المركز الجهوي للإستثمار لجهة فاس مكناس
ⵓⵔⵔⵓ ⵓⵔⵏⵓⵎ ⵏ ⵜⵓⵏⵖⵉⵜ ⵏ ⵖⵓ ⵔⵖⵏⵓ
Centre Régional d'Investissement de la Région Fès-Meknès

APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT
PROJET DE TÉLÉPHÉRIQUE DANS LA VILLE DE FÈS

Conception • Réalisation • Exploitation

Octobre 2026

AVIS DE L'APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT

Le présent AMI a pour objet l'identification, la présélection puis la sélection des entreprises, investisseurs et groupements, nationaux ou internationaux, intéressés par la contribution à la conception, à la réalisation et à l'exploitation d'un projet de téléphérique dans la ville de Fès. Le processus de l'AMI est ainsi structuré en 2 phases successives : une première phase de présélection, suivie d'une seconde phase de sélection finale des candidats présélectionnés sur la base d'un dossier complet. La participation à l'AMI ne constitue ni une offre ferme, ni un marché, ni une promesse d'attribution. La contractualisation du candidat finalement sélectionné interviendra, le cas échéant, après la validation des études et dans le respect du cadre juridique et contractuel applicable.

Rubrique	Indication
Projet	Téléphérique touristique et de mobilité complémentaire à Fès
Principe spatial	Trajectoire favorisant des séquences de vues panoramiques sur la Médina
Ouverture	Candidats nationaux et internationaux, seuls ou en groupement selon les règles arrêtées
Périmètre	Conception, Réalisation et Exploitation du projet de téléphérique au niveau de la ville de Fès
Phasage	Projet évolutif et extensible ultérieurement par prolongements, branches, nouvelles stations ou connexions à des pôles de mobilité, sous réserve des études et autorisations.

Sommaire

Avis de l'appel à manifestation d'intérêt 2

Préambule et instructions aux candidats 5

I. Informations générales et règles de l'AMI 6
I.1 Objet de l'AMI 6
I.2 Principes de la consultation 6
I.3 Références juridiques et réglementaires à prendre en compte 6
I.4 Référentiel technique international 7
I.5 Conditions d'éligibilité 7

II. Le projet et ses objectifs 8
II.1 Vision du projet 8
II.2 Corridor à définir 8
II.3 Objectifs fonctionnels 8
II.4 Données de cadrage 9
II.5 Principe d'ouverture des corridors 9
II.6 Familles de corridors à investiguer 9
II.7 Critères de comparaison des corridors 10

III. Conception du projet 11
III.1 Missions de conception et d'ingénierie 11
III.2 Référentiel patrimonial et paysager 11
III.3 Exigences techniques 12
III.4 Sécurité, conformité et contrôle indépendant 12
III.5 Études de marché et dimensionnement 12
III.6 Architecture et insertion des stations 13

IV. Réalisation du projet 14
IV.1 Périmètre de réalisation 14
IV.2 Programme technique minimal 14
IV.3 Dossier de recollement et documentation finale 14
IV.4 Qualité et contrôle des travaux 15
IV.5 Autorisations, essais et mise en service 15

V. Exploitation du projet 16
V.1 Modèle d'exploitation 16
V.2 Règlement d'exploitation et police de l'installation 16
V.3 Personnel et compétences 16
V.4 Maintenance et performance 16
V.5 Assurances 17
V.6 Économie et revenus 17

VI. Processus de sélection en deux phases et suites de l'AMI 18
VI.1 Phase 1 — Présélection 18
VI.2 Critères de présélection 18
VI.3 Phase 2 — Dossier complet des candidats présélectionnés 19
VI.4 Critères de sélection finale 20
VI.5 Comité de sélection et Gouvernance 20
VI.6 Déroulement indicatif de la procédure 21
VI.7 Point focal 21
VI.8 Absence de garantie d'attribution et non-engagement 21
VI.9 Confidentialité et propriété intellectuelle 22

VII. Risques et matrice des études 23
VII.1 Matrice des études 23
VII.2 Principaux risques 23
VII.3 Gouvernance du cycle de vie 24

Annexes 25
Annexe 1 — Modèle de fiche de références 25
Annexe 2 — Trame de note méthodologique 26
Annexe 3 — Plan de situation de la Medina de Fès 27
Annexe 3 — Carte de monuments et des sites touristiques de la Medina de Fès 28

PRÉAMBULE ET INSTRUCTIONS AUX CANDIDATS

Le projet est centré sur la réalisation d'un projet de téléphérique aux abords de la Médina de Fès. Aucun tracé, couple de terminus ou localisation de station n'est arrêté au stade de l'AMI.

La logique recherchée est celle d'une infrastructure permettant d'apprécier la Médina de Fès depuis les hauteurs, à travers une trajectoire favorisant des séquences de vues panoramiques sur la Medina de Fès, tout en évitant une intervention qui porterait atteinte à son intégrité, à son authenticité, à ses perspectives majeures ou à la qualité de ses abords. La conception devra donc considérer le patrimoine mondial de la Medina de Fès comme une contrainte structurante du projet.

Principe de non-engagement

Les candidats doivent effectuer leurs propres vérifications. Les hypothèses du présent dossier ne constituent pas une estimation définitive du projet. Les études pourront conduire à modifier le tracé, la technologie, la capacité, les stations, le coût, le calendrier ou le montage. L'autorité contractante pourra décider de poursuivre, de modifier, de phaser ou de ne pas poursuivre le projet.

I. INFORMATIONS GÉNÉRALES ET RÈGLES DE L'AMI

I.1 Objet de l'AMI

Le présent AMI vise à organiser la présélection puis la sélection finale des opérateurs économiques disposant des références, capacités et compétences requises pour contribuer à la conception, à la réalisation et à l'exploitation du projet. Le processus est conduit en deux phases successives : une Phase 1 de présélection, puis une Phase 2 permettant l'examen du dossier complet des candidats présélectionnés et leur sélection finale.

Le présent AMI ne préjuge ni de la qualité du futur maître d'ouvrage ou de l'autorité contractante, ni du montage juridique et contractuel qui sera retenu à l'issue des études et validations nécessaires.

I.2 Principes de la consultation

Les principes suivants constituent le cadre de référence de la consultation et guideront l'appréciation des propositions des candidats :

- Transparence et égalité de traitement des candidats dans le cadre applicable ;
- Ouverture aux compétences nationales et internationales ;
- Approche intégrée du cycle de vie de l'infrastructure ;
- Priorité à la sécurité des voyageurs, du personnel et des tiers ;
- Compatibilité avec la conservation de la Médina de Fès et de son environnement visuel ;
- Optimisation du coût global sur le cycle de vie ;
- Possibilité de proposer des montages techniques, financiers et contractuels innovants, sous réserve de leur conformité au cadre juridique marocain.

I.3 Références juridiques et réglementaires

La version contractuelle définitive devra être arrêtée après vérification des textes applicables. À titre de socle documentaire, le dossier se réfère notamment aux textes et sources officielles suivants :

- Loi n° 22-80 relative à la conservation des monuments historiques et des sites, dans sa version consolidée publiée par le Secrétariat Général du Gouvernement ;
- Loi n° 47-18 portant réforme des Centres Régionaux d'Investissement et création des Commissions Régionales Unifiées d'Investissement, telle que modifiée et complétée notamment par la loi n° 22-24, ainsi que ses textes d'application ;
- Décret n° 2-19-67 pris pour l'application de la loi n° 47-18, tel que modifié et complété notamment par le décret n° 2-23-310 ;
- Loi n° 54-05 relative à la gestion déléguée des services publics, lorsque le montage retenu relève de ce régime ;
- Loi n° 86-12 relative aux contrats de partenariat public-privé, telle que modifiée et complétée notamment par la loi n° 46-18, ainsi que les textes applicables, lorsque le montage retenu relève de ce régime ;
- Loi n° 49-17 relative à l'évaluation environnementale et textes d'application applicables ;
- Réglementation marocaine applicable à l'urbanisme, à la construction, à la sécurité, à l'environnement, au patrimoine et aux autorisations administratives ;
- Référentiels internationaux de sécurité des installations à câbles proposés par les candidats et acceptés par les autorités compétentes.

I.4 Référentiel technique international

Le projet devrait être réalisé selon les normes internationales en vigueur et les éléments de conformité et de contrôle doivent être fournis à cet effet.

À titre de référentiel international, le règlement (UE) 2016/424 relatif aux installations à câbles pour le transport de personnes structure notamment les sous-systèmes autour des câbles et attaches, entraînements et freins, équipements mécaniques, véhicules, dispositifs électrotechniques et équipements de sauvetage. Il ne vaut pas, à lui seul, déclaration d'applicabilité au Maroc.

I.5 Conditions d'éligibilité

Peuvent notamment participer à l'AMI les catégories de candidats ci-dessous, sous réserve du respect des conditions applicables :

- Personnes morales de droit marocain ou étranger, seules ou en groupement ;
- Constructeurs / intégrateurs de systèmes de transport par câble ;
- Opérateurs et exploitants disposant de références comparables ;
- Entreprises de génie civil et d'infrastructures ;
- Investisseurs, développeurs ou arrangeurs financiers disposant de références pertinentes ;
- Groupements intégrés associant constructeur, exploitant, ingénierie et financement, selon le montage proposé.

Les candidats devront être en situation régulière au regard des exigences légales et administratives applicables.

II. LE PROJET ET SES OBJECTIFS

II.1 Vision du projet

Le projet vise à créer une nouvelle expérience de découverte de la ville de Fès, en reliant deux points hauts emblématiques — les pôles d'accès et/ou belvédères retenus — par une liaison aérienne dont la trajectoire doit permettre des séquences de vues diversifiées sur la Médina et son paysage urbain.

La liaison devra être conçue de manière à valoriser le patrimoine sans constituer un dispositif de survol intrusif du tissu historique. Le positionnement des stations, la hauteur des câbles, le nombre et la localisation des pylônes, les emprises au sol et les conditions d'exploitation devront être étudiés à partir d'une analyse patrimoniale et paysagère documentée.

II.2 Corridor à définir

À ce stade, les principaux paramètres du corridor sont présentés à titre de cadrage et devront être précisés et optimisés dans le cadre des études proposées par les candidats :

Élément	Principe de référence
Origine / destination	2 Pôles d'accès / belvédères à définir
Type de liaison	Transport par câble ; technologie à proposer et à justifier
Trajectoire	A optimiser par étude afin de créer des séquences de vues panoramiques
Patrimoine	Éviter toute atteinte aux attributs et à l'intégrité visuelle de la Médina
Stations	À implanter et concevoir sur la base des contraintes patrimoniales, foncières, d'accès et d'exploitation
Pylônes	Nombre et implantation à optimiser pour réduire l'impact visuel et les emprises

II.3 Objectifs fonctionnels

Le projet vise essentiellement à :

- Offrir une expérience panoramique et touristique distinctive ;
- Améliorer l'accessibilité de deux pôles patrimoniaux en hauteur ;
- Créer une nouvelle lecture de la Médina depuis ses abords ;
- Favoriser la diffusion des flux touristiques et la complémentarité avec les parcours existants ;
- Assurer une accessibilité universelle, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- Constituer une infrastructure exploitable de façon durable et sécurisée.

II.5 Données de cadrage

Les hypothèses ci-après constituent des ordres de grandeur indicatifs destinés à cadrer les propositions et pourront être ajustées à l'issue des études :

Paramètre	Ordre de grandeur / principe
Longueur	Entre 1500 et 3500 m. À déterminer par études topographiques, patrimoniales et techniques
Capacité	À proposer selon marché et technologie
Cabines	Solution à proposer ; prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR)
Disponibilité cible	À confirmer par étude et exigences d'exploitation
Investissement	À établir sur la base du tracé, système technologique et stations retenus
Calendrier	À proposer ; hypothèse de cadrage : moins de 24 mois de réalisation

II.6 Principe d'ouverture des corridors

Aucun corridor ni couple de stations n'est arrêté au stade de l'AMI. Les candidats sont invités à proposer des variantes de tracé et de localisation des stations, sur la base des données disponibles et de leur propre expertise. La mention de secteurs géographiques éventuels ne constitue ni une réservation foncière, ni une validation patrimoniale, ni une indication de tracé préférentiel.

Au regard des exigences patrimoniales du projet, les scénarios à approfondir devront en priorité rechercher une implantation hors du tissu ancien et éviter le survol direct du cœur historique de Fès el Bali. Ils devront également limiter autant que possible le nombre de pylônes implantés dans ou visibles depuis les perspectives protégées et les cônes de vues sensibles. Les stations devront être recherchées hors du tissu ancien sensible, sur des emprises accessibles et compatibles avec les contraintes foncières, urbanistiques, patrimoniales, de sécurité et d'exploitation.

Les candidats devront comparer plusieurs corridors — au minimum deux variantes lorsque la configuration du site le permet — ainsi que, dans l'étude de faisabilité, l'option sans projet et les solutions terrestres moins intrusives. La sélection d'un corridor sera conditionnée par les résultats des études topographiques, patrimoniales, paysagères, foncières, géotechniques, de mobilité, de marché et environnementales.

II.7 Familles de corridors à investiguer

À titre de base de comparaison, les familles de scénarios suivantes pourront être examinées et approfondies par les candidats :

Famille de scénario	Principe	Points d'attention	Statut
A — Accès occidental / belvédère périphérique	Connexion depuis un pôle d'accès urbain vers un belvédère ou équipement touristique périphérique.	Foncier, congestion, vues sensibles et insertion des stations.	À étudier
B — Accès extérieur / belvédère hors tissu ancien	Connexion d'un pôle d'arrivée à un point haut extérieur à la Médina historique.	Impact visuel du terminal et de la ligne à démontrer.	À étudier
C — Liaison périphérique	Connexion entre deux pôles d'accès sans survol du cœur de la médina.	Attractivité, intermodalité et comparaison avec une navette électrique.	À comparer
D — Variante traversant le cœur historique	Survol direct de Fès el Bali.	Risques patrimoniaux, paysagers, sociaux et opérationnels très élevés.	À écarter au stade de la présélection compte tenu des risques patrimoniaux et paysagers ; toute évolution de cette position ne pourrait être envisagée qu'au vu d'une justification patrimoniale indépendante et des validations requises.

II.8 Critères de comparaison des corridors

La comparaison des variantes proposées pourra notamment s'appuyer sur les critères suivants, dont les pondérations sont données à titre indicatif :

Critère	Paramètres	Pondération indicative
Patrimoine et paysage	Absence d'atteinte à la valeur universelle exceptionnelle et aux perspectives majeures	30%
Foncier et insertion des stations	Emprises maîtrisables et stations hors tissu historique sensible	15%
Géotechnique et constructibilité	Fondations réalisables et risques maîtrisés	15%
Marché et recettes	Demande touristique et modèle économique	15%
Mobilité et accès	Connexion aux taxis, autocars, stationnement et cheminements	10%
Environnement et voisinage	Bruit, biodiversité, ombres, intimité et sécurité	10%
Coût et exploitation	Investissement, énergie, maintenance et disponibilité	5%

III. CONCEPTION DU PROJET

Principe directeur : La conception doit être intégrée et inclure tous les éléments suivants :

- ✓ Tracé
- ✓ Stations
- ✓ Génie civil
- ✓ Système électromécanique
- ✓ Sécurité
- ✓ Patrimoine
- ✓ Paysage
- ✓ Mobilité
- ✓ Exploitation
- ✓ Maintenance
- ✓ Évolutivité.

Aucun choix technologique ne sera considéré isolément de son impact sur le site.

III.1 Missions de conception et d'ingénierie

Dans le cadre de la mission de conception et d'ingénierie, les prestations et études attendues comprennent notamment :

- Études de faisabilité et optimisation du corridor à définir ;
- Levés topographiques et modèle numérique de terrain ;
- Études géotechniques et reconnaissance des emprises ;
- Étude du profil en long et des gabarits en ligne et en gare ;
- Dimensionnement des câbles, pylônes, stations, véhicules et équipements ;
- Étude des conditions de vent, température, foudre et autres facteurs météorologiques ;
- Étude de sécurité et analyse des risques ;
- Conception des dispositifs d'évacuation et de secours ;
- Conception architecturale et paysagère des stations ;
- Études d'accessibilité et d'intermodalité ;
- Évaluation des impacts patrimoniaux et simulations visuelles ;
- Préparation des dossiers réglementaires et d'autorisation ;
- Conception d'un système permettant une maintenance efficace et une disponibilité élevée.

III.2 Référentiel patrimonial et paysager

La Médina de Fès est inscrite au patrimoine mondial depuis 1981. L'UNESCO décrit ses abords comme un élément indispensable à la qualité visuelle de son environnement et souligne leur vulnérabilité aux pressions du développement urbain. Le projet devra donc démontrer, par des études et simulations, que sa conception respecte les valeurs patrimoniales et les conditions de protection applicables :

- Cartographie du bien et de sa zone tampon ;
- Identification des points de vue sensibles ;
- Analyse des cônes visuels vers et depuis la Médina ;

- Photomontages et simulations depuis les principaux belvédères et espaces publics ;
- Étude des effets cumulés des stations, pylônes, câbles et équipements ;
- Analyse de l'éclairage nocturne, de la signalétique et des installations annexes.

III.3 Exigences techniques

L'intervention d'un bureau de contrôle expérimenté est obligatoire et le dossier de conception et de conformité doit inclure notamment les éléments suivants :

Famille	Livrables / exigences à prévoir
Documents généraux	Plan de situation ; profil en long ; justification des gabarits en ligne et en gare ; notes de calcul de ligne ; analyse et rapport de sécurité
Stations	Plans d'aménagement des gares ; zones d'embarquement/débarquement ; plans généraux et structure porteuse ; notes de calcul
Génie civil	Étude géotechnique ; notes de calcul ; plans de coffrage et ferraillage ; ancrages et butées ; contrôle des fouilles et bétonnages
Ouvrages métalliques	Plans des pylônes et potences ; collerettes ; notes de calcul ; passerelles et structures porteuses des gares
Câbles	Déclarations de conformité ; certificats d'essais ; contrôles non destructifs ; contrôle dimensionnel des épissures ; traçabilité
Véhicules	Documentation technique, conformité, exploitation/maintenance ; pesée lorsque pertinente
Électrotechnique	Systèmes de contrôle, sécurité, communication, protection foudre, essais probatoires et annuels
Évacuation	Équipements, procédures, documentation d'exploitation et maintenance
Qualité	Système qualité documenté ; traçabilité des non-conformités ; contrôles externes ; documentation de chantier

III.4 Sécurité, conformité et contrôle indépendant

Les exigences minimales en matière de sécurité, de conformité et de contrôle indépendant comprennent notamment :

- Analyse de sécurité dès la conception ;
- Rapport de sécurité et dossier de sécurité ;
- Identification des sous-systèmes et constituants de sécurité ;
- Essais probatoires avant mise en service ;
- Procédures d'évacuation et scénarios d'incident ;
- Contrôle indépendant de la conception et de la conformité ;
- Documentation permettant l'identification des composants, leur maintenance et la commande des pièces de rechange.

III.5 Études de marché et dimensionnement

Le candidat devra proposer une méthodologie de prévision de fréquentation distinguant touristes séjournant, excursionnistes, groupes organisés et fréquentation locale. Les scénarios devront étudier, notamment, la saisonnalité, la tarification, les horaires et les conditions météorologiques.

III.6 Architecture et insertion des stations

Les stations devront être conçues comme des équipements publics et touristiques intégrés : accessibilité, lisibilité, contrôle des flux, billetterie, sanitaires, sécurité, maintenance, information/voyageurs et insertion paysagère. Les emprises, hauteurs et matériaux devront être compatibles avec les prescriptions patrimoniales applicables.

IV. RÉALISATION DU PROJET

IV.1 Périmètre de réalisation

La réalisation couvre, selon le montage retenu, les études d'exécution, les travaux préparatoires, les terrassements et fondations, les stations, les pylônes, la ligne, les équipements électromécaniques, les véhicules, les systèmes de contrôle et sécurité, les accès, les réseaux, les essais, la formation et la mise en service.

IV.2 Programme technique minimal

Le programme technique minimal à prendre en compte pour la réalisation du projet comprend notamment les lots et systèmes suivants :

Lot / système	Contenu attendu
Génie civil	Fondations, stations, plateformes, accès, ouvrages annexes, drainage, réseaux
Génie civil métallique	Pylônes, potences, structures porteuses, passerelles, éléments de sécurité
Ligne	Câbles, attaches, poulies, équipements de ligne, dispositifs de surveillance
Stations	Entraînement, tension, guidage, embarquement/débarquement, contrôle des flux
Véhicules	Cabines, suspensions, portes, dispositifs PMR, communication et sécurité
Électrotechnique	Commande, supervision, alimentation, communication, sécurité, protection foudre
Évacuation	Équipements, procédures, accès et moyens d'intervention
Systèmes voyageurs	Billetterie, information, comptage, contrôle d'accès
Environnement / paysage	Traitement des emprises, intégration paysagère, chantier à faible impact

IV.3 Dossier de recollement et documentation finale

Afin de garantir la traçabilité et la maintenabilité de l'installation, le dossier de recollement doit être structuré par familles de documents comme suit :

- Plans de situation et plans conformes à l'exécution ;
- Profil en long et gabarits ;
- Notes de calcul finales ;
- Plans des stations, pylônes, structures et fondations ;
- Rapports d'essais et d'essais probatoires ;
- Déclarations de conformité des sous-systèmes et constituants selon le référentiel applicable ;
- Notices d'utilisation, d'exploitation et de maintenance ;
- Liste des équipements installés et références des pièces de rechange ;
- Historique des contrôles, inspections et non-conformités ;
- Dossier de sécurité et documentation d'évacuation.

IV.4 Qualité et contrôle des travaux

Afin d'assurer la qualité, la traçabilité et la conformité des travaux, les dispositifs de contrôle devront notamment couvrir les éléments suivants :

- Plan d'assurance qualité ;
- Contrôles par géomètre des ouvrages ;
- Procès-verbaux de réception des fouilles, ferraillages et bétonnages ;
- Traçabilité des bétons et aciers ;
- Carnet de chantier ;
- Traçabilité et clôture des non-conformités ;
- Contrôle indépendant des éléments critiques ;
- Réception des sous-systèmes et essais fonctionnels.

IV.5 Autorisations, essais et mise en service

Le candidat devra prendre en considération l'ensemble les autorisations, avis, contrôles et réceptions requis par le droit marocain et le référentiel technique retenu.

V. EXPLOITATION DU PROJET

V.1 Modèle d'exploitation

Les candidats sont invités à proposer un modèle d'exploitation adapté à la vocation touristique et à la saisonnalité de Fès. Le montage pourra distinguer, selon la structure juridique retenue, la propriété de l'infrastructure, le financement, la maintenance et l'exploitation commerciale.

Dimension	Attentes
Service voyageurs	Sécurité, régularité, confort, accessibilité PMR, information et assistance
Exploitation	Organisation du personnel, procédures, supervision, gestion des flux
Maintenance	Préventive, corrective et réglementaire ; disponibilité des pièces de rechange
Sécurité	Surveillance, procédures d'incident, évacuation, exercices, coordination secours
Commercial	Billetterie, tarification, groupes, canaux digitaux, information touristique
Patrimoine	Suivi des impacts visuels et entretien des équipements sans dégradation des abords
Qualité	Indicateurs de disponibilité, temps d'attente, incidents, satisfaction

V.2 Règlement d'exploitation et police de l'installation

Le dossier d'exploitation devra prévoir un règlement d'exploitation, les règles de circulation et d'embarquement, la gestion des flux autour des gares, les procédures d'évacuation, les responsabilités du personnel, les consignes aux voyageurs et le dispositif de gestion des incidents.

V.3 Personnel et compétences

Le dispositif d'exploitation devra s'appuyer sur une organisation et des compétences couvrant notamment les fonctions suivantes :

- Organigramme d'exploitation ;
- Responsabilités et habilitations ;
- Programme de formation initiale et continue ;
- Formation à la sécurité et à l'évacuation ;
- Astreinte et gestion des incidents ;
- Formation du personnel de maintenance et conduite.

V.4 Maintenance et performance

Le candidat proposera un plan de maintenance et des indicateurs de performance couvrant notamment la disponibilité, les inspections, les essais, les temps d'intervention, les stocks de pièces et les renouvellements à long terme.

V.5 Assurances

Le futur opérateur / titulaire devra souscrire les assurances adaptées à la construction puis à l'exploitation, conformément au montage et aux exigences légales et contractuelles applicables : responsabilité civile, risques chantier, dommages aux biens, accidents du travail et autres couvertures pertinentes.

V.6 Économie et revenus

Le modèle économique devra intégrer les recettes de billetterie et, le cas échéant, les revenus annexes, ainsi que les charges de personnel, énergie, maintenance, assurance, contrôle, commercialisation, renouvellement et gros entretien. Les hypothèses de fréquentation devront être testées dans plusieurs scénarios.

VI. PROCESSUS DE SÉLECTION EN DEUX PHASES ET SUITES DE L'AMI

VI.1 Phase 1 — Présélection

La première phase de la procédure a pour objet de présélectionner les candidats disposant des références, capacités techniques et financières nécessaires. La présélection sera fondée sur les références du candidat, un dossier de faisabilité technique au stade APS et une faisabilité financière sommaire.

Le dossier de présélection devra notamment comprendre :

- Lettre de manifestation d'intérêt ;
- Présentation juridique du candidat et, le cas échéant, du groupement ;
- Documents d'immatriculation, pouvoirs des signataires et attestations administratives requises ;
- Références détaillées de projets comparables de transport par câble, notamment en conception, réalisation, intégration, exploitation et maintenance ;
- Organisation de l'équipe projet et compétences mobilisables ;
- Dossier de faisabilité technique au stade APS, comprenant notamment la proposition de corridor et des stations, les principes techniques, le prédimensionnement, l'insertion patrimoniale et paysagère, les principes de sécurité et d'évacuation, les premières estimations de coûts et le calendrier prévisionnel ;
- Faisabilité financière sommaire présentant les principales hypothèses de CAPEX/OPEX, les recettes prévisionnelles, les hypothèses de fréquentation, les besoins de financement, les sources de financement envisagées et les principaux indicateurs économiques et financiers ;
- Note méthodologique présentant l'approche proposée pour la conception, la réalisation et l'exploitation du projet.

Important : Les candidats ont un délai de 3 mois dès la date de publication du présent AMI pour déposer le dossier de présélection au niveau du siège du Centre Régional d'Investissement Fès-Meknès.

VI.2 Critères de présélection

La présélection, première étape du processus de sélection prévu par le présent AMI, sera appréciée notamment au regard des critères énumérés ci-dessous :

Critère	Pondération indicative
Qualité et pertinence du dossier de faisabilité technique au stade APS	30 %
Références techniques et expérience en transport par câble	25 %
Faisabilité financière sommaire et capacité de mobilisation des financements	15 %
Capacité de réalisation / EPC et maîtrise des interfaces	10 %
Capacité d'exploitation et de maintenance	10 %
Approche patrimoniale, paysagère, environnementale et sécurité	10 %

Caractère éliminatoire : l'absence de références techniques et d'expérience avérée en transport par câble constitue un motif éliminatoire de la candidature et entraîne son exclusion de la présélection, indépendamment de la note obtenue sur les autres critères.

À l'issue de l'évaluation, et sous réserve du respect des conditions d'éligibilité et de l'absence de motif éliminatoire, les trois candidats obtenant les meilleures notes globales pondérées au titre des critères de présélection seront présélectionnés pour la Phase 2. La note globale est calculée sur la base des pondérations indiquées ci-dessus.

VI.3 Phase 2 — Dossier complet des candidats présélectionnés

Après la présélection, les candidats retenus seront invités à remettre un dossier complet permettant d'apprécier la faisabilité globale du projet, sa rentabilité, son modèle de réalisation et son mode de gestion.

Le dossier complet devra notamment intégrer :

- L'ensemble des études techniques nécessaires au niveau de détail requis, incluant notamment les études topographiques, géotechniques, patrimoniales et paysagères, les études de mobilité et de marché, les études de sécurité, les études environnementales et les études réglementaires ;
- Les études complémentaires permettant de fixer le corridor, les stations, les pylônes, le système et les principales emprises ;
- Le modèle de réalisation du projet, précisant le périmètre des travaux, les responsabilités, les interfaces, le calendrier, le mode contractuel et les modalités de financement associées ;
- Une étude de rentabilité et un modèle financier détaillé, intégrant les hypothèses de fréquentation, les tarifs, les recettes, les CAPEX, les OPEX, le renouvellement, les besoins de financement et les principaux indicateurs de rentabilité ;
- Le mode de gestion et d'exploitation proposé, incluant l'organisation, les ressources humaines, la maintenance, les niveaux de service, les indicateurs de performance, la sécurité et les modalités de contrôle ;
- Les mesures d'insertion patrimoniale, paysagère et environnementale, ainsi que les résultats des simulations visuelles et des concertations requises ;
- Le calendrier détaillé de réalisation et de mise en service, ainsi que les conditions de réalisation et autorisations nécessaires.

Important : Les candidats ont un délai de 3 mois dès la date de notification de présélection afin de déposer le dossier complet au niveau du siège du Centre Régional d'Investissement Fès-Meknès.

VI.4 Critères de sélection finale

La sélection finale des candidats présélectionnés constitue la deuxième phase du processus de sélection prévu par le présent AMI. Elle sera appréciée au regard du dossier complet remis au titre de la Phase 2. La note finale sera établie sur la base d'une évaluation pondérée des critères suivants :

Critère	Paramètres d'appréciation	Pondération indicative
Qualité technique et complétude du dossier	Qualité, cohérence et robustesse des études techniques, du corridor, du système, des stations, de la sécurité et du dimensionnement	30 %
Modèle économique, rentabilité et financement	Robustesse du modèle financier, hypothèses de fréquentation et de recettes, rentabilité, CAPEX/OPEX et capacité de mobilisation des financements	20 %
Modèle de réalisation et capacité d'exécution	Pertinence du schéma de réalisation, organisation, maîtrise des interfaces, calendrier, capacités EPC et dispositif de pilotage	15 %
Modèle d'exploitation et de maintenance	Qualité du dispositif d'exploitation, maintenance, disponibilité, sécurité, ressources humaines et niveaux de service	15 %
Patrimoine, paysage, environnement et sécurité	Qualité de l'insertion patrimoniale et paysagère, maîtrise des impacts environnementaux et voisinage, sécurité et évacuation	10 %
Attractivité touristique et mobilité	Contribution à l'attractivité touristique, intégration aux mobilités et expérience voyageurs	10 %

VI.5 Comité de sélection et Gouvernance :

Le projet nécessite une coordination étroite entre les autorités territoriales, les services compétents en patrimoine et culture, l'urbanisme, le tourisme, l'environnement, la mobilité, la sécurité et les gestionnaires de réseaux sous la coordination de la Wilaya de la Région Fès-Meknès qui arrêtera les parties prenantes qui devront être associées durant les différentes étapes de l'AMI.

La présélection des candidats et l'examen des dossiers au titre de la sélection finale seront conduits par un Comité de sélection constitué notamment de représentants de la Wilaya de Fès-Meknès, du Conseil de la Région Fès-Meknès, du Conseil communal de Fès, de la société Fès Région Aménagement, du Centre Régional d'Investissement Fès-Meknès (CRI), de la Direction Régionale de la Culture, de l' Agence de Développement et de Réhabilitation de la ville de Fès (ADER) et de l'Agence Urbaine de Fès.

Le Comité pourra associer, en tant que de besoin, les administrations, établissements publics et organismes compétents dont l'expertise est pertinente au regard des dimensions techniques, patrimoniales, financières, environnementales et opérationnelles du projet.

Le secrétariat du Comité de sélection sera assuré par le CRI Fès-Meknès, qui assurera notamment la préparation des réunions, la réception et la mise à disposition des dossiers, la coordination des travaux d'instruction et la formalisation des procès-verbaux et conclusions du Comité.

VI.6 Déroulement indicatif de la procédure

À titre indicatif, le processus de sélection en deux phases prévu par le présent AMI pourra se dérouler selon les principales étapes suivantes :

1. Publication de l'AMI et mise à disposition du dossier ;
2. Période de questions-réponses et, le cas échéant, réunion d'information / visite de site ;
3. Réception des dossiers de candidature au titre de la Phase 1 ;
4. Analyse administrative, des références, de la faisabilité technique au stade APS et de la faisabilité financière sommaire ;
5. Auditions et demandes de clarification, si nécessaire ;
6. Présélection des candidats ;
7. Invitation des candidats présélectionnés à remettre le dossier complet au titre de la Phase 2 ;
8. Analyse des études, du modèle de réalisation, de l'étude de rentabilité et du mode de gestion proposés ;
9. Finalisation des études, validations et autorisations nécessaires ;
10. Finalisation de la contractualisation avec le candidat / partenaire / opérateur finalement sélectionné, selon le montage juridique et contractuel finalement retenu et après accomplissement des validations et autorisations requises.

VI.7 Point focal

Pour toute demande d'information complémentaire relative au présent AMI, notamment concernant les aspects administratifs, techniques ou procéduraux, les candidats peuvent contacter le point focal désigné ci-dessous. Le point focal peut également être sollicité, en tant que de besoin, pour faciliter l'organisation de visites de la Médina de Fès et/ou des sites susceptibles d'être concernés par le projet, sous réserve des autorisations et disponibilités des parties concernées.

Point focal : M. Ali ZAOUDI

Fonction : Chargé de la Division Planification territoriale

Téléphone : +212 5 35 65 20 57 / +212 661 07 09 04

E-mail : AZAOUDI@fesmeknesinvest.ma

VI.8 Absence de garantie d'attribution et non-engagement

La participation à l'AMI, la présélection et la sélection finale ne créent aucun droit à l'attribution ou à la contractualisation du projet. Le Comité de sélection pourra décider de poursuivre, modifier, phaser ou ne pas poursuivre le projet, sous réserve du cadre juridique applicable. La contractualisation du candidat finalement sélectionné demeure conditionnée à l'achèvement des études nécessaires et à l'obtention des validations et autorisations requises.

La contractualisation interviendra uniquement après achèvement des études nécessaires, obtention des validations et autorisations requises et accomplissement des formalités juridiques et contractuelles consécutives à la sélection finale.

VI.9 Confidentialité et propriété intellectuelle

Les informations fournies au niveau des dossiers de candidature seront traitées en préservant leur caractère confidentiel. Les droits relatifs aux études, propositions et documents remis par les candidats seront précisés dans les documents de la procédure concernée.

VII. RISQUES ET MATRICE DES ÉTUDES

VII.1 Matrice des études

La matrice ci-après synthétise les principales études à conduire, leurs objectifs, leurs livrables attendus et les points de décision associés :

Étude	Objet	Livrable	Point de décision
Corridor et topographie	Tracé, profil, stations, pylônes	Scénario technique et profil	Validation du corridor
Patrimoine / paysage	Valeur universelle, vues, impacts	Évaluation d'impact + photomontages	Compatibilité patrimoniale
Géotechnique	Fondations et stabilité	Rapport géotechnique	Validation des emprises
Technique système	Technologie, capacité, disponibilité	Avant-projet et spécifications	Choix système
Mobilité / marché	Demande et intégration	Scénarios de fréquentation	Dimensionnement
Économie / finance	CAPEX, OPEX, recettes	Modèle financier	Montage
Environnement / social	Impacts et mesures	Dossier environnemental/social	Conditions de poursuite
Réglementaire	Autorisations et procédures	Matrice des autorisations	Décision de poursuite

VII.2 Principaux risques

Les principaux risques susceptibles d'affecter la conception, la réalisation ou l'exploitation du projet, ainsi que les réponses attendues, sont présentés ci-après :

Risque	Réponse attendue
Impact visuel sur la Médina	Évaluation patrimoniale, simulations, optimisation du tracé et des pylônes
Foncier / stations	Audit foncier et urbanistique dès la conception
Fondations / géotechnique	Reconnaissances et conception adaptée
Sécurité / évacuation	Analyse de sécurité, essais et contrôle indépendant
Fréquentation	Scénarios prudents, tarification et phasage
Dérive CAPEX	Conception intégrée, contingences et revue indépendante
Exploitation / maintenance	O&M intégré dès la conception
Évolutivité	Réserves d'emprises et interfaces prévues dès la Phase 1

VII.3 Gouvernance du cycle de vie

Le candidat devra démontrer comment ses choix de conception réduisent le coût global et les risques pendant la construction et l'exploitation. Les exigences d'exploitation et de maintenance devront être intégrées dès les études de conception.

ANNEXES

Annexe 1 — Modèle de fiche de références

Les candidats sont invités à renseigner, pour chacun des projets de référence présentés, les informations suivantes :

Projet	Nature	Pays / ville	Dimensions	Capacité	Rôle du candidat	Statut (état d'avancement du projet)	Année de mise en service	Commentaires
Projet 1	Type de téléphérique		Longueur de la ligne : Dimensions Cabine : Hauteur Min: Hauteur Max :	Capacité par type de cabine : Capacité totale : (voyageurs/h/sens)				
Projet 2	Type de téléphérique		Longueur de la ligne : Dimensions Cabine : Hauteur Min: Hauteur Max :	Capacité par type de cabine : Capacité totale : (voyageurs/h/sens)				
Projet 3	Type de téléphérique		Longueur de la ligne : Dimensions Cabine : Hauteur Min: Hauteur Max :	Capacité par type de cabine : Capacité totale : (voyageurs/h/sens)				

Annexe 2 — Trame de note méthodologique

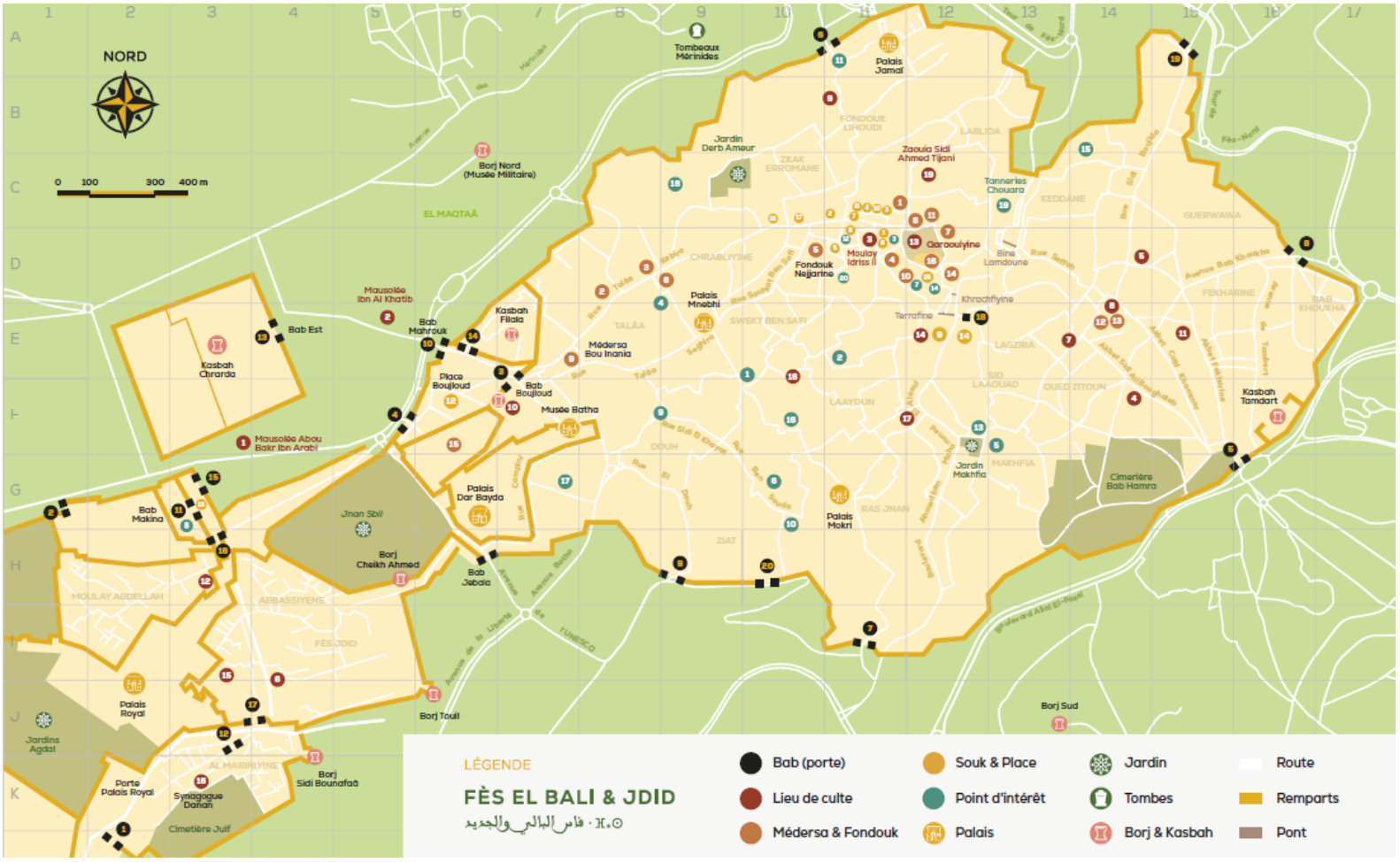
La note méthodologique des candidats pourra notamment être structurée autour des rubriques suivantes :

- Compréhension du projet corridor à définir ;
- Approche du tracé oblique et des séquences de vues ;
- Approche de protection de la Médina et de ses abords ;
- Technologie proposée et justification ;
- Approche conception / réalisation / exploitation ;
- Sécurité et évacuation ;
- Organisation du projet ;
- Calendrier ;
- Approche financière et financement ;
- Maintenance et disponibilité.

Annexe 3 — Plan de situation de la Medina de Fès



Annexe 4 — Carte des monuments et sites touristiques de la Medina de Fès



Source : CRT Fès-Meknès