

Royaume du Maroc



الوكالة الوطنية للموانئ
Agence Nationale des Ports

**ROYAUME DU MAROC
AGENCE NATIONALE DES PORTS
DIRECTION GENERALE**

**POLE TECHNIQUE
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES**

APPEL D'OFFRES OUVERT N° 12/DI-ANP/2017

ETUDE DE REQUALIFICATION DU PORT ILOT DE DAKHLA



CAHIER DES PRESCRIPTIONS SPECIALES

**ROYAUME DU MAROC
AGENCE NATIONALE DES PORTS
DIRECTION GENERALE
POLE TECHNIQUE**

DIRECTION DES INFRASTRUCTURES

Appel d'offres ouvert N° 12/DI-ANP/2017

Pour

ETUDE DE REQUALIFICATION DU PORT ILOT DE DAKHLA

En application des dispositions de l'alinéa 2 paragraphe 1 de l'article 16 et de l'alinéa 3 paragraphe 3 de l'article 17 du règlement fixant les conditions et les formes de passation des marchés et des commandes de l'ANP, ainsi que certaines dispositions relatives à leur contrôle et à leur gestion.

ENTRE

L'Agence Nationale des Ports, Etablissement Public, sis au lotissement MANDARONA 300 lot n°8 –Sidi Maârouf Casablanca, représentée par sa Directrice Générale désigné ci-après par « l'ANP » ou « le Maître d'Ouvrage»,

d'une part,

et

.....
.....
.....

désigné ci-après par « **Le Consultant** » ou « **Le Titulaire**»,

d'autre part.



Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Article 1. Objet de l'Appel d'Offres

Le présent appel d'offres a pour objet la réalisation de l'étude de requalification du port îlot de Dakhla.

Le présent Cahier des Prescriptions Spéciales définit l'étendue des missions et les obligations du Titulaire.

Article 2. Pièces constitutives du marché

Les pièces énumérées ci-après constitueront les documents contractuels du marché. Elles sont énumérées par ordre de priorité ;

- L'acte d'engagement ;
- Le présent Cahier des Prescriptions Spéciales (CPS);
- L'Offre Technique du Titulaire
- Le Bordereau des Prix - Détail Estimatif dûment remplis;
- Le Cahier des Clauses Administratives Générales applicables aux marchés de services relatifs aux Etudes et Maîtrise d'œuvres passées pour le compte de l'Etat approuvé par le décret n° 2-01-2332 du 22 Rabii I 1423 (04 Juin 2002).

Article 3. Référence aux textes généraux

Le Titulaire est soumis aux textes administratifs en vigueur au Maroc, notamment en ce qui concerne l'emploi de la main d'œuvre, les transports et la fiscalité.

Il restera en particulier soumis aux textes généraux suivants :

- Le règlement du 09 Mai 2014, relatif aux conditions et formes de passation des marchés de l'Agence Nationale des Ports ;
- Les textes en vigueur régissant l'emploi de la main d'œuvre au Maroc, notamment la loi n°65-99 relative au code du travail promulguée par le dahir n°1-03-194 du 11/09/2003 ;
- Le bordereau des salaires minima au Maroc.

Article 4. Contexte de l'étude

Le nouveau modèle de développement des provinces du Sud, lancé par Sa majesté le Roi Mohammed VI en novembre 2015, a pour objectif de renforcer le rayonnement du Sahara comme centre économique et comme trait d'union entre le Maroc et son prolongement africain.

Ce modèle vise la création de pôles de compétitivité et repose sur des piliers majeurs à savoir le développement économique, la promotion sociale, la bonne gouvernance, la durabilité et le renforcement de la connectivité.



En effet, la région de Dakhla Oued Eddahab recèle un important potentiel qui se présente comme suit :

- La richesse halieutique de ses eaux (stock C) permettrait de pêcher jusqu'à 1 000 000 de tonnes de petits pélagiques qu'il faudrait valoriser dans des usines à terre puis les mettre sur le marché international,
- Son milieu exempt de parasites et son environnement climatique, permettent la culture sous serre de primeurs de haute valeur ajoutée, exportée vers l'Europe et les USA par le port d'Agadir, 450 ha produisent déjà 36.000 tonnes de tomates cerises et de melons et ces exploitations très moderne se multiplient rapidement (plan vert) ;
- La baie de Dakhla constitue un milieu favorable à l'aquaculture en particulier de coquillages ;
- L'environnement exceptionnel et unique de la baie de Dakhla, constitue un potentiel sans égal pour le développement à moyens et long termes d'un tourisme de qualité ;
- Le vent et le soleil constituent un gisement de croissance exceptionnel au titre des énergies renouvelables qui permettraient de déboucher sur du dessalement de l'eau de mer

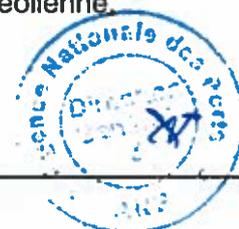
Ainsi, le programme de développement 2016-2021 en matière portuaire et maritime des régions du Sud du Royaume prévoit entre autres la construction d'un nouveau port dans la région d'Oued Eddahab-Lagouira et la requalification du port îlot de Dakhla.

Ce nouveau port, prévu également par la Stratégie Nationale Portuaire à l'horizon 2030, en eau profonde extérieure à la baie, permettra de :

- Soutenir le développement économique, social et industriel régional dans tous les secteurs productifs (pêche, agriculture, mines, énergie, tourisme, commerce, industries manufacturières, etc.) ;
- Doter la région d'un outil logistique moderne et évolutif, à la hauteur de ses ambitions de développement ;
- Valoriser la ressource des petits pélagiques en mettant en place des infrastructures portuaires et des espaces industriels bord à quai offrant les meilleures conditions de compétitivité à l'ensemble de la filière pêche ;
- Soutenir la création d'une nouvelle flotte de pêche moderne qui, sans un port adéquat ne pourra pas se constituer de façon compétitive.

Aussi, la construction de ce port qui absorbera la majorité du trafic du port actuel permettra de développer l'activité touristique de la baie de Dakhla compte tenu de ses qualités et de son potentiel naturel.

Cette baie immense de 400 Km² attribue trois statuts de reconnaissance environnementale à l'échelle internationale (Zone humide d'importance internationale, Zone importante pour la conservation des oiseaux et Site d'Intérêt Biologique et Ecologique) à la région qui dispose aujourd'hui d'importants atouts, pour un développement harmonieux, articulé autour de 4 socles que sont : la pêche, le Tourisme, l'agriculture et l'énergie éolienne.



Néanmoins, comme elle présente un équilibre biologique fragile, son développement doit donc être soigneusement contrôlé.

Le port actuel pourra évoluer vers un port de plaisance et de sports nautiques, à passagers (lignes maritimes avec les îles Canaries) et éventuellement de croisière grâce à son atout majeur de liaison directe mer/désert avec un aménagement pertinent de son interface avec la ville.

Il est à noter que le domaine public portuaire du port de Dakhla comprend également une Zone d'Activité Portuaire (ZAP) de 270 Ha située à l'enracinement de l'accès du port îlot, en bordure de la lagune qui pourrait être affectée à des activités touristiques, d'animation et de loisirs...

La présente étude porte donc sur l'identification de nouvelles alternatives pour la requalification du port îlot de Dakhla et la reconversion de ses activités en adéquation avec les potentialités et les contraintes environnementales de la région.

Article 5. Objectif de l'étude

Dans le cadre de cette étude, l'ANP souhaite requalifier le port îlot de Dakhla vers d'autres activités mieux adaptées.

Cette requalification passe nécessairement par la définition d'un concept et de scénarios de développement (aménagement maritimes et terrestres) qui devrait s'inscrire dans le respect des objectifs suivants :

- 1- Identifier les nouvelles opportunités de business et de nouvelles vocations pour le port îlot de Dakhla (Plaisance, croisières, sports nautiques...) en parfaite adéquation avec les potentialités et les contraintes environnementales de la région ;
- 2- Reconvertir et requalifier ce site portuaire pour une nouvelle adéquation entre ses caractéristiques physiques et les nouvelles opportunités identifiées ;
- 3- Valoriser les réserves foncières portuaires dans l'optique de mettre en place des pôles touristiques à produits attrayants afin d'adhérer au projet de développement touristique de la région ;
- 4- Adapter les infrastructures du port et valoriser le patrimoine foncier existant ;
- 5- Traduire les opportunités identifiées en un concept faisable en matière d'aménagement (maritime et terrestre) et de développement.

Ainsi, le concept de reconversion du site devra s'inscrire dans une stratégie globale de mise en valeur du port grâce à :

- Une meilleure intégration physique, fonctionnelle et économique du port dans le tissu urbain ;
- Une valorisation des espaces à proximité du port ; notamment la Zone d'Activité Portuaire ;
- L'élaboration d'un véritable projet global d'un point de vue économique, environnemental, social et touristique (services, commerces, offre touristique, ...).

La présente étude devra privilégier une approche participative, pragmatique et à visée opérationnelle.

Article 6. Port îlot de Dakhla

Le détail des caractéristiques du port îlot de Dakhla (situation, accès, conditions nautiques, infrastructures existantes, etc.) est donné en annexe du présent CPS.

Article 7. Périmètre de l'étude

Le périmètre de la présente étude correspond principalement au périmètre portuaire inscrit dans le domaine public maritime y compris la Zone d'Activité Portuaire. Néanmoins, les interfaces avec le tissu urbain doivent être attentivement examinées dans une optique d'intégration et d'ouverture partielle ou totale du port sur la ville.

Article 8. Consistance de l'étude

L'étude de requalification du port îlot de Dakhla sera réalisée selon les missions suivantes :

Mission 1 : Etat des lieux et analyse des potentialités de développement.

Mission 2 : Etude des scénarios de requalification du port îlot.

Mission 3 : Analyse des conditions de faisabilité.

Mission 4 : Montage opérationnel du projet

Mission 1 : Etat des lieux et analyse des potentialités de développement

Cette mission porte sur l'élaboration d'un diagnostic de la situation actuelle du port îlot et des conditions de son exploitation. Ledit diagnostic doit mettre en exergue les contraintes structurelles, fonctionnelles et opérationnelles du port à tous les niveaux et par domaine d'activités.

Pour cet effet, les éléments du diagnostic devront se baser notamment sur :

- Le fond documentaire existant (études stratégiques et de développement de la Région déjà réalisées, Plan Directeur Portuaire National - PDPN, Nouveau Modèle de Développement des Provinces du Sud – NMDPS, Schéma d'aménagement territorial, etc.) ;
- Une série d'entretiens et de rencontres avec les dépositaires d'enjeux ayant des relations directes et indirectes avec le port et de part leur mission et intervention peuvent impacter le rôle et le devenir du port (Direction des Ports et du Domaine Public Maritime - DPDPM, Ministère de l'Equipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau - METLE, Ministère de l'Aménagement du territoire national, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Politique de la ville, Ministère du Tourisme, du Transport aérien, de l'Artisanat et de l'Economie sociale, Conseil Régional d'Investissement - CRI, Conseil Régional du Tourisme, la Wilaya, L'Agence Urbaine etc.)

L'objectif de cette mission est d'établir :



- L'analyse de l'environnement externe du port, notamment :
 - ✓ l'analyse des tendances lourdes et les facteurs de changement,
 - ✓ l'analyse de la demande,
 - ✓ l'analyse de la consistance du nouveau port de Dakhla Atlantique et des synergies possibles entre ce dernier et le port îlot
 - ✓ l'identification des opportunités et des menaces du port actuel.
- L'analyse de l'environnement interne du port :
 - ✓ Le diagnostic de l'outil portuaire et de l'offre du port actuel,
 - ✓ L'identification les potentialités de développement,
 - ✓ L'analyse des forces et des faiblesses du port.

L'état des lieux devra s'intéresser d'une manière détaillée aux éléments suivants :

- Les activités du port. Cette analyse devra s'intéresser à l'importance de chaque activité dans le business global du port, les contraintes structurelles de chaque activité, les difficultés rencontrées, les incompatibilités entre activités, etc.
- Le bâti au sein du périmètre et son état (occupé, non occupé, récent, ancien, bon état...);
- Les contraintes techniques du port ayant trait à ses infrastructures, ses superstructures et aux caractéristiques intrinsèques de l'offre portuaire de manière générale ;
- Le foncier portuaire, les opportunités avoisinantes au port et constituant son prolongement naturel (statut du foncier, son utilisation, etc.) ainsi que les contraintes du foncier (statut des sols, contrats d'occupation, documents d'urbanisme, domanialité,...) ;
- Le cadre réglementaire régissant les questions d'aménagement et d'urbanisation dans le périmètre de l'étude, notamment le Plan Directeur Portuaire Nationale (PDPN), Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU), les Plans d'aménagements de la Région, le Plan de Développement Régional Touristique (PDRT)...);
- Les contraintes environnementales, les enjeux architecturaux et paysagers du site avec prise en compte des contraintes liées à l'environnement immédiat du site.

A partir des opportunités et contraintes indiquées dans le diagnostic, et sur la base des contraintes et attentes exprimées par les différents partenaires et acteurs rencontrés, le prestataire devra proposer des hypothèses de requalification, reconversion et de développement/aménagement, maritimes et terrestres, avec une pré-identification de leurs avantages et inconvénients.

Il est à noter que les propositions du titulaire doivent s'inscrire dans les éventuelles visions de requalification globale de la région, recueillies des dépositaires d'enjeux rencontrés.

Le consultant est tenu de présenter des projets de reconversion réussis dans au moins deux ports globalement similaires au port de Dakhla en identifiant leurs stratégies de requalification retenues.



Mission 2 : Etude des scénarios de requalification du port ilot

Au regard des résultats du diagnostic, des enjeux et des renseignements tirés de la phase du diagnostic, le Consultant devra définir et proposer des scénarios contrastés pour la reconversion et la requalification du port ilot de Dakhla.

Dans le cadre de cette mission et afin de bâtir les scénarios de reconversion et de requalification sur des inputs en corrélation directe avec les réalités du port existant, le Consultant devra :

- Recueillir tous les documents existants concernant les plans parcellaires et de zoning existant du port ilot et son ZAP ;
- Recueillir toutes les données naturelles enregistrées depuis la construction du port, concernant la houle, la marée, les courants, le transit des sédiments, les reconnaissances géotechniques et géologiques, les levés topographiques et bathymétriques, etc..... ;
- Synthétiser tous les documents recueillis pour mise à jour et constitution d'un dossier complet sur l'état existant. Toutes ces données seront synthétisées, classées, répertoriées, critiquées et feront l'objet d'une analyse approfondie qui permettra d'extraire les éléments synthétisés pour une meilleure utilisation dans le cadre de l'étude.
- Etablir une sectorisation des zones de l'interface Port - Ville en vue de modifier leur affectation et améliorer leur attractivité.
- Définir les besoins en matière d'équipements publics, des espaces à aménager ou réaménager, de l'architecture à envisager pour les entrées/sorties du port côté ville et zone touristique.
- Diagnostiquer les besoins qui accompagnent les nouveaux projets pour la mise en place d'un nouveau tissu urbain pour la zone portuaire (équipements, lieux et espaces publics, ...).

Dans le cas où des investigations complémentaires s'avèreraient nécessaires pour les études détaillées de ces aménagements à ce stade de l'étude, ces aspects ne se situent pas sur le chemin critique de l'étude, le Consultant est tenu d'établir les termes de référence détaillés permettant de passer des marchés et des commandes pour la réalisation desdites investigations.

Au terme de cette mission, le Titulaire proposera au moins trois variantes de plan de masse précisant :

- Les plans d'aménagement sommaires pour chaque variante ;
- L'estimation des travaux correspondants ;
- Prédimensionnement des ouvrages (maritimes et terrestres) et établissement des profils type en travers ;
- L'étude des différentes solutions envisagées pour chaque variante,
- L'estimation du coût des différentes variantes,



- La description sommaire des solutions préconisées énumérant les ouvrages et indiquant les caractéristiques fonctionnelles de chacun d'eux.
- L'indication des délais et planning de réalisation.

Le dossier des solutions d'ensemble préconisées, doit comporter tous les plans (schémas, plans d'ensemble), notes techniques nécessaires à la compréhension et à l'application des solutions.

Les différents scénarios proposés feront l'objet d'une analyse multicritères et seront présentés à l'Agence Nationale des Ports pour validation.

L'ANP devra choisir deux scénarios préférentiels au regard notamment :

- De leur adéquation avec les attentes et les objectifs poursuivis pour la promotion et la valorisation du port îlot ;
- De leur fonctionnalité ;
- De leur coût prévisionnel ;
- De leur capacité à faire émerger de nouvelles niches d'activités ;
- De leur caractéristique favorisant les synergies entre le port et son hinterland et permettant de rationaliser et d'optimiser le patrimoine foncier du port.

Pour les deux variantes retenues, le Titulaire devra :

- Arrêter le plan d'aménagement optimal du périmètre de l'étude, notamment le plan de zoning et le plan parcellaire de chaque variante. Ledit plan devra traduire spatialement le programme de requalification tout en permettant une meilleure intégration du port dans la ville, une bonne gestion des flux ainsi qu'un respect total de l'environnement;
- Définir les orientations devant cadrer les études architecturales à lancer par la suite.

Il est à noter que le Consultant sera tenu de reprendre les plans selon les observations qui seraient présentées par l'ANP et ce jusqu'à l'établissement des plans des deux variantes définitivement retenues par le Maître d'ouvrage.

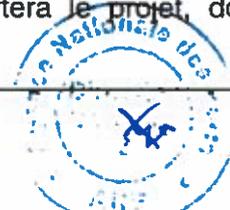
Mission 3 : Analyse des conditions de faisabilité

Pour les deux scénarios retenus, le Consultant évaluera sur la base des ratios standards :

- les investissements et les charges relatifs à la réalisation du projet en distinguant les investissements relatifs à l'infrastructure maritime et terrestre, à l'infrastructure hors site, aux constructions, aux aménagements, aux dégagements des espaces.....
- l'impact du projet sur l'économie et sur la ville (emplois, impôts, développement économique.....)
- l'évaluation de la faisabilité économique et financière pour l'ANP et ses éventuels partenaires (par exemple un partenariat public/privé).
- Identifier et recommander les mesures additionnelles éventuelles pour l'amélioration de la rentabilité du projet.

Mission 4 : Montage opérationnel du projet

Cette mission consiste à proposer un montage opérationnel en définissant la qualité des intervenants dans le tour de table de la société qui portera le projet, dont l'ANP, les



collectivités territoriales, les institutionnels, etc. pourraient faire partie, les modes de financement, de gestion et d'exploitation de tous les éléments du projet ainsi que les investisseurs pouvant être intéressés par le projet.

Le Titulaire doit :

- Examiner les différentes possibilités au montage opérationnel pour la réalisation, la gestion et l'exploitation du projet (maîtrise d'ouvrage publique, partenariat public-privé, délégation de service public, concession, ...) en détaillant la répartition des rôles et des risques entre les différents acteurs ;
- Rechercher les modèles utilisés dans le cas d'autres ports sur la base de benchmarking ;
- Présenter une étude comparative des différentes solutions en termes d'avantages et d'inconvénients pour l'ANP, le développeur et le projet.

Article 9. Remise des documents

Le Consultant aura à fournir trois (3) exemplaires du dossier provisoire, et cinq (5) exemplaires du dossier définitif de chaque mission. Le dossier doit inclure, en plus des pièces graphiques et écrites, tous les éléments nécessaires à la compréhension desdites pièces, notamment les notes explicatives des calculs faits par moyens informatiques.

En plus du support papier, les plans et les rapports seront remis sur support numérique.

Article 10. Déroulement de l'étude

Dans le cadre de cette étude, le Consultant devra tenir le Maître d'Ouvrage constamment au courant de l'état d'avancement en fournissant les résultats partiels et en faisant une présentation des conclusions de chaque mission.

En outre, des réunions de suivi de l'étude seront programmées régulièrement et se tiendront au siège de l'ANP à Casablanca, et auxquelles doivent prendre part tous les experts faisant partie de l'équipe du consultant.

Toutes les réunions devront faire l'objet de comptes rendus rédigés par le consultant et validés par les participants à ces réunions.

Une réunion de lancement de l'étude sera organisée par le titulaire et l'ANP au début de la prestation et aura pour objectifs :

- La présentation des membres de l'équipe, leurs rôles et leurs responsabilités ;
- Le rappel des résultats attendus et de la présentation de la méthodologie détaillée de la réalisation de l'étude ;
- Le cadrage et l'affinement du planning et des modalités d'exécution de l'étude proposée par le titulaire dans le cadre de son offre technique.

Article 11. Equipe du projet

Les membres de l'équipe proposée dans l'offre technique ne peuvent être remplacés qu'après accord écrit du maître d'ouvrage. Si pour des raisons indépendantes de la volonté



du titulaire, il s'avère nécessaire de remplacer un des membres du personnel, le titulaire proposera une personne de qualification égale ou supérieure qui doit recevoir l'approbation du maître d'ouvrage, et ce conformément aux dispositions de l'article 18 du CCAG-EMO.

Article 12. Représentation du Maître d'Ouvrage

Le Maître d'Ouvrage déléguera son représentant pour le suivi et la supervision des prestations à remplir par le Consultant. Celui ci est tenu de fournir à tout moment au représentant du Maître d'Ouvrage tout renseignement ou information nécessaire et intéressant la conduite des prestations.

Ces demandes de renseignements ne pourront pas être interprétées comme ingérence du représentant du Maître d'Ouvrage dans l'exécution du marché du Titulaire, et ne peuvent entraîner de quelque façon qu'il soit, un partage des responsabilités qui incombent au Titulaire.

Article 13. Documents fournis par le Maître d'Ouvrage

Le Maître d'Ouvrage mettra à la disposition du Titulaire, à sa demande, les renseignements, la documentation et les données dont il dispose, pour la réalisation de cette étude.

Article 14. Définition des prix

Prix N°1 : Etat des lieux et analyse des potentialités de développement

Ce prix rémunère au forfait la réalisation de la mission 1, telle que décrite dans l'article 8 du présent CPS.

Payé au forfait.

Prix N°2 : Etude des scénarios de requalification du port îlot.

Ce prix rémunère au forfait la réalisation de la mission 2, telle que décrite dans l'article 8 du présent CPS.

Payé au forfait.

Prix N°3 : Analyse des conditions de faisabilité.

Ce prix rémunère au forfait la réalisation de la mission 3, telle que décrite dans l'article 8 du présent CPS.

Payé au forfait.

Prix N°4 : Montage opérationnel du projet

Ce prix rémunère au forfait la réalisation de la mission 4, telle que décrite dans l'article 8 du présent CPS.

Payé au forfait.

Article 15. Modalités de règlement

L'étude de requalification du port îlot de Dakhla sera rémunérée pour chaque mission, de la manière suivante :



- 50 % à la remise du rapport provisoire de la mission pour approbation et son acceptation par le maître d'ouvrage ;
- 50 % à la validation du rapport définitif de la mission.

Le règlement au Titulaire se fera sur la base de décomptes provisoires et du décompte définitif, établis à partir des procès-verbaux de réception des rapports de l'étude.

Le délai de règlement est fixé à 60 (soixante) jours à compter de la fin du mois de dépôt de la facture en trois exemplaires accompagnée d'une copie des PV de remise et/ou validation des rapports signés par le maître d'ouvrage au bureau d'ordre de l'Agence Nationale des Ports.

Le Maître d'Ouvrage se libérera des sommes dues en exécution du marché en donnant crédit au compte bancaire du Titulaire.

Article 16. Validité du marché – Approbation du marché

Le marché ne sera valable, définitif et exécutoire qu'après la notification de son approbation par le Maître d'Ouvrage au Titulaire.

Le Titulaire ne peut prétendre à aucune indemnité dans le cas où le Maître d'Ouvrage ne donne pas suite au présent appel d'offres.

L'approbation du marché doit être notifiée au Consultant dans un délai maximum de soixante-quinze (75) jours à compter du jour de l'ouverture des plis.

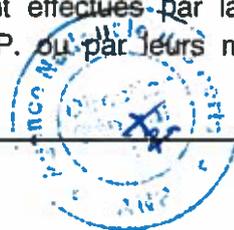
Si la notification de l'approbation n'est pas intervenue dans ce délai, la maître d'ouvrage propose à l'attributaire de proroger la validité de son offre pour une période ne dépassant pas 30 jours, en cas de refus, l'attributaire est libéré de son engagement vis à vis du Maître d'Ouvrage. Dans ce cas mainlevée lui sera donnée, à sa demande, de son cautionnement provisoire.

Article 17. Nantissement

Dans l'éventualité d'une affectation en nantissement du marché, le fournisseur bénéficiera du régime institué par le Dahir n° 1-15-05 du 29 rabii II 1436 (19 Février 2015) portant promulgation de la loi n°112-13 relative au nantissement des marchés). Il remettra à cet effet, une copie du marché revêtu de la mention prévue par l'article 2 dudit dahir, cette mention devant être signée spécialement par l'autorité qui a signé le marché.

En application de l'article 11 du CCAG-EMO applicable aux marchés de services, le Maître d'Ouvrage délivrera au Titulaire sur sa demande et contre récépissé, un exemplaire en copie conforme du marché et portant la mention « exemplaire unique ».

- 1) La liquidation des sommes dues par le maître d'ouvrage en exécution du marché, sera opérée par les soins de la Directrice Générale de l'A.N.P et du Trésorier Payeur de l'A.N.P ou par leurs mandataires respectifs.
- 2) Les renseignements et états prévus à l'article 8 du dahir du 19 Février 2015 seront fournis aux titulaires du marché ainsi qu'au bénéficiaire du nantissement ou subrogation par de la Directrice Générale de l'A.N.P. ou par son mandataire.
- 3) Les paiements prévus au présent appel d'offres seront effectués par la Directrice Générale de l'A.N.P. et du Trésorier Payeur de l'A.N.P. ou par leurs mandataires



respectifs, seuls qualifiés pour recevoir les significations des créanciers du titulaire du marché.

Les frais de timbre de l'exemplaire remis au Titulaire, ainsi que les frais de timbre de l'original conservé par le Maître d'Ouvrage seront à la charge du Titulaire.

Article 18. Délai d'exécution – Pénalités

Délai d'exécution

Le délai global de l'étude, hors délais d'approbation des rapports, est fixé à 8 mois réparti par mission comme suit :

- Mission I : 3 mois.
- Mission II : 3 mois.
- Mission III : 1 mois.
- Mission IV : 1 mois.

Le délai global court à compter du lendemain de la date fixée dans l'ordre de service prescrivant le commencement de l'étude.

Le délai pour satisfaire aux remarques du Maître d'Ouvrage court à compter du lendemain de la lettre de l'ANP portant ses observations sur les rapports provisoires et est réputé être inclus dans le délai global d'exécution.

L'approbation d'une mission par le maître d'ouvrage constituera l'ordre de démarrage de la mission suivante, dont le délai commence à courir à compter du lendemain de la date de cette approbation.

Pénalités

A défaut d'avoir respecté le délai global de l'étude, le Titulaire encourt sans mise en demeure préalable, une pénalité par jour calendaire de retard d'un demi-millième (0,5/1000) du montant initial TTC du marché, éventuellement modifié ou complété par les avenants intervenus.

Les pénalités seront déduites d'office des sommes dues au Titulaire et seront plafonnées à 10 % du montant initial du marché (TTC). L'application de ces pénalités ne libère en rien le Titulaire des autres obligations et responsabilités qu'il a souscrites au titre du marché.

Article 19. Secret professionnel

Le Titulaire s'engage à observer pendant toute la durée de la réalisation des prestations et après son expiration, la discrétion absolue à l'égard des données, informations ou documents à caractère confidentiel dont il aura eu connaissance en raison de l'exercice de sa fonction.



Article 20. Connaissance du dossier

Du seul fait de la présentation de son offre, le Consultant reconnaît avoir reçu du Maître d'Ouvrage toutes les indications qui lui sont nécessaires pour l'exécution des prestations objet du présent appel d'offres.

Le Titulaire est, en général, présumé avoir obtenu les informations nécessaires susceptibles d'influencer ou d'affecter sa soumission.

Article 21. Responsabilité du Titulaire

Le Titulaire restera seul responsable des prestations se rapportant aux éléments de l'étude dont il est chargé.

Article 22. Cautionnements – Retenue de garantie

Le cautionnement définitif est fixé à 3% (trois pour cent) du montant initial du marché. Il doit être constitué dans les trente (30) jours qui suivent la notification de l'approbation du marché.

Le cautionnement définitif est restitué à la suite d'une mainlevée délivrée par le Maître d'Ouvrage dans un délai maximum de trois (3) mois suivant la date de réception définitive des prestations.

Par dérogation à l'article 13 du CCAG-EMO, il n'est pas prévu de retenue de garantie.

Article 23. Normes d'exécution

Le Titulaire exécutera les prestations et remplira ses obligations avec la plus grande diligence, efficacité et économie selon les techniques modernes et pratiques acceptées et utilisées par les normes professionnelles en vigueur.

Article 24. Assurances contre les risques

Avant tout commencement de l'exécution du marché, le Titulaire doit adresser au Maître d'Ouvrage, une ou plusieurs attestations délivrées par un ou plusieurs établissements agréés à cet effet justifiant la souscription d'une ou de plusieurs polices d'assurances pour couvrir les risques inhérents à l'exécution du marché et précisant leurs dates de validité, à savoir ceux se rapportant :

- Aux **accidents** de travail pouvant survenir au personnel de Titulaire du marché qui doit être couverts par une assurance conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

Le Maître d'Ouvrage ne peut être tenu pour responsable des dommages ou indemnités légales à payer en cas d'accidents survenus au personnel employé du Titulaire ou de ses sous-traitants.

A ce titre, le Titulaire du marché garantira le Maître d'Ouvrage contre toute demande de dommages intérêts ou indemnités et contre toute réclamation, plainte, poursuite, frais, charge et dépense de toute nature relatifs à ces accidents conformément à l'article 20 du CCAG EMO.



Article 25. Révision des prix

Les prix sont fermes et non révisables.

Article 26. Eléments compris dans les prix

Les prix de soumission tiennent compte de tous les frais et faux frais, liés à l'exécution des prestations objet du présent appel d'offres, tous les impôts et taxes, y compris la taxe sur la valeur ajoutée, les retenues à la source, les frais du personnel tels que salaires, appointements, indemnités pour heures supplémentaires, indemnités pour travail en jours fériés, primes et primes exceptionnelles, allocations diverses, frais de déplacement, de voyage et d'hébergement, charges sociales, de secrétariat et d'édition, et d'une manière générale, tous les frais qui sont une conséquence directe de l'exécution des prestations du présent CPS.

Article 27. Obligations du Consultant non résident

Le Consultant n'ayant pas d'établissement au Maroc doit faire accréditer auprès de l'Administration fiscale un représentant domicilié au Maroc, qui s'engage à se conformer aux obligations auxquelles sont soumis les redevables exerçant au Maroc, et à payer la taxe sur la valeur ajoutée.

Article 28. Impôts et taxes

Le Titulaire est réputé être parfaitement au courant de la législation fiscale en vigueur au Maroc. A cet effet, il supportera les impôts, droits taxes et autres charges suivants imposés en vertu du droit applicable au Maroc notamment :

- La retenue à la source de 10% calculée sur le montant H.T de la prestation facturée par le Consultant étranger non résident au Maroc. Cette retenue à la source sera prélevée et versée par le Maître d'Ouvrage directement au Trésor Marocain ;
- La TVA (taxe sur la valeur ajoutée) aux taux en vigueur.

Le net à payer au Titulaire étranger est obtenu en retranchant le montant de la retenue à la source et le montant de la TVA du montant de la prestation TTC.

Article 29. Réceptions

En raison du caractère des prestations du présent Appel d'Offre, la réception provisoire vaudra réception définitive des prestations et services du Titulaire.

Article 30. Domicile du Titulaire

A défaut par le Titulaire d'avoir respecté les termes de l'article 17 du CCAG-EMO, en ne faisant pas élire domicile à proximité des travaux, toutes les notifications seront valablement faites dans les bureaux du Titulaire, à l'adresse mentionnée sur l'acte d'engagement.

Article 31. Arrêt d'exécution de l'étude

Les dispositions applicables en matière d'arrêts d'exécution du marché sont celles stipulées par l'article 28 du CCAG-EMO.

Le Maître d'Ouvrage se réserve le droit d'arrêter l'exécution de l'étude si le délai du marché expire, ainsi qu'au terme de chacune des missions.

Article 32. Résiliation du marché

Le marché peut être résilié par le Maître d'Ouvrage de plein droit dans tous les cas de figures prévus par les textes en vigueur.

Article 33. Contestation - litiges

Tout litige survenu à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution des présentes, s'il n'est pas réglé à l'amiable, sera traité en application de la procédure prévue par les articles 52, 53 et 54 du CCAG – EMO.

Si cette procédure ne permet pas le règlement du litige, celui-ci sera soumis aux tribunaux compétents, conformément à l'article 55 du CCAG - EMO.

Article 34. Frais de timbres et d'enregistrement

Les droits de timbres et d'enregistrement du marché seront à la charge du Titulaire.

Mention manuscrite "Lu et accepté" par le Consultant

.....

Signé :

Le :

Le Directeur des Infrastructures
[Signature]
Lahoucine MEKAOUTI



PORT ILOT DE DAKHLA

Il s'agit d'un port gagné sur la mer implanté au niveau de la baie de Dakhla sur une superficie de 21 ha et abrite des activités diversifiées à savoir le commerce, la pêche et les activités annexes.

1. CONDITIONS NAUTIQUES :

- ✓ Houle : du secteur Nord à Ouest pouvant atteindre 2.5 m au large mais n'excédant pas 1 m à l'intérieur du port ;
- ✓ Vents : ils sont caractérisés par leur régularité en intensité et direction tout au long de l'année. Direction dominante : entre N 350 ET N 060. Vents généralement assez forts à forts ;
- ✓ Marée : elle est de type semi-diurne caractérisée par deux pleines mers et deux basses mers en 24 heures environ. Le niveau moyen est de + 1.3 mètres au-dessus du zéro des cartes.
- ✓ Les courants : ce sont des courants de marée, en flot et en jusant. Le courant de flot porte à l'Est dans la passe de la *Sarga*, et au Nord Est dans le chenal. Le courant de jusant porte à l'Ouest dans la passe de la *Sarga*, et au Sud-Ouest dans le chenal. Une campagne de mesure des vitesses du courant, a abouti aux résultats suivants:

	Passe de la <i>Sarga</i>	Chenal principal
En flot	1 à 1.7 nœuds	1.5 à 2.7 nœuds
En jusant	1 à 2 nœuds	1.5 à 2.7 nœuds

- ✓ Aspect sédimentologique du port : fond sableux à grande granulométrie.

2. PATRIMOINE DU PORT EN TERMES D'INFRASTRUCTURES :

2-1- Ouvrages d'accès :

L'accessibilité au port îlot de Dakhla est assurée par un Wharf d'une longueur totale de 1500 ml composé de trois tronçons :

- ✓ Un pont de type Wharf de 600 ml;
- ✓ une digue de 700 ml à talus en enrochement d'une largeur de 16 m ;
- ✓ Un pont de type Wharf de 200 ml.

2-2- Zoning du Port :

La plateforme portuaire du nouveau port de Dakhla présente le zoning suivant :

➤ **Zone de commerce concédée à Marsa Maroc en vertu d'une convention de concession :**

La zone de commerce gérée par la société Marsa Maroc en vertu d'une autorisation de concession dispose de quatre postes à quais polyvalents dédiés à l'accueil des navires dont le tirant d'eau admissible maximale est de -7m.

- ✓ 5.5 ha de terre-pleins
- ✓ Réseaux de distribution d'Eau et d'Électricité

➤ **Zone de la pêche côtière concédée à l'Office Nationale de Pêche (ONP) :**

Le port de pêche concédé à l'ONP offre au profit de ses usagers les potentialités suivantes :

- ✓ Une réserve foncière de 1,63 ha de terre-pleins
- ✓ Réseau de distribution d'Eau et d'Électricité
- ✓ Une halle aux poissons récemment mise en exploitation par les services de l'ONP.

➤ **Zone d'extension de 8.2 ha de terres pleins**

En 2013, le port îlot de Dakhla a connu des travaux d'extension en vue de le doter de nouvelles infrastructures lui permettant de traiter à court terme un trafic global de plus de 1 million de tonnes



annuellement, dont 76 000 tonnes de pélagiques, outre les hydrocarbures et le poissons congelés, les aménagements ont concernés :

- ✓ Terre-pleins de 8.2 Ha
- ✓ Construction des voies neuves de contournement de la zone et de servitude de la zone du bord à quais;
- ✓ Réalisation du réseau d'assainissement de la zone d'extension;
- ✓ Réalisation du réseau d'eau potable ;
- ✓ Réalisation d'un réseau anti-incendie y compris une station de pompage des eaux de la mer ;
- ✓ Réalisation des ouvrages d'électrification en MT et d'éclairage public desserviront la zone.
- ✓ Construction d'un bloc sanitaire et d'un poste de contrôle à l'entrée de la zone

2-3- Ouvrages d'accostage :

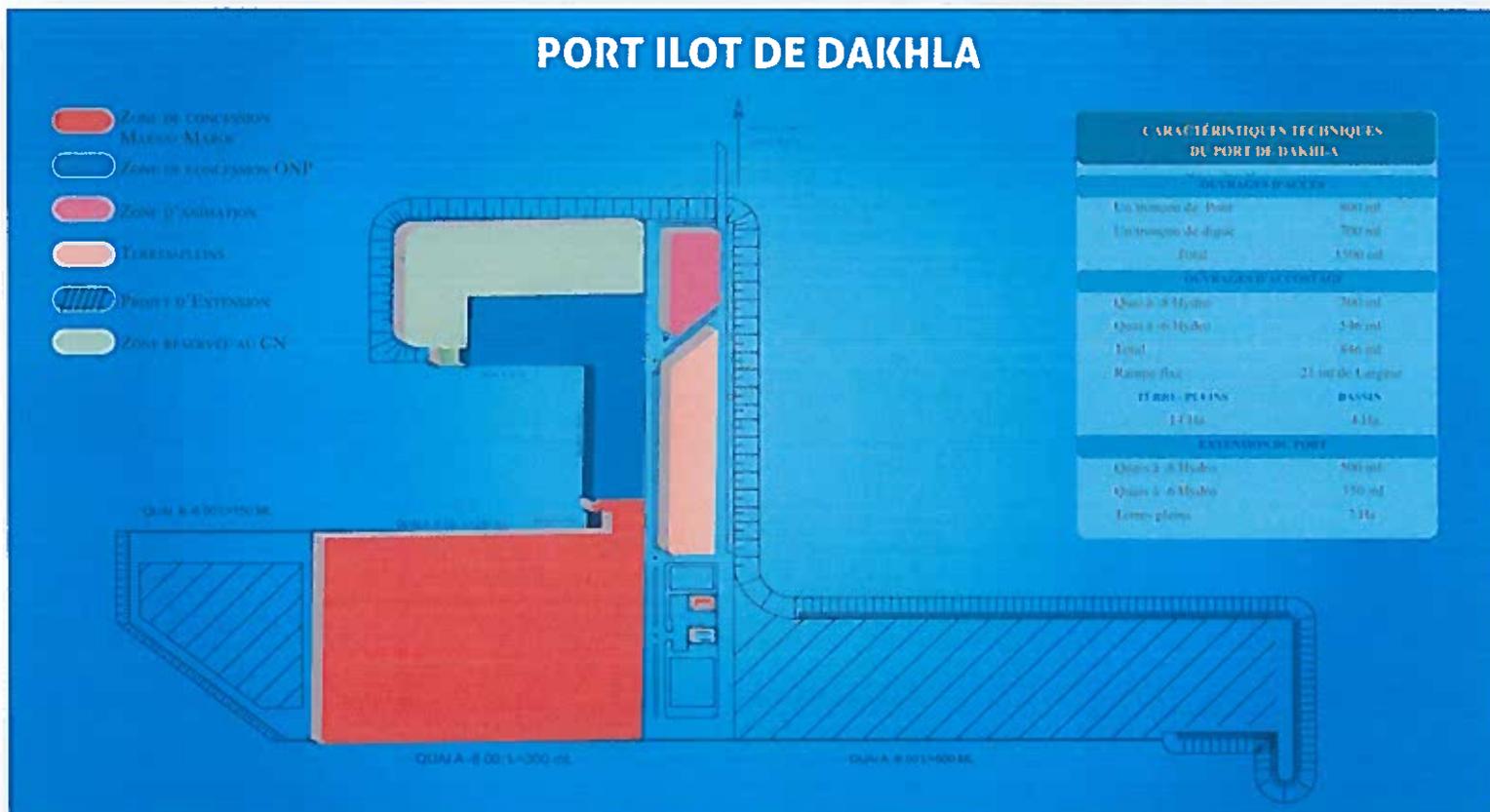
Le port îlot de Dakhla dispose d'un linéaire total des quais de 1530 ml, affectés selon leur usage principal au port de commerce et au port de pêche, il est décomposé comme suit :

- **Zone de commerce concédée à Marsa Maroc :**
 - ✓ 300 ml de quai à -8 hydro
 - ✓ 270 ml de quai à -6 hydro
 - ✓ Rampe RORO de 21 ml à -6 hydro
- **Zone de la pêche côtière concédée à l'ONP :**
 - ✓ 310 ml de quai à -6 hydro réservés à la Pêche Côtière
- **Zone d'extension :**
 - ✓ un quai à -8,00 m/Zh, sur une longueur de 500 ml construit dans la continuité vers le nord du quai extérieur du Marsa Maroc ;
 - ✓ un quai à -6,00 m/Zh sur une longueur de 150 ml construit au sud du quai intérieur de MARSAMAROC



2-4- Plan d'eau :

Le port de Dakhla offre un bassin d'eau d'une superficie de 3,2 Ha



2-5- ZONE D'ACTIVITÉS PORTUAIRES DE DAKHLA

Le port îlot de DAKHLA offre une réserve foncière considérable et propice pour abriter les plateformes des industries de transformation des produits de pêche. Ce foncier s'étale sur une superficie de 270 Ha dont 60 ha est viabilisé et prévue d'être octroyé aux entreprises privées ou public sous régime d'OTDP et selon la procédure fixée par les dispositions de la loi 15-02. Le zoning de la plateforme industrialo-portuaire se présente ci-dessus :

- ✓ Une zone franche destinée à l'exercice des activités commerciale et industrielle sous douane d'une superficie de 13.5 Ha ;
- ✓ Une zone dédiée au traitement et stockage de poisson congelé ;
- ✓ Une zone pour le dépôt des produits pétroliers ;
- ✓ Une Zone d'AMI dédiée pour abriter six unités industrielles de valorisation de produits de la mer.

Le trafic traité par le port se répartit comme suit :

1- Le trafic des produits conventionnels :

- Les hydrocarbures à l'import, destinés principalement au ravitaillement de la flotte de pêche et la consommation de Dakhla.

Le trafic des hydrocarbures au Port de Dakhla est fortement corrélé avec le trafic de débarquements des produits de pêche, étant donné qu'il est dédié pour subvenir principalement aux besoins de la flotte de pêche opérant à Dakhla et en second rang à la consommation



urbaine. L'évolution positive constatée cette année au niveau de ce trafic est due principalement à l'insertion du trafic transbordé en rade dans le cadre de l'accord de pêche Maroc Russe.

• Le Poisson congelé à l'export : Trafic conventionnel et conteneurisé.

Le diagnostic global de la situation actuelle de ce type de trafic fait ressortir que l'export des produits de pêche congelés sont transités ces dernières années par conteneurs via le port d'Agadir grâce à la disponibilité des plate-forme de stockage et la présence des lignes maritimes régulières devant l'insuffisance de la capacité de stockage des unités de congélation installés à Dakhla qui ne dépassent pas 10 000 T.

Il y a lieu de signaler qu'en 2006, le trafic exporté en mode conteneur a atteint 21 039 T et en mode conventionnel 50 169 T soit un total global de volume d'export de 71 208 T. C'était la meilleure performance du Port de Dakhla en matière d'export depuis son démarrage en 2003. Le trafic a disparu en 2008 suite à la suppression de la ligne régulière liant le port de Dakhla et le Port de Las Palmas.

2- Le trafic des produits de pêche :

Les débarquements des produits de la pêche pélagique (poisson pélagique frais ou congelé) et des produits de la pêche hauturière.

• Le trafic traité dans la zone de commerce :

Les débarquements de la pêche côtière sont constitué principalement par :

- ✓ Poisson industriel
- ✓ Poisson de marrée

• Le trafic traité dans la rade du port :

En 2013 avec le démarrage du nouveau accord de pêche Maroc Russe, la Direction du Port de Dakhla a procédé à l'insertion du trafic traité dans la rade du port comme trafic portuaire du port de Dakhla.



AT

3. TRAFIC TRAITE AU PORT DE DAKHLA SUR L'ANNEE 2016 :

TRAFIC DE COMMERCE EN TONNE	
Hydrocarbures	221 948
Poisson congelé à l'export	159 400
Poisson Pélagique	436 512
Pêche hauturière	12 339
Conteneurs	18 371
TOTAL	848 570
TRAFIC DE PECHE COTIERE EN TONNE	
Poisson industriel	162 689
Poisson de marée	12 074
TOTAL	174 763

En 2016 le port de Dakhla a traité un trafic total de : **1 023 333 tonnes**.



AS