devront intégrer des points de contrôle, des voies dédiées ou partagées à régime préférentiel, et faire l'objet d'une coordination étroite avec les services de sécurité et de circulation ;
- **La localisation des zones d'accueil et de débarquement réservées**, situées à proximité immédiate des accès VIP du stade, et conçues pour assurer des conditions optimales de descente, d'orientation et de prise en charge des publics concernés. Une séparation fonctionnelle des flux devra être envisagée afin d'éviter tout croisement avec les parcours grand public ;
- **La définition des modalités de stationnement spécifiques**, incluant des emplacements réservés aux véhicules accrédités (autocars d'équipes, véhicules officiels, navettes privées), sécurisés, surveillés et dimensionnés selon les effectifs projetés. L'organisation du stationnement devra également anticiper les besoins en accessibilité immédiate pour les équipes médicales ou logistiques ;
- **La coordination avec les forces de l'ordre et les organisateurs**, pour l'élaboration de scénarios dynamiques de gestion de l'accès et des parcours, incluant les cas de réacheminement, de déviation d'itinéraire ou de sécurisation renforcée en cas de menace ou de saturation.

Cette planification devra être traduite sous forme de plans de circulation réservés et de calendriers de coordination, à valider en concertation avec les autorités locales, les organisateurs de la compétition et les services concernés.

g. Planification du dispositif de gestion de la foule et de régulation des flux piétons aux abords du stade

Le soumissionnaire devra intégrer, dans le cadre de la planification de la mobilité événementielle, un volet spécifique consacré à la régulation anticipée des flux piétons à forte densité, en particulier lors des phases critiques d'arrivée, de sortie immédiate et de dispersion progressive des spectateurs. L'objectif est d'assurer une gestion fluide, hiérarchisée et sécurisée des déplacements piétons, en cohérence avec les autres composantes du dispositif général (transport collectif, circulation automobile, stationnement, mobilités douces).

La planification proposée devra comprendre les éléments suivants :

- **L'élaboration d'un scénario prévisionnel de circulation piétonne, adossé à une simulation dynamique des flux à l'échelle du périmètre du stade**, fondée sur l'estimation des volumes projetés, des profils d'usagers, des temporalités critiques et des points de concentration potentiellement sensibles (zones de convergence, axes de refoulement, interfaces modales). Cette simulation devra être conduite à l'aide d'un logiciel spécialisé en modélisation des mouvements de foule, dûment validé par le maître d'ouvrage et ses partenaires et permettra de tester, en amont, différents scénarios de gestion selon des hypothèses contrastées d'affluence, de comportement collectif et de configuration spatiale ;
- **La localisation des dispositifs de canalisation physique**, tels que barrières directionnelles, couloirs à sens unique, files d'attente balisées, portiques filtrants espacés, afin d'encadrer les flux, d'éviter les goulots d'étranglement et de sécuriser les entrées et sorties principales ;
- **La définition de scénarios différenciés de sortie**, prenant en compte les configurations particulières d'affluence ou de sensibilité (victoire, affluence record, incidents), avec adaptation des dispositifs de régulation en lien avec les forces de l'ordre et les opérateurs de transport ;
- **L'identification de zones tampons de dispersion post-match**, situées à distance maîtrisée du stade, conçues comme des espaces de régulation intermédiaires vers les modes de transport ou les zones d'attente, visant à limiter la saturation des abords immédiats.

h. Intégration de l'accessibilité universelle et de l'inclusion dans la planification des dispositifs de mobilité

Le soumissionnaire devra intégrer, de manière transversale, une approche rigoureuse de l'**accessibilité universelle** et de l'**inclusion sociale** dans la conception des dispositifs de mobilité événementielle. L'ambition est de garantir à l'ensemble des usagers – indépendamment de leur condition physique, de leur genre ou de leur âge – une expérience de déplacement **équitable, sécurisée et digne** lors des journées de match.

Dans ce cadre, la planification devra impérativement tenir compte des besoins spécifiques des **personnes à mobilité réduite (PMR)**, des **personnes âgées**, des **femmes**, des **enfants**, ainsi que de tout public pouvant être affecté par des situations de vulnérabilité spatiale, sociale ou sensorielle.

2.1.4 Élaboration du dispositif d'évaluation des mesures expérimentales

Dans une optique d'objectivation rigoureuse des résultats issus de la phase expérimentale déployée durant la Coupe d'Afrique des Nations 2025, le soumissionnaire devra concevoir un dispositif d'évaluation complet, structuré et multidimensionnel, destiné à mesurer la pertinence, la performance et l'efficacité des mesures de mobilité temporairement mises en œuvre.

Cette évaluation sera au cœur du processus d'apprentissage institutionnel, de capitalisation opérationnelle et d'ajustement stratégique en vue de l'élaboration du Plan de Mobilité Durable (PMD) à l'horizon 2030.

a. Principes généraux

Le dispositif d'évaluation devra s'appuyer sur les principes méthodologiques suivants :

- **Multi-critérialité** : l'évaluation intégrera un panel d'indicateurs couvrant l'ensemble des dimensions de la mobilité durable (accessibilité, fluidité, sécurité, inclusion, soutenabilité environnementale, acceptabilité sociale, résilience).
- **Temporalité différenciée** : les mesures seront analysées selon plusieurs séquences critiques : pré-événement, pendant l'événement (avant, pendant et après le match), et phase de dispersion.
- **Spatialisation des constats** : les résultats devront être localisés géographiquement (via SIG) afin d'identifier les zones de performance et les points de vulnérabilité.
- **Méthodes mixtes** : l'évaluation combinera des approches quantitatives (comptages, mesures physiques) et qualitatives (perception usagers, retour d'expérience des opérateurs terrain).

b. Construction de la Grille d'évaluation & Définition des indicateurs

Le soumissionnaire devra élaborer une grille d'évaluation matricielle, organisée par axe stratégique, chaque axe étant décliné en :

- Objectifs spécifiques d'évaluation ;
- Indicateurs associés (quantitatifs et/ou qualitatifs) ;
- Méthodes de mesure et outils de collecte ;
- Sources de données et périodicité d'observation ;
- Critères d'analyse et seuils de performance

Les axes thématiques retenus incluront a minima :

- Accessibilité, fluidité des déplacements et sécurité
- Efficacité du transport collectif et du rabattement
- Gestion du stationnement
- Gestion des flux piétons et mouvements de foule
- Accessibilité universelle et inclusion
- Lisibilité de la signalétique
- Acceptabilité sociale et qualité d'expérience
- Soutenabilité environnementale

c. Protocoles de collecte et de traitement des données

Le soumissionnaire devra définir précisément :

- Les outils de collecte : grilles de relevé terrain, les comptages et enquêtes et dispositifs SIG
- Le calendrier de collecte : séquençage des observations par créneaux horaires et par site
- Les entités responsables de la collecte, de la consolidation et de l'analyse

- Les protocoles de traitement et d'interprétation des données : méthodes de croisement, de spatialisation, d'analyse comparative

Le dispositif d'évaluation devra être élaboré en étroite concertation avec le maître d'ouvrage et ses partenaires (Wilaya de la région Souss Massa, GAMDU, DRE SM, Commune d'Agadir, services de sécurité, opérateurs de transport, NARSA...), et faire l'objet d'une validation formelle préalable avant sa mise en application durant la phase expérimentale.

2.2. Mission 2 : Phase pendant la CAN 2025 - Expérimentation en conditions réelles et évaluation dynamique des mesures de mobilité durable préétablies

Dans le prolongement des travaux de diagnostic et de scénarisation réalisés en phase préparatoire, cette mission consistera à **mettre à l'épreuve, en situation réelle, les dispositifs expérimentaux** élaborés lors de la première mission. Elle sera centrée sur la **supervision active, le suivi dynamique, la collecte méthodique des données et l'évaluation immédiate** des mesures de mobilité déployées à l'occasion de la Coupe d'Afrique des Nations 2025 (CAN 2025).

Le soumissionnaire accompagnera les autorités compétentes dans le **pilotage du dispositif de mobilité événementielle**, tout en assurant une observation rigoureuse et systématique des performances en contexte réel de forte affluence. Il s'agira de tester la robustesse des solutions envisagées, d'en identifier les forces et les faiblesses, et de **préparer la capitalisation nécessaire à l'élaboration du Plan de Mobilité Durable (PMD)** aux alentours de GSA projeté à l'horizon 2030.

2.2.1. Appui à la mise en œuvre opérationnelle et coordination événementielle

Le soumissionnaire jouera un rôle d'appui stratégique et technique auprès des acteurs locaux (Wilaya, Commune, forces de l'ordre, opérateurs de transport collectif) pour garantir le **déploiement conforme et coordonné** des dispositifs planifiés.

Ses responsabilités incluront :

- **Coordination de l'exécution des plans de circulation temporaires**, en s'assurant de leur mise en place effective ;
- **Supervision du déploiement des services de transport collectif événementiel**, notamment des navettes spéciales, en veillant à leur synchronisation avec les flux attendus et en adaptant leur fréquence si nécessaire ;
- **Contrôle de la mise en œuvre de la signalisation directionnelle temporaire**, afin de garantir la lisibilité des parcours pour tous les profils d'utilisateurs (spectateurs, VIP, délégations, prestataires) ;
- **Surveillance dynamique de la situation de mobilité en temps réel** afin d'anticiper les congestions, réagir aux imprévus et proposer des ajustements immédiats.

2.2.2. Collecte des données de mobilité et de transport empirique en temps réel

Afin d'objectiver l'évaluation des dispositifs expérimentaux, le soumissionnaire devra conduire, pour chaque séquence critique identifiée, une campagne rigoureuse de collecte de données empiriques, combinant observations quantitatives et retours qualitatifs.

La collecte visera à documenter de manière fine et exhaustive les conditions réelles de déplacement, l'efficacité des mesures mises en œuvre, et les comportements des différents usagers.

Dans ce cadre, les opérations attendues incluront notamment :

- **Comptages routiers** réalisés aux abords du périmètre d'étude, sur les principaux axes d'accès et de desserte du stade, aux moments critiques (avant l'arrivée massive des spectateurs, durant le match pour analyser les flux résiduels, et après le coup de sifflet final) ;
- **Enquêtes origine-destination** conduites auprès d'un échantillon représentatif de spectateurs, en amont et en aval de l'événement, afin de caractériser les chaînes modales empruntées, d'identifier les combinaisons intermodales (parkings relais/navettes, transports collectifs/marche...) et de détecter les éventuelles ruptures ou contraintes de parcours ;
- **Enquêtes de stationnement**, visant à mesurer les taux d'occupation des différents dispositifs mis en place (parkings relais, stationnements officiels, zones de dépose), à observer les comportements de stationnement illicite et à évaluer la pertinence des restrictions ou incitations appliquées ;
- **Recueil de retours qualitatifs** auprès des spectateurs, des opérateurs de transport, des agents de circulation et des forces de l'ordre, afin de documenter les ressentis d'usage, d'identifier les dysfonctionnements éventuels, les marges d'amélioration et les suggestions exprimées par les parties prenantes.

La définition précise des emplacements des postes d'enquête, des points de comptage, de la structure des questionnaires ainsi que les zones de relevé devra être concertée et validée préalablement avec le maître d'ouvrage et ses partenaires.

NOTE : S'agissant des modalités de déploiement, le soumissionnaire est invité à privilégier une approche ciblée et raisonnée : Il est proposé que les enquêtes approfondies soient réalisées lors d'une ou deux journées événementielles sélectionnées, représentant un profil d'affluence élevé ou un contexte logistique critique, plutôt que d'être systématiquement reconduites chaque jour de match. Cette sélection sera faite en concertation avec le maître d'ouvrage, en vue de garantir la représentativité des situations observées tout en optimisant l'efficacité des moyens mobilisés.

2.2.3. Évaluation en temps réel et ajustements tactiques pendant le tournoi

Afin de maximiser l'efficacité opérationnelle du dispositif de mobilité événementielle tout au long de la CAN 2025, le soumissionnaire devra conduire une évaluation à chaud, immédiatement après chaque match, fondée sur une analyse structurée des données empiriques collectées et sur l'observation terrain.

Cette évaluation rapide sera articulée autour des principes suivants :

- **Exploitation immédiate des données brutes**

Les données recueillies le jour du match (comptages de trafic, enquêtes origine-destination, observations de stationnement, retours qualitatifs) devront être analysées de manière préliminaire pour détecter rapidement les éventuels écarts ou dysfonctionnements.

- **Référence au dispositif d'évaluation préétabli**

Cette analyse à chaud devra impérativement s'appuyer sur la grille d'évaluation construite dans le cadre de la Mission 1, garantissant ainsi une continuité méthodologique, une objectivité des constats, et une traçabilité des résultats.

- **Analyse critique des écarts constatés**

Le soumissionnaire devra évaluer les écarts entre les performances observées et les objectifs initiaux fixés, en examinant notamment :

- La fluidité de la circulation automobile et piétonne autour du stade ;
 - Le niveau d'usage et la performance du transport collectif et des services de navettes ;
 - Le respect des mesures de stationnement (occupation des parkings relais, interdiction d'accès des véhicules non accrédités) ;
 - La lisibilité de la signalisation temporaire et la bonne orientation des usagers ;
 - La capacité des dispositifs de canalisation des flux piétons à prévenir les engorgements ou les phénomènes de saturation humaine.
- **Proposition d'ajustements tactiques immédiats**

En cas d'écart significatif ou de dysfonctionnement observé, le soumissionnaire devra proposer des mesures correctives concrètes, à mettre en œuvre rapidement avant les prochains matchs.

- **Organisation systématique de réunions d'évaluation post-match**

Après chaque rencontre sportive, le soumissionnaire devra organiser, en coordination avec le maître d'ouvrage et ses partenaires, **une réunion de débriefing opérationnel**, ayant pour objectif :

- De partager l'analyse rapide des données recueillies ;
- De valider collectivement les constats d'écarts ;
- De décider des ajustements immédiats à implémenter ;
- De documenter les décisions prises pour enrichir le bilan post-tournoi.

Cette démarche d'évaluation dynamique, adossée à une capacité de réaction tactique rapide, constitue une condition essentielle pour assurer une montée en performance progressive du dispositif expérimental à mesurer de l'avancement du tournoi. Elle permettra également de préparer de manière plus robuste la capitalisation stratégique qui sera conduite lors de la phase post-événementielle.

2.3 Mission 3 : Phase Post-CAN 2025, Capitalisation stratégique et élaboration du Plan de Mobilité Durable aux abords du Grand Stade à horizon 2030

À l'issue de la phase d'expérimentation conduite durant la Coupe d'Afrique des Nations 2025, le soumissionnaire devra initier un processus méthodique de capitalisation stratégique, visant à transposer les enseignements empiriques issus des tests grandeur nature en fondements robustes pour l'avenir.

Cette démarche visera, d'une part, à évaluer avec discernement la pertinence, l'efficacité et la robustesse des dispositifs expérimentaux déployés, et, d'autre part, à structurer un **Plan de Mobilité Durable** aux abords du Grand Stade d'Agadir, à la fois ambitieux, pragmatique et évolutif.

Ce plan devra s'inscrire pleinement dans une dynamique d'accessibilité universelle, de fluidité des circulations, de soutenabilité environnementale et d'inclusion sociale, en répondant aux standards internationaux attendus pour l'accueil de la Coupe du Monde 2030.

Les objectifs phares de cette mission sont notamment :

- Consolider, interpréter et spatialiser les données collectées pendant la phase d'expérimentation.
- Dresser un bilan critique et multidimensionnel de la performance des dispositifs mis en œuvre.
- Modéliser les évolutions nécessaires pour une mobilité durable, résiliente et inclusive aux abords du Grand Stade.
- Élaborer un **Plan de Mobilité Durable aux abords du GSA** réaliste, progressif et pleinement ancré dans les dynamiques territoriales à horizon 2030.

2.3.1 Traitement des données collectées pendant la CAN 2025 et spatialisation des résultats

Le traitement des données devra intégrer :

- **Analyse statistique avancée** des comptages routiers (volumes, vitesses moyennes, temps de congestion), des enquêtes origine-destination (répartition modale, chaînes de déplacement, performances intermodales) et des enquêtes de stationnement (taux d'occupation, comportement d'infraction, efficacité des parkings relais).
- **Analyse qualitative structurée** des retours usagers et opérationnels, en agrégeant les ressentis sur la fluidité, la facilité d'orientation, la qualité des services de transport et les points de tension signalés.
- **Croisement systématique** des résultats avec les indicateurs de performance et les cibles fixées initialement dans la Mission 1, afin d'évaluer précisément :
 - Les écarts positifs (objectifs dépassés) ;
 - Les écarts négatifs (objectifs non atteints) ;
 - Les domaines nécessitant des ajustements stratégiques.

Le soumissionnaire devra produire un **ensemble exhaustif de cartes thématiques** à forte valeur analytique, s'appuyant sur des outils de Système d'Information Géographique (SIG), afin de spatialiser de manière lisible et précise les résultats issus de la phase d'expérimentation.

Les cartes attendues incluront notamment (liste non exhaustive) :

- **Carte d'affectation du trafic** pendant la CAN 2025 : représentation des flux observés sur l'ensemble du périmètre d'étude, avec ventilation par axe principal, secondaire et tertiaire, distinguant les périodes critiques (avant-match, pendant-match, après-match).
- **Carte d'écoulement viaire** : illustration de la fluidité de circulation sur le réseau, avec codage différencié selon les vitesses moyennes enregistrées (zones de bonne fluidité, ralentissements modérés, congestion sévère).
- **Cartographie de la répartition modale** : représentation spatialisée de l'utilisation des différents modes de transport (voiture particulière, navette événementielle, transport collectif régulier, marche, vélo...) par zone d'accès au stade et par type de pôle générateur de déplacements.
- **Identification des zones de congestion récurrente** : localisation des points noirs de circulation constatés de manière récurrente pendant les événements (goulots d'étranglement, carrefours saturés, secteurs d'accès prioritaires problématiques).

- **Corridors à flux critiques** : cartographie des itinéraires d'accès les plus sollicités, mettant en évidence les axes concentrant les plus forts volumes de déplacement motorisé et/ou piéton.
- **Analyse des performances de stationnement** : visualisation des taux d'occupation des parkings officiels, des parkings relais, et des zones de stationnement illicite détectées, ainsi que des écarts par rapport aux capacités prévues.
- **Localisation des points de friction piéton/véhicule** : repérage précis des secteurs à risque de conflit d'usage entre flux motorisés et flux piétons (absence de passage sécurisé, croisements non protégés, traversées spontanées) ;
- **Carte de l'accidentologie événementielle (le cas échéant)** : enregistrement et localisation des incidents de circulation, des accidents impliquant véhicules ou piétons durant la CAN 2025, permettant d'identifier les points noirs de sécurité nécessitant des interventions correctives.
- **Cartographie comparative de l'empreinte carbone liée aux déplacements** :
 - Calcul et spatialisation des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les déplacements lors de la CAN 2025, par type de mode de transport ;
 - Comparaison avec une situation de référence (avant mise en œuvre des mesures expérimentales) afin d'évaluer l'impact environnemental des dispositifs testés ;
 - Visualisation des zones ayant connu une réduction significative des émissions grâce au report modal, aux aménagements incitatifs ou à la rationalisation des flux.

Chaque carte devra être accompagnée :

- D'une légende normalisée et détaillée,
- D'une échelle graphique et d'une indication d'orientation,
- De la date de collecte des données,
- De la source des données utilisées,
- D'un codage couleur homogène et intuitif pour faciliter la comparaison entre les différents thèmes.

Toutes les cartes devront être fournies :

- En formats numériques SIG (shapefile .SHP + métadonnées complètes),
- En versions graphiques haute résolution (PDF 300 dpi) optimisées pour l'impression en formats A3 et A4.

2.3.2. Capitalisation sur les enseignements empiriques

Après le traitement de l'ensemble des données empiriques recueillies lors de la CAN 2025, le soumissionnaire devra réaliser une **analyse critique** des dispositifs expérimentés, en identifiant :

- **Les mesures ayant démontré une efficacité notable**, en analysant les facteurs clés de succès (adéquation entre planification et exécution, acceptabilité par les usagers, robustesse des mesures temporaires...).

- **Les dispositifs ayant révélé des limites ou des inefficiences**, en étudiant les causes profondes des dysfonctionnements (carences en signalisation, mauvaise articulation des modes, plan de circulation inadapté, fragilités organisationnelles, imprévus de terrain...).
- **Les opportunités d'amélioration**, par un croisement entre les retours d'expérience locaux et les standards internationaux de gestion de la mobilité événementielle.

2.3.4 Modélisation prospective de la demande de mobilité et scénarisation stratégique à l'horizon 2030

À l'issue de la phase d'expérimentation de la CAN 2025 et sur la base des données empiriques consolidées, le soumissionnaire devra conduire un exercice structuré de modélisation prévisionnelle et de scénarisation stratégique, afin d'anticiper les évolutions de la demande en déplacements et de formaliser les orientations du Plan de Mobilité Durable (PMD) à horizon 2030.

Cet exercice prospectif vise à garantir la capacité du système de mobilité autour du Grand Stade d'Agadir à répondre, de manière soutenable, fluide et inclusive, aux défis imposés par l'accueil d'événements internationaux de grande envergure, notamment la Coupe du Monde 2030.

a. Développement d'un modèle de simulation des flux de déplacements

Le soumissionnaire devra élaborer un modèle de simulation dynamique, calibré à minima sur :

- **Les observations empiriques collectées durant la CAN 2025** : flux routiers, répartitions modales, taux de fréquentation des parkings relais, comportements piétons... ;
- **Les projections urbaines et démographiques du Grand Agadir à l'horizon 2030** : croissance de la population, nouveaux projets d'aménagement, extensions d'infrastructures de transport collectif, l'évolution du taux de motorisation, ... ;
- **L'évolution des parts modales des différents moyens de transport**, en tenant compte des événements passés et des mesures incitatives futures. ;
- **Les standards opérationnels exigés par la FIFA pour la Coupe du Monde 2030**, notamment en termes de capacités d'évacuation, de traitement des flux massifs et de sécurisation des parcours ;
- **La capacité d'accueil du stade et son taux de remplissage prévisionnel** ;
- **L'impact des infrastructures et services de mobilité existants et en projet** sur l'absorption des flux.

Le soumissionnaire devra fournir :

- **La description de la méthodologie de modélisation** (type de modèle, outils logiciels mobilisés, hypothèses de calibrage) ;
- **La structure des bases de données utilisées** ;
- **Le processus d'étalonnage**, intégrant la validation croisée avec les données de terrain issues de la mission 2.

b. Horizon temporel de projection

La modélisation devra exclusivement porter sur l'horizon 2030, en cohérence avec les dynamiques de développement urbain du Grand Agadir et les exigences de mobilité durable attendues pour la Coupe du Monde 2030. Cet horizon unique permettra d'orienter les mesures structurelles à mettre en œuvre, en capitalisant sur les enseignements de la CAN 2025 et en anticipant les besoins futurs en matière d'accessibilité, de fluidité et de soutenabilité.

c. Élaboration et analyse des scénarios d'organisation de la mobilité

Le soumissionnaire devra construire au minimum **trois scénarios contrastés** :

- **Scénario de référence** : Maintien des tendances actuelles, intégrant les seuls projets déjà actés et financés.
- **Scénario intermédiaire** : Améliorations ciblées pour corriger les dysfonctionnements critiques identifiés lors de la CAN 2025.
- **Scénario ambitieux** : Reconfiguration structurelle privilégiant une mobilité décarbonée, multimodale, résiliente et inclusive, conforme aux ambitions de durabilité.

Pour chaque scénario, il devra :

- **Décrire les infrastructures nouvelles à réaliser ou à renforcer ;**
- **Détailler les dispositifs d'incitation au report modal ;**
- **Proposer des mesures de gestion dynamique de la demande ;**
- **Préciser les actions spécifiques en faveur de l'accessibilité universelle et de la résilience climatique.**

c. Méthodologie d'évaluation comparative des scénarios

L'évaluation reposera sur une **analyse multicritère** comprenant :

- **Performance opérationnelle (temps de parcours, fluidité, capacité d'évacuation) ;**
- **Impact environnemental (réduction des émissions de GES, diminution de la pollution locale) ;**
- **Coût et faisabilité (investissements requis, potentiel de financements mobilisables) ;**
- **Acceptabilité sociale (adhésion des acteurs, impacts sur les riverains) ;**
- **Résilience (capacité d'adaptation aux perturbations majeures).**

Une grille d'évaluation spécifique, validée par le maître d'ouvrage et ses partenaires, devra être utilisée pour faciliter une comparaison objective et documentée.

d. Analyse de sensibilité et robustesse des scénarios

Afin de tester la robustesse des options proposées, une **analyse de sensibilité** devra être menée sur la base d'hypothèses de stress telles que :

- **Événements simultanés entraînant une surcharge ponctuelle du réseau ;**

- Défaillance partielle des systèmes de transport collectif ;
- Conditions météorologiques défavorables limitant l'usage des modes actifs.

Cette analyse visera à évaluer la capacité de chaque scénario à maintenir un niveau de service acceptable en conditions extrêmes.

e. Validation et développement du scénario retenu

À l'issue de cette analyse multicritère, le maître d'ouvrage et les partenaires clé valideront un scénario préférentiel. Celui-ci devra être développé de manière exhaustive par le soumissionnaire, en précisant les actions concrètes, les calendriers de mise en œuvre, les modalités de suivi-évaluation, ainsi que les dispositifs d'accompagnement nécessaires.

Le scénario retenu devra clairement s'inscrire dans une démarche ambitieuse de mobilité durable, articulée autour de l'approche ASIE (Avoid, Shift, Improve, Enable), intégrant une méthode rigoureuse de suivi de ses impacts, notamment environnementaux (réduction des émissions de GES).

2.3.5 Développement du scénario retenu et élaboration du Plan de Mobilité Durable (PMD) aux abords du GSA

a. Déclinaison du scénario retenu en plan d'action opérationnel

À l'issue de l'analyse comparative des scénarios prospectifs, le soumissionnaire devra décliner de manière exhaustive le scénario retenu en un **Plan de Mobilité Durable (PMD) aux abords du GSA à l'horizon de 2030**, structuré, pragmatique et prospectif. Ce plan visera à assurer une **montée en puissance progressive** de la mobilité durable autour du Grand Stade d'Agadir, en parfaite cohérence avec les objectifs stratégiques du **Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD)** du Grand Agadir et les exigences d'accueil de la **Coupe du Monde 2030**.

Le PMD devra articuler de manière cohérente **accessibilité multimodale, gestion rationnelle des flux, promotion des mobilités actives, réduction des externalités environnementales et inclusion sociale**.

Il s'organisera autour des volets suivants :

- Plan de circulation événementiel optimisé
- Plan de transport événementiel multimodal
- Concept d'accessibilité multimodale intégrée
- Plan de développement des mobilités actives
- Plan d'accessibilité universelle et inclusive
- Plan de gestion stratégique du stationnement
- Schéma directeur de la signalisation événementielle

NOTE : L'ensemble des plans thématiques susmentionnés devra être livré sous formats exploitables (shapefiles) et illustré par des plans techniques opérationnels en conformité avec les standards de cartographie urbaine professionnelle.

Chaque plan constituera une couche thématique distincte ("layer") dans un système d'information géographique intégré, permettant leur superposition dynamique et leur fusion analytique.

À l'issue de ce processus de layering, le soumissionnaire devra produire un Plan de Mobilité Durable consolidé aux abords du Grand Stade d'Agadir, à l'horizon 2030, présenté sous forme d'un "Operational Blueprint" unique, lisible et directement mobilisable par les autorités locales.

Ce plan final devra être restitué sous échelle graphique normalisée 1/15 000, garantissant une précision suffisante pour l'exploitation opérationnelle, la planification des interventions et le suivi ultérieur de la mise en œuvre.

b. Programme de mise en œuvre

Afin de garantir l'opérationnalisation efficace du Plan de Mobilité Durable aux abords du Grand Stade d'Agadir, le soumissionnaire devra élaborer un **programme de mise en œuvre articulé autour de fiches-actions structurées**, pour chaque mesure proposée.

Le programme comprendra les volets suivants :

- **Élaboration d'un calendrier opérationnel consolidé**

Le soumissionnaire devra établir un **calendrier de déploiement clair et séquencé**, sous format de **diagramme de Gantt**, intégrant :

- **La priorisation des actions** selon leur faisabilité technique, leur niveau d'urgence et leur impact attendu ;
- **La coordination des interventions** entre les différents plans sectoriels (circulation, transport événementiel, mobilité douce, stationnement, signalisation) pour assurer une cohérence d'ensemble ;
- **L'anticipation des contraintes** administratives et techniques (procédures d'autorisation, marchés publics, interventions sur domaine public).

Chaque action devra faire l'objet d'une **fiche-action spécifique** précisant notamment : l'intitulé de l'action, les objectifs poursuivis, le calendrier de mise en œuvre, les acteurs responsables, les ressources nécessaires et les indicateurs de suivi.

- **Montage financier prévisionnel**

Le soumissionnaire devra présenter une **estimation budgétaire indicative** de la mise en œuvre du PMD, couvrant :

- **Les investissements d'infrastructure** : aménagements viaires, pôles d'échanges, équipements de signalisation, parkings relais, cheminements piétons et cyclables ;
- **Les coûts opérationnels et de maintenance** : exploitation des services événementiels ;
- **Les dépenses de communication et de sensibilisation** : campagnes de promotion des mobilités alternatives, dispositifs d'information voyageurs, actions pédagogiques.

Une **ventilation par action** devra être proposée, permettant de consolider les besoins financiers globaux et d'orienter les stratégies de financement

2.4 Processus de coordination et de validation du PMD

Des réunions hebdomadaires seront tenues tout au long de l'étude. Elles auront pour objectif de :

- Assurer un suivi continu de l'avancement des différentes missions ;
- Ajuster la méthodologie et les analyses en fonction des retours des parties prenantes ;
- Faciliter la collecte et l'échange d'informations entre les acteurs impliqués ;

- Anticiper les éventuels obstacles et proposer des solutions adaptées.

Le soumissionnaire devra documenter ces réunions à travers des comptes rendus synthétiques mettant en évidence les décisions prises, les recommandations formulées et les actions à entreprendre.

L'ensemble de ce processus garantira une concertation efficace et une appropriation du PMD par l'ensemble des acteurs concernés, facilitant ainsi sa mise en œuvre et son intégration dans les politiques de mobilité de la ville d'Agadir.

Termes de référence (TdR) pour les achats de prestations de services d'une valeur inférieure au seuil de l'UE



Délais et livrables de la prestation

Le soumissionnaire est tenu de fournir les livrables figurant sur le tableau ci-après :

Etapas clés et livrables	Nombre estimatif de H/J	Responsable(s)	Date de remise des livrables/ Lieu
<p>Mission préliminaire : Cadrage général</p> <p>Livrable :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Un rapport d'établissement détaillant la méthodologie de travail : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Définition des objectifs, de la consistance et du chronogramme de la prestation ; ➤ Définition de la méthodologie de travail ; ➤ Définition du besoin en données à collecter auprès des acteurs ; ➤ Définition des outils de travail. 	<p>08 JE</p>	<p>Chef.fe de projet – Expert.e en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements</p>	<p>08 jours ouvrables après signature du contrat Agadir</p>

A.K.H.

<p>Mission 1 : Phase pré-CAN 2025 - Diagnostic et scénarisation des mesures expérimentales</p> <p>Livrable (L1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Carte illustrant le périmètre d'étude ; ○ Calendrier prévisionnel des visites de terrain accompagné de la grille d'entretien avec les acteurs institutionnels et opérationnels ; ○ Carte de localisation des postes de comptage et d'enquête, accompagnée de la feuille de traitement des données (si les comptages sont réalisés) ; ○ Cartes issues du diagnostic ; ○ Plan d'action pilote expérimentable, ventilé en sous-plans spécifiques : <ul style="list-style-type: none"> ➔ Plan de transport collectif et service de rabattement temporaire ; ➔ Plan de circulation événementielle temporaire ; ➔ Plan de stationnement événementiel temporaire ; ➔ Plan de mobilité active temporaire (cheminements piétons, itinéraires cyclables) ; ➔ Plan de signalisation temporaire pour la gestion des flux et de l'orientation ; ➔ Dispositif spécifique de transport et d'accès VIP (délégations officielles, équipes sportives, public accrédité) ; ➔ Dispositif de gestion de la foule, incluant une vidéo de simulation dynamique des flux (notamment aux heures de pointe d'accès et d'évacuation) ; ➔ Plan d'inclusion et d'accessibilité universelle temporaire, garantissant un accès sécurisé et fluide pour les PMR et publics spécifiques lors des événements. ○ Dispositif/Grille d'évaluation élaborée. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Rapport de la Mission 1 ✓ Support de présentation 	<p>50 EJ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Chef.fe de projet – Expert.e en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements ○ Ingénieur.e Circulation et stationnement ○ Environnementaliste ○ Spécialiste SIG et modélisation des déplacements 	<p>50 Jours ouvrables après l'achèvement de la mission préliminaire (2 mois et demi calendaires)</p> <p>Agadir</p>
--	--------------	---	--

A.K.H
R

NOTE : Tous les livrables cartographiques et plans d'organisation devront être produits sous environnement SIG exploitable (format .shp), fournis également en exports haute résolution 300 ppi (PDF/PNG), avec une échelle de lecture adaptée aux interventions opérationnelles.

<p>Mission 2 : Phase Pendant la CAN 2025 - Expérimentation en conditions réelles et évaluation dynamique des mesures de mobilité durable préétablies</p> <p>Livrable (L2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Note sur l'appui à la mise en oeuvre opérationnelle et la coordination pendant la CAN 2025 <input type="radio"/> Carte de localisation des postes d'enquête/ des comptages et des zones de stationnement enquêtées <input type="radio"/> Fiches d'évaluation des mesures expérimentées <input type="radio"/> Schémas de principe des ajustements tactiques potentiels durant la CAN 2025 <input checked="" type="radio"/> Rapport de la Mission 2 <input type="radio"/> Support de présentation 	<p>52 EJ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Chef.fe de projet – Expert.e en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements <input type="radio"/> Ingénieur.e Circulation et stationnement 	<p>52 Jours ouvrables après l'achèvement de la mission 1 (2 mois et demi calendaires)</p> <p>Agadir</p>
--	---------------------	--	---

A.K.H
X

<p>Mission 3 : Phase Post-CAN 2025 - Capitalisation stratégique et élaboration du Plan de Mobilité Durable aux abords du Grand Stade à horizon 2030</p> <p>Jeux de données issus de la phase expérimentale</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Feuilles de comptages routiers et piétons. ➔ Matrices origine-destination (OD) consolidées. ➔ Données de stationnement (occupation, infractions, usage des parkings relais). <ul style="list-style-type: none"> ○ Cartographie des résultats du diagnostic de terrain effectué pendant la CAN 2025 ○ Note méthodologique sur la construction du modèle de prévision des déplacements et de mobilité durable à horizon 2030 ➔ Hypothèses, outils, bases de données utilisées, paramètres de calibration. ○ Fichiers du modèle de simulation ➔ Modèle de déplacement calibré et exportable sous format exploitable. ○ Note d'évaluation comparative des scénarios prospectifs ○ Plans opérationnels à horizon 2030 issus du scénario retenu ➔ Plan de circulation événementiel optimisé. ➔ Plan de transport événementiel multimodal. ➔ Concept d'accessibilité multimodale intégrée. ➔ Plan de développement des mobilités actives (piétons / cyclistes). ➔ Plan d'accessibilité universelle et inclusive. 	<p style="text-align: center;">125 EJ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Chef.fe de projet – Expert.e en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements ○ Ingénieur.e Circulation et stationnement ○ Environnementaliste ○ Spécialiste SIG et modélisation des déplacements <p style="text-align: center;">125 Jours ouvrables après l'achèvement de la mission 2 (6 mois et demi calendaires) Agadir</p>
---	--	--



<ul style="list-style-type: none"> ➔ Plan de gestion stratégique du stationnement. ➔ Schéma directeur de la signalisation événementielle. ○ Plan consolidé de Mobilité Durable aux abords du Grand Stade d'Agadir à l'horizon 2030 <ul style="list-style-type: none"> ➔ Superposition de tous les volets dans un plan global. ➔ Présentation à une échelle adaptée (ex : 1/10 000 ou 1/15 000). ➔ Cartographie fournie sous environnement SIG exploitable, haute résolution (300 dpi minimum). ○ Programme de mise en œuvre du PMD <ul style="list-style-type: none"> ➔ Calendrier de déploiement phasé court/moyen terme. ➔ Fiches-actions détaillées pour chaque intervention. ○ Rapport de la Mission 3 ○ Support de présentation 		
<p>TOTAL</p>		<p>235 EJ</p>

Durée de la mission : Du 15 Octobre 2025 au 25 Décembre 2026
Cet appel d'offres est destiné aux bureaux d'étude.

A.K.H
D

Termes de référence (TdR) pour les achats de prestations de services d'une valeur inférieure au seuil de l'UE

Examen et validation des livrables

Chaque rapport relatif à une mission devra être recevable conformément aux délais indiqués dans le tableau ci-dessus sous format électronique et en version papier. Une version provisoire devra être soumise et fera l'objet d'une instruction d'une durée de **cinq (5) jours ouvrables** par l'équipe du projet et les partenaires clés concernés. Après réception des remarques, le soumissionnaire sera tenu d'effectuer les reprises nécessaires et de livrer la version définitive des rapports dans un délai de **huit (8) jours ouvrables**.

Chaque fin de mission sera marquée par la **convocation d'un comité technique de pilotage**, réunissant la GIZ et ses **partenaires institutionnels majeurs**, notamment la **DRE Souss Massa (DRE SM)**, la **Wilaya de la Région SM** ainsi que la **SDL GAMDU**, afin d'examiner et de valider les livrables produits

L'ensemble des livrables convenus dans le cadre de la prestation seront la propriété intellectuelle de la GIZ et ses partenaires. Ils devraient être structurés, livrés en version accessibles et éditables. Ils devront également prendre en considération la charte graphique GIZ-MTEDD (en version Word et PowerPoint exploitables) qui sera transmise par l'équipe GIZ en charge de la présente prestation. Les livrables revêtent un caractère confidentiel et privé, par conséquent, aucune communication ou publication, quelle que soit sa forme, ne serait autorisée sans l'accord préalable et écrit de la part de la GIZ et ses partenaires concernées notamment : **la Wilaya de la Région SM, la DRE SM, La SDL GAMDU**.

3. Conception

Le soumissionnaire doit montrer dans son offre *comment* les prestations mentionnées au chapitre 2 (Mission du contractant) peuvent être fournies, le cas échéant en tenant compte d'autres exigences méthodologiques (conception technique et méthodologique). Le soumissionnaire doit en outre décrire de quelle manière sera organisée la gestion du projet pour la fourniture de prestations.

Conception technique et méthodologique

Stratégie (1.1) : Le soumissionnaire doit aborder les tâches lui incombant en se plaçant dans le contexte des objectifs des prestations faisant l'objet de l'appel d'offres (point 1.1.1 du schéma d'évaluation). Ensuite, le soumissionnaire présente et justifie la stratégie explicite qu'il entend mettre en œuvre pour fournir les prestations dont il assume la responsabilité (point 1.1.2 du schéma d'évaluation).

Coopération (1.2) : Le soumissionnaire doit présenter les acteurs importants pour les prestations dont il aura la responsabilité et décrire la **coopération** avec ces acteurs (point 1.2.1 du schéma d'évaluation). Il doit élaborer un concept visant le développement et la mise en œuvre de la coopération avec ces acteurs (point 1.2.2 du schéma d'évaluation).

Structure de pilotage (1.3) : Le soumissionnaire doit présenter et expliquer l'approche et la démarche qu'il entend adopter pour **piloter** les mesures avec les partenaires du projet (point 1.3.1 du schéma d'évaluation) ainsi que sa contribution au **suivi des résultats** (point 1.3.2 du schéma d'évaluation). Le soumissionnaire doit présenter et expliquer l'approche et la démarche qu'il entend adopter pour **piloter** les mesures avec les partenaires du projet.

Processus (1.4) : Le soumissionnaire doit décrire les **processus** essentiels des prestations dont il aura la responsabilité et établir un **plan d'opérations** ou un planning d'exécution (point 1.4.1 du schéma d'évaluation) montrant comment les prestations définies au chapitre 2 (Mission du

contractant) seront fournies. Dans ce contexte, il lui est demandé de décrire notamment les étapes de travail nécessaires et de prendre le cas échéant en compte des jalons. Le prestataire devra par ailleurs indiquer comment les contributions des partenaires peuvent être intégrées dans la mise en œuvre des processus (point 1.4.2 du schéma d'évaluation).

Apprentissage et innovation (1.5) : Sans objet

Gestion de projet (1.6) : Le soumissionnaire doit établir et expliquer un **planning d'affectation du personnel** (point 1.6.2 du schéma d'évaluation) pour l'ensemble du personnel spécialisé qu'il prévoit de mettre en place ; ce planning devra illustrer les durées d'intervention (périodes et jours d'expert-e) et les lieux d'intervention des différents membres de l'équipe et les affecter aux étapes mentionnées dans le planning d'exécution.

4. Concept du personnel

Le soumissionnaire doit proposer des personnels pour les postes mentionnés ci-après et décrits en termes de tâches et de qualifications et joindre les curriculums vitæ correspondants (cf. chapitre 7).

Les qualifications énumérées ci-après correspondent aux exigences permettant d'atteindre le total maximal de points dans le cadre de l'évaluation technique.

Direction de l'équipe – Chef.fe de projet – Expert en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements (Cf. point 2.1 du schéma d'évaluation)

Tâches

- Responsabilité globale de la qualité et du respect des délais des prestations.
- Coordination et communication avec la GIZ, les partenaires et les parties prenantes.
- Gestion du personnel et planification des missions de courte durée.
- Garantie de la cohérence et de la pertinence des recommandations et des approches.
- Supervision de l'analyse des données et présentation des résultats.
- Développement du concept de l'étude et de la méthodologie.
- Encadrement des expert.e.s dans l'analyse des aspects techniques et financiers.
- Assurer la coordination des ateliers de validation et des réunions de suivi.

Qualifications requises

- **Formation (2.1.1) :** Diplôme d'ingénieur (BAC+5) en génie civil avec une spécialisation en ingénierie des transports.
- **Langues (2.1.2) :** Français (C1 - niveau avancé)
- **Expérience générale (2.1.3) :** 10 ans d'expérience dans le domaine de la mobilité et des transports
- **Expérience spécifique (2.1.4) :** 07 ans d'expérience en planification des déplacements
- **Expérience en management (2.1.5) :** 3 années d'expérience dans la gestion de projets dans un cabinet de conseil ou une administration publique
- **Expérience régionale (2.1.6) :** 1 projet relatif à la planification urbaine ou la planification des transports et de la mobilité réalisée à l'échelle de la Région Souss Massa
- **Expérience de la CD (2.1.7) :** sans objet

- **Autres (2.1.8) : sans objet**

Expert. 1 - Ingénieur.e Circulation et stationnement (Cf. point 2.2 du schéma d'évaluation)

Tâches

- **Analyse des études et documents existants** : Synthèse critique des rapports et bases de données relatifs aux transports et à la mobilité, identification des lacunes et des points d'amélioration.
- **Réalisation des enquêtes de mobilité et de transport et traitement des données y afférentes** : Planification, exécution et analyse des enquêtes quantitatives et qualitatives sur les flux de déplacements et l'utilisation des différents modes de transport.
- **Diagnostic de l'état des lieux** : Identification des principales difficultés en termes de congestion, d'intermodalité et d'accessibilité, notamment durant les jours des 8 matchs programmés pour la CAN 2025.
- **Préconisation d'aménagements** : Définition des infrastructures et solutions à mettre en place pour une mobilité optimisée.
- **Rédaction du rapport de synthèse** : Structuration des observations et recommandations et spatialisation des données.

Qualifications requises

- **Formation (2.2.1)** : Diplôme d'ingénieur (Bac +5) en génie civil ou/et en planification des transports
- **Langues (2.2.2)** : Français (C1 - niveau avancé)
- **Expérience générale (2.2.3)** : 10 ans d'expérience dans le domaine de la mobilité et des transports
- **Expérience spécifique (2.2.4)** : 07 ans dans la réalisation des études de circulation, de stationnement et d'accessibilité multimodales
- **Expérience en management (2.2.5)** : sans objet
- **Expérience régionale (2.2.6)** : sans objet
- **Expérience de la CD (2.2.7)** : sans objet
- **Autres (2.2.8)** : sans objet

Expert.e 2- Spécialiste en SIG et modélisation des déplacements (Cf. point 2.3 du schéma d'évaluation)

Tâches

- **Modélisation des flux de transport** : Simulation des scénarios de mobilité en contexte événementiel.
- **Analyse des performances du réseau** : Identification des goulets d'étranglement et amélioration de la fluidité.

- **Intégration des scénarios de report modal** : Impact des solutions multimodales sur les flux de déplacements.
- **Spatialisation des données dans un environnement SIG**

Qualifications requises

- **Formation (2.3.1)** : Diplôme d'ingénieur (Bac+5) en génie civil ou en planification des transports ou une spécialisation en modélisation des systèmes de transport ou un diplôme universitaire de (BAC+5) en géomatique.
- **Langues (2.3.2)** : Français (C1 - niveau avancé)
- **Expérience générale (2.3.3)** : 05 ans d'expérience dans le domaine de la mobilité et des transports
- **Expérience spécifique (2.3.4)** : 05 ans d'expérience en modélisation et analyse des déplacements
- **Expérience en management (2.3.5)** : sans objet
- **Expérience régionale (2.3.6)** : sans objet
- **Expérience de la CD (2.3.7)** : sans objet
- **Autres (2.3.8)** : sans objet

Expert.e 3 - Environnementaliste

Tâches

- **Évaluation des impacts environnementaux** : Analyse de la pollution et des émissions de CO2 issues du trafic.
- **Proposition de solutions écoresponsables** : Promotion des mobilités bas-carbone et solutions de compensation.
- **Intégration des critères environnementaux** : Recommandations pour un urbanisme et une mobilité durable.

Qualifications requises

- **Formation (2.4.1)** : Diplôme universitaire (BAC+5) en environnement, développement durable ou écologie urbaine.
- **Langues (2.4.2)** : Français (C1 - niveau avancé)
- **Expérience générale (2.4.3)** : 7 ans d'expérience dans le domaine de l'environnement
- **Expérience spécifique (2.4.4)** : 5 ans d'expérience en évaluation environnementale dans le cadre de projets de mobilité

- **Expérience en management (2.4.5) : sans objet**
- **Expérience régionale (2.4.6) : sans objet**
- **Expérience de la CD (2.4.7) : sans objet**
- **Autres (2.4.8) : sans objet**

5. Consignes de calcul

Affectation du personnel

Le nombre total de **235 EJ** est réparti comme suit :

Direction de l'équipe : Chef.de de projet - Expert.e en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements	50 EJ
Expert.e 1 : Ingénieur.e Circulation et stationnement	120 EJ
Expert.e 2 : Spécialiste en SIG et modélisation des déplacements	45 EJ
Expert.e 3 - Environnementaliste	20 EJ

La répartition par mission est présentée comme suit :

Expert	Chef de projet	Expert 1	Expert 2	Expert 3	Total EJ par Mission
Mission					
Mission préliminaire	08	0	0	0	8
Mission 1	10	27	08	05	50
Mission 2	10	37	0	05	52
Mission 3	22	56	37	10	125
Total EJ	50	120	45	20	235

Frais d'hébergement, de voyage et de déplacement

Les frais d'hébergement seront remboursés sous forme d'indemnité d'hébergement comme indiqué dans le cadre estimatif détaillé ci-après.

Tous les voyages et déplacements doivent faire l'objet d'une concertation préalable avec la personne responsable du projet.

Aspects de durabilité en matière de voyages

La GIZ est tenue de réduire les émissions de gaz à effet de serre (émissions de CO₂) provoquées par les voyages. Lors de l'élaboration de votre offre, veuillez tenir compte des possibilités de parvenir à cette réduction, p. ex. en choisissant la classe de réservation causant le moins d'émissions (classe économique) ou en optant pour les moyens de transport, les compagnies aériennes et les itinéraires présentant la meilleure efficacité en termes de CO₂. Pour les trajets courts, il convient de privilégier le train (2^e classe) ou l'e-mobilité.

Les émissions de CO₂ causées par les voyages en avion doivent être compensées. À cet égard, la GIZ prescrit un budget via lequel les coûts de la compensation des émissions de CO₂ peuvent faire l'objet d'un décompte établi sur la base de justificatifs.

Le marché des certificats d'émissions de CO₂ rassemble une multitude de prestataires qui proposent différents critères d'impact sur le climat. La fondation Alliance pour le développement et le climat (site en allemand et en anglais) a publié une liste de normes (en allemand) dont la GIZ recommande l'application.

Cadre estimatif détaillé

Note : Les déplacements prévus dans le cadre de la mission concernent exclusivement le chef de projet, l'expert.e 1 et l'expert.e 3 ; l'expert.e 2 n'est pas donc inclus dans les frais d'hébergement et les perdiems.

Jours d'honoraires	Nombre d'expert.e.s	Nombre de jours par expert.e	Total	Observations
Chef-fe de projet - Expert en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements	1	50	50 EJ	
Expert.e 1 - Ingénieur.e Circulation et stationnement	1	120	120 EJ	
Expert.e 2 - Spécialiste en SIG et modélisation des déplacements	1	45	45 EJ	
Expert.e 3 - Environnementaliste	1	20	20 EJ	
Frais de voyage et de déplacement	Quantité	Nombre de jours par expert.e	Total	Observations
Quantité Perdiem Repas 1	3	50	150	351,00 dh perdiem journalier de frais de repas pour les jours de mission avec deux nuitées d'hébergements, (une nuitée la veille et une nuitée le jour même).

Quantité Perdiem Repas 2 (jour de l'aller et de retour)	3	50	150	234,00 dh perdiem journalier de frais de repas pour les jours de voyage (234,00 dh pour le jour de l'aller & 234,00 dh pour le jour du retour).
Indemnité d'hébergement pour le pays d'intervention	3	50	150	Jusqu'à 1200,00dh / nuitée contre facture d'hôtel maximum 4 étoiles
Transport	Quantité	Prix (MAD)	Total (MAD)	Observations
Vols intérieurs	60	900	54 000	20 déplacements s'effectueront en avion par chacun des 3 experts
Frais de déplacement (voiture particulière)	27.960 KM	2	55 920	Chacun des 3 experts réalisera 10 allers-retours en voiture, soit 27.960 km au total à raison de 2 DH/km avec présentation de carnet de bord

Consignes relatives au format de l'offre

La structure de l'offre du soumissionnaire doit correspondre à celle des TdR. En particulier, la structure détaillée de la conception doit correspondre à la structure des critères pondérés (pour lesquels la valeur indiquée n'est pas 0) dans le schéma d'évaluation. L'offre doit être facile à déchiffrer (police de taille 11 ou supérieure) et être rédigée de manière aisément compréhensible. Elle est à établir en français.

L'offre complète ne doit pas excéder **20 pages** (hors CV et hors page de garde, liste des abréviations, table des matières et brève présentation du soumissionnaire).

Les curriculums vitæ CV du personnel proposé conformément au chapitre 7 des TdR doivent obligatoirement respecter le format indiqué dans les conditions de participation. Les CV doivent se limiter à **4 pages** chacun. Ils doivent permettre d'identifier le poste et la fonction occupés par la personne proposée dans les projets pertinents et citer combien de temps cette activité a duré. Les CV doivent également être établis en français.

En cas de dépassement du nombre maximal de pages indiqué, les contenus des pages supplémentaires ne seront pas pris en compte dans l'évaluation.

Veuillez calculer votre offre de prix de manière exacte sur la base des consignes énoncées au « Consignes en matière de calcul des coûts ».

Le contrat ne donne pas droit à l'utilisation complète des journées / déplacements, ateliers ou budgets dans leur totalité. Dans le contrat, le nombre de jours, déplacements, ateliers et budgets sont convenus à titre de plafonds, les montants correspondants doivent être convenus dans le contrat comme étant des montants « jusqu'à concurrence de ».

Les prescriptions relatives à la fixation des prix figurent dans le bordereau de prix.

7. CONTENU DU DOSSIER DE L'OFFRE

Le soumissionnaire devra, dans le cadre de la mise en concurrence, fournir les éléments suivants :

- a. **Le dossier administratif du cabinet**
- b. **Le dossier technique, contenant :**
 - La note méthodologique (conformément aux spécifications du chapitre 6. Concept technique et méthodologique)

- Les Curriculums Vitae actualisés des experts mis à la disposition de la mission, les CV doivent indiquer clairement les postes et emplois que les experts ont occupé dans les projets de référence
- Le planning prévisionnel de la mission
- Le chronogramme d'exécution détaillé
- Les attestations de références justifiant l'expérience du cabinet et des experts dans le domaine de la mission

c. L'offre financière détaillée (Cf : annexe 1)

Dans le cas de déplacements nécessaires pour la mission (en dehors du siège du cabinet retenu), les frais de transport, de Perdiem et hébergement pendant la mission seront pris en charge par le projet. Dans le cas, ils doivent figurer dans l'offre financière et le contrat selon les barèmes de la GIZ (Cf : annexe 2).

d. Evaluation des offres

L'évaluation des offres sera faite selon la pondération suivante : 70% pour l'offre technique et 30% pour l'offre financière.

Les soumissionnaires seront notés en premier sur la qualité de leurs offres techniques. Seuls les soumissionnaires qui recevront une note supérieure ou égale à 50 / 100 pour leurs offres techniques seront considérés pour le dépouillement des offres financières.

e. Modèle de présentation de l'offre financière

Le soumissionnaire devra présenter son offre financière sous forme d'un devis portant l'entête, le pied de page indiquant les références légales en vigueur, signé, daté et cacheté (voir le modèle à l'annexe 1).

Le soumissionnaire est tenu de préciser le taux journalier pour chaque expert impliqué dans l'exécution des prestations décrites. Les tarifs doivent être exprimés en dirhams marocains (MAD).

Les frais de déplacement, nécessaires à la prestation des services, seront à la charge du soumissionnaire. Les services seront fournis à Agadir, bien que certaines réunions puissent se tenir à distance.

8. EXIGENCE EN MATIERE DE PROTECTION DES DONNEES

Au cas où le soumissionnaire recevrait des données personnelles dans le cadre de la mission, il devra respecter les règlements de protection des données personnelles en vigueur et agira selon les préconditions y afférentes

9. Annexes

Annexe 1 : Tableau de calcul de l'offre financière

Nous vous remercions de nous transmettre votre proposition financière sous le format d'un devis en bonne et due forme avec entête, pied de page, cachet et signature et prière de détailler les frais de

déplacement qui sont liée au repas, l'hébergement & transport selon les taux journaliers de l'annexe 2 des TdRs :

Désignations	CU (1)	Nombre (2)	Total HT (1) x (2)
Honoraires journaliers			
Chef-fe de projet - Expert en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements	Montant en HT/JE	50	
Expert. 1 - Ingénieur.e Circulation et stationnement		120	
Expert.e 2 - Spécialiste en SIG et modélisation des déplacements		45	
Expert-e 3 - Environnementaliste		20	
Frais de déplacements			
Perdiem Repas 1			
	351,00 dh	150	
Chef-fe de projet - Expert en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements			
Expert. 1 - Ingénieur.e Circulation et stationnement			
Expert.e 2 - Spécialiste en SIG et modélisation des déplacements			
Expert-e 3 - Environnementaliste			
Perdiem Repas 2 (Jour de l'aller & jour du retour)			
	234,00 dh	150	
Chef-fe de projet - Expert en Mobilité durable et Planification Multimodale des Déplacements			
Expert. 1 - Ingénieur.e Circulation et stationnement			
Expert.e 2 - Spécialiste en SIG et modélisation des déplacements			
Expert-e 3 - Environnementaliste			
Transport par avion			
	900,00 dh	60	
Indemnité kilométrique de transport / km parcouru	2,00dh/km parcouru le cas où il y'a utilisation de véhicule personnel avec obligation de présentation de feuille de route ou carnet de bord	27 960 Km	
Frais d'autoroute (contre présentation des tickets)			
Hébergement soit choisir le forfait par nuitée avec présentation de carnet de bord, _____ Jusqu'à 1200,00dh / nuitée contre facture d'hôtel maximum 4 étoiles			
Ou choisir un remboursement maximum contre présentation de facture			
		150	
TOTAL HT			
TVA EN %			
TOTAL TTC			
Montant en toutes lettres :			

- Merci de noter que le taux de vos honoraires devrait être valider par notre bureau GIZ selon le taux maximum autorisé par la grille GIZ pour les honoraires journaliers.
- Pour le remboursement de vos frais de transport le cas où vous choisissez de facturer vos indemnités kilométriques à 2.00dh /km parcouru, vous devez obligatoirement détailler sur

votre offre les destinations et trajets (aller-retour) avec le nombre de kilométrage prévue pour chaque trajet.

Annexe 2 : Grille des frais de la GIZ

Les taux de perdiem acceptables par la GIZ lors des déplacements dans le cadre de mission GIZ et qu'il faut inclure dans l'offre financière sont comme suit :

- 234,00 dh perdiem journalier de frais de repas pour les jours de voyage (234,00 dh pour le jour de l'aller & 234,00 dh pour le jour du retour).
- 351,00 dh perdiem journalier de frais de repas pour les jours de mission avec deux nuitées d'hébergements, (une nuitée la veille et une nuitée le jour même).
- Pour les nuitées il faut choisir soit le forfait d'hébergement de 400,00 dh sans présentation de justificatif, soit choisir le taux de 1200,00 dh max avec présentation de la facture d'hôtel.
- Pour les frais de transport, c'est 2 dh / km parcouru sur présentation de feuille de route (carnet de bord + tickets d'autoroute) ou remboursement des frais contre présentation de justificatif (ticket de train, Autocar, Tram & bon de Taxi avec cachet).

Pour la taxe sur la valeur ajoutée TVA, merci de noter que :

- L'ensemble de nos paiements se font sur la base du montant HT, sachant que le bureau de la GIZ dispose d'un délai de 4 semaines à partir de la date de dépôt du dossier de facturation complet pour lancer le traitement du paiement.
- Concernant le remboursement du montant de la TVA de la facture, merci de préparer votre facture pro-forma en trois exemplaires avec les lignes explicites des montants Total HT + montant de la TVA + montant Total TTC.
- Ayant la facture pro-forma, nous procédons à la demande d'exonération de la TVA auprès de notre partenaire le « Ministère de l'Économie et des Finances », traitement qui nécessite en minimum un délai de 30 jours à partir de la date de dépôt de la demande d'exonération.
- Dès réception de l'attestation d'exonération de la TVA de la Direction des Impôts, la GIZ s'engage à remettre cette dernière au.à le.a contractant.e dans les plus brefs délais.

Schéma d'évaluation de la partie technique des offres pour les marchés d'une valeur inférieure au seuil de l'UE



Ernst & Young
for International
Assessment (EYI) GmbH

UID	2020	Titre du contrat	Plan
Responsable de la commission		Mobilité durable sur la base des énergies renouvelables au Maroc - COTIV	N° du projet
Évaluateur r/c		Elaboration d'un plan de mobilité durable (PMD) aux abords du Grand Stade d'Agadez à l'occasion 2020	N° du contrat
Version			10/07/2025 18.2114.8-001.00

1	(1) Critère	(2) Pondération en %	S1		S2		S3		S4		S5	
			(3) Points (max 10)	(4) Évaluation (2-7)	(3) Points (max 10)	(4) Évaluation (2-7)	(3) Points (max 10)	(4) Évaluation (2-7)	(3) Points (max 10)	(4) Évaluation (2-7)	(3) Points (max 10)	(4) Évaluation (2-7)
1 Évaluation du concept technique et méthodologique												
1.1	1.1.1	5%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.1.1 Intégration des objectifs conformément aux TdR, réflexion critique sur les tâches à exécuter												
1.1	1.1.2	5%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.1.2 Description et justification de la stratégie du contractant en vue de mettre en œuvre les prestations objet de l'appel d'offres												
Sous-total 1.1		10%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.2	1.2.1	5%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.2.1 Présentation et interaction des acteurs concernés importants pour la prestation												
1.2	1.2.2	5%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.2.2 Concept en vue de l'établissement et de la mise en œuvre de la collaboration avec les acteurs concernés												
Sous-total 1.2		10%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.3	1.3.1	1%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.3.1 Structure de pilotage												
1.3	1.3.2	1%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.3.2 Approche et procédure de pilotage des mesures avec les partenaires de projet												
1.3	1.3.3	1%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.3.3 Description de la contribution du contractant au suivi des résultats et aux déficits attendus												
Sous-total 1.3		3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.4	1.4.1	2%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.4.1 Présentation et explication du plan d'opérations en vue de la mise en œuvre étape de travail, action, plan de déroulement												
1.4	1.4.2	2%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.4.2 Présentation et explication de l'intégration d'autres acteurs concernés												
Sous-total 1.4		4%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.5	1.5.1	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.5.1 Adaptation selon et innovation												
1.5	1.5.2	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.5.2 Condition du contractant à la gestion des connaissances du partenaire et de la COE												
1.5	1.5.3	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.5.3 Présentation et justification des activités entreprises par le contractant pour favoriser les effets de mise à l'échelle												
Sous-total 1.5		0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.6	1.6.1	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.6.1 Gestion de projet du contractant												
1.6	1.6.2	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.6.2 Approche et méthode de coordination avec/à la cadre du projet de la COE												
1.6	1.6.3	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.6.3 Plan d'intervention du personnel (qu, quand, à quelles étapes) avec explications et indication des mois d'expert												
1.6	1.6.4	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.6.4 Concept de soutien technique du contractant (avec CV des personnes chargées du soutien technique et administratif)												
Sous-total 1.6		0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.7	1.7.1	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.7.1 Autres exigences												
Total 1		30%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2 Évaluation du personnel proposé												
2.1	2.1.1	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.1 Chef de projet - Il s'agit en matière durable et Planification Multidimension des Déplacements												
2.1	2.1.2	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.2 Formation												
2.1	2.1.3	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.3 Connaissances linguistiques												
2.1	2.1.4	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.4 Expérience professionnelle générale												
2.1	2.1.5	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.5 Expérience professionnelle spécifique												
2.1	2.1.6	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.6 Expérience en management												
2.1	2.1.7	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.7 Expérience régionale												
2.1	2.1.8	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.8 Expérience de la COE												
2.1	2.1.9	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.9 Autres												
Sous-total 2.1		24%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2	2.2.1	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.1 Expert 1 - Ingénieur en conception et établissement (conformément aux consignes et aux critères définis dans les TdR)												
2.2	2.2.2	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.2 Formation												
2.2	2.2.3	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.3 Connaissances linguistiques												
2.2	2.2.4	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.4 Expérience professionnelle générale												
2.2	2.2.5	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.5 Expérience professionnelle spécifique												
2.2	2.2.6	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.6 Expérience en management												
2.2	2.2.7	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.7 Expérience régionale												
2.2	2.2.8	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.8 Expérience de la COE												
2.2	2.2.9	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2.9 Autres												
Sous-total 2.2		19%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3	2.3.1	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.1 Expert 2 - Spécialiste en SIG et modélisation des déplacements (conformément aux consignes et aux critères définis dans les TdR)												
2.3	2.3.2	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.2 Formation												
2.3	2.3.3	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.3 Connaissances linguistiques												
2.3	2.3.4	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.4 Expérience professionnelle générale												
2.3	2.3.5	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.5 Expérience professionnelle spécifique												
2.3	2.3.6	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.6 Expérience en management												
2.3	2.3.7	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.7 Expérience régionale												
2.3	2.3.8	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.8 Expérience de la COE												
2.3	2.3.9	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.3.9 Autres												
Sous-total 2.3		19%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4	2.4.1	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.1 Expert 3 - Environnementaliste (conformément aux consignes et aux critères définis dans les TdR)												
2.4	2.4.2	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.2 Formation												
2.4	2.4.3	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.3 Connaissances linguistiques												
2.4	2.4.4	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.4 Expérience professionnelle générale												
2.4	2.4.5	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.5 Expérience professionnelle spécifique												
2.4	2.4.6	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.6 Expérience en management												
2.4	2.4.7	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.7 Expérience régionale												
2.4	2.4.8	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.8 Expérience de la COE												
2.4	2.4.9	3%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.9 Autres												
Sous-total 2.4		19%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total 2		72%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total 1 + 2		100%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Évaluation en %			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rang												

Je déclare par le présent que j'ai effectué cette évaluation de manière indépendante, au mieux de mes connaissances et en toute bonne foi. Je traite les informations de manière confidentielle et ne transmettra aucun détail de la procédure d'évaluation en cours.

10/07/2025, signature

A KH MS

**Déclaration d'éligibilité pour les passations de marchés
– Appel d'offres public**



Numéro de contrat : 83494481

Sommaire

Numéro de contrat :	1
Performance économique et financière	2
Performance technique	2
Récapitulatif des projets de référence	3
Déclaration d'intégrité	4
Primauté des règles propres du pouvoir adjudicateur	5

Je déclare / Nous déclarons par la présente :

N° de registre du commerce / autre numéro d'enregistrement de l'entreprise :	
Juridiction / autorité compétente	
Un·e expert·e proposé·e est ou a été lié·e à la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH ou à l'une des organisations dont elle est issue par un contrat de travail (stage y compris). Un·e expert·e proposé·e travaille ou a travaillé comme expert·e intégré·e placé·e par le Centre pour la migration internationale et le développement (CIM). Un·e expert·e proposé·e travaille ou a travaillé comme assistant·e technique détaché·e sur la base de la loi allemande relative aux AT.	<input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> OUI, en tant que _____ sur la période <input type="checkbox"/> OUI, retraité·e de la GIZ <input type="checkbox"/> OUI, collaborateur·rice mis·e en disponibilité
Un·e expert·e proposé·e ou une entreprise avec laquelle l'expert·e est en relation a conseillé la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH en amont de la présente procédure de passation ou a participé d'une autre façon à la préparation de cette procédure.	<input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> OUI, de la manière suivante :

Performance économique et financière

Chiffres clés de l'entreprise

Votre chiffre d'affaires réalisé par l'ensemble de l'entreprise au cours des trois derniers exercices clos atteint-il en moyenne 2.131.670 MAD net ?

- oui
- non

**Déclaration d'éligibilité pour les passations de marchés
– Appel d'offres public**

Le nombre d'employé·e·s au 31 décembre de l'année précédente atteint-il au moins **3 personnes** ?

- oui
 non

Performance technique

L'aptitude technique doit être démontrée sur la base d'un maximum de 10 projets de référence. Veuillez reporter dans le tableau « Récapitulatif des projets de référence » les indications pertinentes relatives aux trois dernières années conformément aux critères requis. Les candidats ne répondant pas à ces critères minimaux seront considérés comme non aptes et écartés des étapes suivantes de la procédure.

Conditions minimales requises relativement aux références

L'évaluation de l'aptitude est effectuée uniquement sur la base de projets de référence d'un volume minimum de **1.065.835 MAD**.

Au moins **2**. Projets de référence dans le domaine du **Stratégie, Transport, Mobilité durable, et Gouvernance....**
et au moins 0 projet(s) de référence au Maroc au cours des 3 dernières années.

Nous déclarons par la présente :

La condition minimale concernant les projets de référence dans le domaine demandé est remplie.

Voir les projets de référence à la ou aux ligne(s) n° du tableau.

La condition minimale concernant les projets de référence dans la région demandée est remplie.

Voir les projets de référence à la ou aux ligne(s) n° du tableau.

Déclaration d'aptitude pour les passations de marchés d'un montant inférieur ou égal aux seuils de procédure de l'UE – Appel d'offres public

Récapitulatif des projets de référence (indiquer uniquement des projets de référence dont le volume minimum correspond aux « Conditions minimales requises relativement aux références »)

N°	Intitulé du projet	Comment-tant	Période	Montant du marché en MAD	Pays	Région / pays	Expérience technique	Financement par l'APD ¹ (oui/non)	Description du projet (brève présentation du contenu de l'action)
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

¹ Indiquer « oui » pour l'APD (aide publique au développement) lorsque le projet de référence a été financé à au moins 50 % par des fonds issus de l'APD.

Déclaration d'aptitude pour les passations de marchés d'un montant inférieur ou égal aux seuils de procédure de l'UE – Appel d'offres public

Déclaration d'intégrité

§ 1 Déclarations de la GIZ

En sa qualité d'entreprise fédérale, la GIZ aide le gouvernement fédéral allemand à concrétiser ses objectifs en matière de coopération internationale pour le développement durable et œuvre aussi au niveau mondial dans le domaine de l'éducation internationale. Guidée par sa vision du développement durable, la GIZ tient compte d'aspects politiques, économiques, sociaux et écologiques dans toutes ses actions. Dans ce contexte, les principes d'intégrité, de participation, de transparence et de responsabilité sont pour l'entreprise les piliers essentiels d'une prévention efficace de la corruption.

La GIZ conçoit l'intégrité comme un processus vivant et en constante évolution. Allant au-delà de la lutte anti-corruption, ce processus englobe l'ancrage au sein de l'entreprise de normes, valeurs et directives, par exemple en matière de défense de l'environnement et de protection des droits humains. Le code d'intégrité de la GIZ énonce des règles de conduite claires pour les collaborateurs·rice·s de l'entreprise. Leur action doit être guidée par des principes tels que l'égalité de traitement, le respect des contrats et le respect des lois, la transparence, la loyauté, la confidentialité et le travail en partenariat. Le respect de ces règles est surveillé par le comité de conformité, le·la conseiller·ère en matière d'intégrité et le·la médiateur·rice externe.

Si la GIZ a connaissance de comportements passibles de sanctions pénales en Allemagne et/ou à l'étranger de la part de ses collaborateurs·rice·s ou d'un soumissionnaire, candidat, contractant ou sous-traitant ou si elle a des soupçons concrets à ce sujet, elle ouvrira une enquête interne et en référera au Parquet si les soupçons se confirment.

Les partenaires commerciaux, partenaires de projet, groupes cibles et le public intéressé sont invités à participer à l'élucidation de faits présumés de corruption. En cas de soupçons fondés relatifs à une violation du code d'intégrité, ils peuvent contacter le·la conseiller·ère en matière d'intégrité de la GIZ ou le·la médiateur·rice externe de la GIZ. Ils sont tenus d'observer la plus stricte discrétion et peuvent aussi être contactés en amont si certains points demandent des éclaircissements.

- Conseiller·ère·s en matière d'intégrité de la GIZ :
Madame Carola Faller (Eschborn), tél. : +49 6196 79-3529 et
Monsieur Hans-Joachim Gante (Bonn), tél. : +49 228 4460-1557
E-mail : integrity-mailbox@giz.de
- Médiateur externe de la GIZ,
M^e Edgar Joussen, avocat, tél. : +49 30 315 18 7-0
E-mail : ombudsmann@ra-js.de
www.giz.de/ombudsmann

L'entreprise est également soumise aux dispositions du code de bonne gouvernance de l'État fédéral pour les entreprises publiques et observe ses recommandations en matière de transparence. La GIZ publie chaque année sur son site Internet un rapport sur la gouvernance de l'entreprise, dans lequel elle divulgue entre autres les rémunérations des membres du directoire. En ce qui concerne les achats, la GIZ, en sa qualité de pouvoir adjudicateur, respecte scrupuleusement les prescriptions du droit des marchés publics en donnant la priorité aux appels d'offres publics et en veillant à une stricte séparation des opérations de planification, d'attribution des marchés et de décompte.

Déclaration d'aptitude pour les passations de marchés d'un montant inférieur ou égal aux seuils de procédure de l'UE – Appel d'offres public

La GIZ est en outre régulièrement soumise à un contrôle à la fois interne et externe. En sa qualité d'entreprise fédérale, la GIZ est contrôlée par la Cour fédérale des comptes.

§ 2 Déclarations du contractant

Le contractant déclare connaître et observer le système de valeurs et d'intégrité de la GIZ décrit plus haut. Il est tenu en particulier de respecter, dès la phase de préparation d'un contrat, les principes d'intégrité énoncés dans les Conditions générales relatives à la fourniture de services et d'ouvrages pour la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH (points 1.4, 1.5 et 1.11).

Le contractant, dans la mesure où il s'agit d'une personne morale, prendra des mesures organisationnelles afin d'instruire ses employé·e·s et ses sous-traitants des principes d'intégrité de la GIZ conformément aux points 2.1.4 et 2.4.2.1 des Conditions générales, et s'emploiera à promouvoir et contrôler le respect de ces principes. Le contractant informera ses employé·e·s et sous-traitants de ce que la GIZ a, en la personne de l'avocat M^e Edgar Jousen, mandaté pour le traitement confidentiel de cas suspects un médiateur externe qui garantit le plus strict anonymat aux personnes susceptibles d'apporter des indications utiles, en particulier sur des faits présumés de corruption.

Le contractant déclare qu'il s'abstiendra, dans le cadre de l'exécution du contrat, de passer des marchés de sous-traitance avec des personnes et entités de fiabilité douteuse.

Le contractant s'abstiendra, dans le cadre d'une procédure d'adjudication en cours, d'entrer en contact avec des personnes extérieures à l'entité de la GIZ chargée de la gestion des contrats qui sont impliquées dans cette même procédure. Le contractant sollicitera les renseignements dont il a besoin concernant la procédure d'adjudication en cours exclusivement par écrit auprès de l'unité organisationnelle compétente au sein de la GIZ, la division Achats et contrats, qui coordonne également les réponses à donner aux questions d'ordre technique. Le contractant est parfaitement conscient qu'il risque sinon d'être exclu de la compétition.

Primauté des règles propres de la GIZ

Nous nous engageons à reconnaître la primauté de toutes les clauses qui seront introduites dans la procédure de passation avec les documents du marché par le pouvoir adjudicateur (GIZ) et déclarons qu'hormis les contenus de l'offre soumise, aucun autre contenu provenant, par exemple, de contrats préliminaires ou d'autres documents, et plus particulièrement de nos propres conditions générales, ne sera intégré à l'offre.

En envoyant ce document via la place virtuelle de passation des marchés de la GIZ, je certifie / nous certifions que les informations fournies ci-dessus sont exactes et complètes.

