Annexe 4

Royaume du Maroc

Ministère de l'Equipement, du Transport et de la Logistique

الوكالة المغربية لتنمية الأنشطة اللوجيستيكية
Agence Marocaine de Développement de la Logistique
Agencia Marroqui de Desarrollo de la Logística
Moroccan Agency for Logistics Development

Au service des peuples et des nations

TERMES DE REFERENCE

Mission d'élaboration d'un document de projet

Projet GEF-Transport

« Intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes logistiques intégrées »

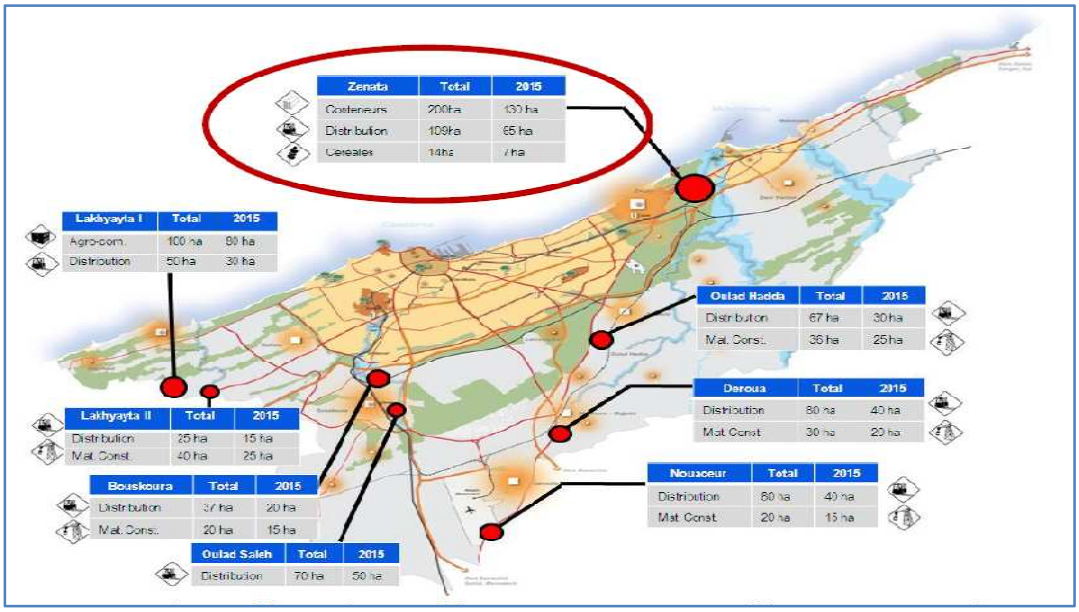
1. Historique et contexte

Le secteur des transports est le 3ème consommateur d'énergie au Maroc. Le secteur dépend à 99% de produits pétroliers importés qui représentent 8% du total des importations marocaines. La flotte de véhicules a crû de 6% par an entre 2002 et 2010. Les véhicules commerciaux représentent 27% de la flotte, soit 70.000 véhicules au total. 28% des véhicules commerciaux ont plus de 15 ans. A elle seule, la logistique génère 1,7 million de tonnes de CO_2 par an.

Dans ce contexte, la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique entérinée par le gouvernement du Maroc vise parmi ses objectifs à réduire de 35% les émissions des transports routiers d'ici à 2015. Ces efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) permettront aussi de réduire le coût de la logistique, estimé à 20% de la valeur ajoutée nationale.

Dans le cadre de cette stratégie, un programme de 70 zones logistiques intégrées dans 18 villes à l'horizon 2030 est en cours de mise en œuvre par l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMDL). La 1ère plateforme prévue est celle du Grand Casablanca. Répartie sur 8 sites, elle est adossée au plus grand port du Maroc. Sa région représente 38% de la capacité industrielle du Maroc, 46% des emplois et 50% de son PIB. Le plus grand site de la plateforme du Grand Casablanca est à Zenata (voir le site entouré en rouge dans le tableau 1).

Tableau 1. L'implantation des sites de la plateforme logistique intégrée du Grand Casablanca



Problématique et objectif global du projet

Le Maroc fait des efforts en matière d'atténuation des GES dans le secteur des transports. Toutefois, ces efforts ne sont pas suffisamment valorisés à l'échelle nationale en raison de :

- Une faible coordination des politiques sectorielles devant concourir à l'objectif global de réduction énoncé dans la stratégie logistique ;
- Le manque d'un système fiable de mesure des efforts de réduction des GES ;
- Un besoin de renforcement de capacités dans la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie de la part des organisations concernées.

L'objectif du projet est donc l'intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre de plateformes logistiques intégrées de manière à rendre opérationnelle la cible nationale de réductions des GES.

Des investissements et des actions visant le renforcement des mesures d'économie d'énergie et d'atténuation des GES seront entrepris. Un projet-modèle de mesure d'atténuation au niveau national (« NAMA ») sera développé autour de la plateforme logistique du Grand Casablanca, adossé à un système de mesure et de calcul des GES (« MRV »).

De plus, le projet permettra de valoriser les efforts de réductions du Maroc au niveau international en développant un système de mesure et de calcul des réductions de GES reconnu à l'échelle internationale, une condition à la mobilisation de financements internationaux liés au carbone (Fonds vert).

Résultats attendus du projet

Dans le cadre d'un financement de plus de 2.2 millions USD du Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM-GEF) associant le Ministère de l'Equipement, du Transport et de la Logistique, l'Agence Marocaine

de Développement de la Logistique (AMDL) et le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), le projet débouchera sur les 3 résultats suivants:

I. Les institutions et les politiques publiques sont renforcées pour le développement à faible carbone du secteur du transport au Maroc. II. La plateforme du Grand Casablanca est développée en tant que projet-modèle de mesure d'atténuation appropriée au niveau national (« NAMA ») dans le cadre de la stratégie nationale de la logistique. III. La mesure d'atténuation (« NAMA ») est rendue opérationnelle à travers des investissements de mise à niveau de la plateforme logistique intégrée du Grand Casablanca.

Partenaires de mise en œuvre

Dans la logique de l'approche partenariale retenue par la stratégie nationale, la mise en œuvre du projet sera basée sur une concertation étroite avec le secteur privé. Les partenaires suivants ont été identifiés :

- Ministère de l'Équipement du Transport et de la Logistique (METL),
- Agence Marocaine pour le développement de la logistique (AMDL),
- Ministère de l'Énergie, des Mines de l'Eau et de l'Environnement (MEMEE),
- Société Nationale du Transport et de la Logistique (SNTL),
- Office National des Chemins de Fer (ONCF),
- Fédération du Transport Routier - CGEM (FT-CGEM),
- Caisse de Dépôt et de Gestion (CDG-D),
- Agence Urbaine de Casablanca/Autorité Organisatrice des Déplacements Urbains (AODU),
- Société d'Aménagement de Zenata (SAZ).

Phase de préparation de projet

La phase de préparation du projet se déroulera en 2014 et débouchera sur un document de projet détaillé à soumettre d'ici à fin septembre 2014 au FEM-GEF. Une idée de projet (« project identification form » - PIF) présentant les grandes lignes du projet et ses activités a déjà été approuvée par le FEM-GEF (voir tableau 2 ci-dessous). La préparation d'un document de projet détaillé sera l'occasion de mener une étude de faisabilité approfondie des activités proposées. Il s'agira de développer les cofinancements et les activités en concertation avec toutes les parties prenantes et en prenant en compte les évolutions du contexte d'intervention. La période de mise en œuvre prévue du projet est de quatre ans, de 2015 à 2019.

Tableau 2. Activités prévues dans l'idée de projet (PIF)

Résultat I. Les institutions et les politiques publiques sont renforcées pour le développement à faible carbone du secteur du transport au Maroc.
• Renforcement institutionnel et développement des capacités du Ministère de l'Equipement et des Transports et de l'AMDL. • La dimension d'atténuation des effets du changement climatique est précisée et rendue opérationnelle dans la stratégie logistique nationale. • Un profil national de la flotte de véhicules et des facteurs d'émissions pour les modes de transports marocains (rail et route) est développé. • Une feuille de route pour la réplication des mesures d'atténuation dans 17 plateformes

supplémentaires est développée en se basant sur le modèle du Grand Casablanca. • Mise en œuvre d'activités de communication et de partage des connaissances sur l'atténuation dans les transports.
Résultat II. La plateforme du Grand Casablanca est développée en tant que projet-modèle de mesure d'atténuation appropriée au niveau national (« NAMA ») dans le cadre de la stratégie nationale de la logistique.
• Inventaire des GES et système MRV conçu et mis en œuvre • NAMA conçue pour une mise en œuvre immédiate des 3 composantes suivantes : o Certification obligatoire pour les véhicules de fret utilisant la plateforme. Pour avoir accès à la plateforme, les véhicules devront satisfaire aux exigences de ce label. A ce titre, ils seront assujettis à des audits d'émissions de manière régulière ainsi qu'à des formations sur l'éco-conduite obligatoires. o Formations à l'éco-conduite obligatoires o Installation de 1,5 MW de panneaux solaires • Baseline et méthodologie standardisée développée pour le transfert modal route/rail • Cadre NAMA innovant développé afin de relier les NAMA de la plateforme logistique du Grand Casablanca plus largement à la « ville NAMA » de Zenata de manière à promouvoir les synergies avec l'inventaire des gaz à effet de serre et le MRV.
Résultat III. La mesure d'atténuation (« NAMA ») est rendue opérationnelle à travers des investissements de mise à niveau de la plateforme logistique intégrée du Grand Casablanca.
• Investissement partiel du FEM dans 3 interventions d'atténuation spécifiques dans la plateforme logistique intégrée du Grand Casablanca : o Certification de véhicules o Formations à l'éco-conduite obligatoires o Installation de 1,5 MW de panneaux solaires. Cette dernière concernera l'installation en toiture sur les entrepôts que la SNTL prévoie de construire sur le site de Zenata. • Cet investissement sera accompagné par le soutien à la conception d'une initiative supplémentaire concernant le renouvellement de la flotte de véhicules de fret. Cette activité sera liée à la certification des véhicules. Le projet apportera un soutien technique pour développer un système de crédit à bas coûts à destination des opérateurs pour financer le remplacement des vieux véhicules.

Dans le cadre de la mobilisation de cofinancements nationaux lors de la phase préparatoire, le projet prendra soin de valoriser les investissements déjà programmés par les partenaires et qui contribuent à atteindre les résultats du projet.

Synergies avec les initiatives nationales en termes de changement climatique

Le projet contribuera au renforcement des capacités des acteurs, notamment de la coordination nationale sur les questions de changement climatique et de transport. Il pourra aussi s'appuyer sur des initiatives en cours pour dégager des synergies, notamment le projet LECB de renforcement des capacités dans les émissions à faible carbone financé par l'UE (« Low Emission Capacity Building Programme ») et le projet de Troisième Communication Nationale du Maroc à la CCNUCC financé par le FEM. Il devra également prendre en considération le projet de développement urbain de Zenata. Des synergies avec le programme de préparation au marché pour le financement climatique financé par la Banque mondiale et le projet FIRM (UNEP) pourront également être explorées.

Résultats attendus de la phase préparatoire

Dans le cadre de la phase de préparation du projet, le PNUD Maroc **souhaite recruter un bureau d'études** pour l'élaboration du document de projet. La mission du soumissionnaire, qui débouchera sur le document de projet et la documentation afférente, devra concourir aux résultats suivants de la phase préparatoire.

Résultat 1. Le cadre national pour la logistique verte est évalué

La réduction de 35% des émissions du transport routier de marchandises devra être considérée comme un résultat et un impact positif attendu de l'implémentation de plusieurs axes et actions prévus par la stratégie logistique nationale, à l'image du développement des zones logistiques à travers tout le Royaume et bien d'autres mesures ayant fait l'objet d'évaluations d'impacts.

Par ailleurs, l'AMDL opérationnelle depuis novembre 2012, s'est dotée d'un ensemble d'outils de fonctionnement et de ressources humaines qui sont en cours de renforcement en vue d'une meilleure coordination de la mise en œuvre de la stratégie logistique.

En consultation avec les partenaires et l'AMDL, la mission devra entre autres permettre de:

- Etablir un bilan du cadre national relatif à la logistique verte.
- Déterminer les moyens d'institutionnaliser et de rendre opérationnelle la cible de réduction de 35% des émissions de GES contenue dans la Stratégie nationale de la logistique à travers :
    - Le renforcement des capacités du METL et de l'AMDL et un soutien technique,
    - L'inventaire des émissions du secteur du fret routier (« baseline »),
    - Le développement d'une stratégie de réplication pour les 17 plates-formes logistiques supplémentaires qui sont prévues au niveau national.
- Evaluer le besoin en matière de renforcement institutionnel et du développement des capacités du METL et de l'AMDL.
- Préparer un plan de communication et de partage des connaissances sur l'atténuation des GES dans le secteur des transports.

Résultat 2. Un programme complet d'actions d'atténuation pour la plateforme logistique intégrée du Grand Casablanca développée en tant que NAMA est conçu.

En raison de leur rôle central dans la stratégie nationale de la logistique et de leur fort potentiel de réplication, sur le plan à la fois national et régional, les plateformes logistiques intégrées représentent une opportunité importante de réduction des émissions grâce à un concept de NAMA complet reposant sur des composantes d'atténuation appuyées par le FEM (certification obligatoire pour les véhicules de fret utilisant les plateformes, formations à l'éco-conduite obligatoires, installation de panneaux solaires en toiture, et potentiellement, mise en œuvre d'un système de renouvellement de la flotte). Les parties prenantes, notamment le secteur privé, ne sont pas pleinement conscients du potentiel du concept de NAMA en terme de reconnaissance internationale et de mobilisation de la finance climat pour valoriser les efforts d'atténuation du gouvernement dans le secteur de la logistique. La conception d'un NAMA et d'un système MRV *ad hoc* doit être détaillée par le biais d'une étude de faisabilité approfondie.

Ce volet devra permettre de réaliser et de concevoir :

- Une étude détaillée de faisabilité approfondie d'un NAMA et d'un système MRV associé pour les plateformes logistiques du Grand Casablanca intégrant la ville nouvelle de Zenata.

- Le développement des capacités des organismes publics, parapublics et privés impliqués dans la plate-forme logistique du Grand Casablanca pour les sensibiliser sur les NAMA, les systèmes MRV, scénarios de référence, etc.
- Un programme complet d'actions d'atténuation pour la plateforme logistique intégrée du Grand Casablanca développée en tant que NAMA avec son inventaire de GES, un système MRV et les méthodes de réduction des émissions afférents.

Résultat 3. La rentabilité des investissements ciblés dans la réduction des émissions, mis en œuvre dans le cadre de la NAMA, est analysée et assurée.

Bien que des mesures, telles que la certification des véhicules, l'éco-conduite et des incitations financières pour le renouvellement de la flotte, sont dans l'intérêt à long terme des entreprises de transport routier de marchandises, la participation du secteur privé doit être renforcée en faisant l'analyse de la rentabilité de ces mesures afin qu'elles soient durables, qu'elles offrent un retour sur investissement et qu'elles reposent sur des incitations pertinentes.

Ce volet devra permettre de:

- Analyser la rentabilité des investissements ciblés dans la réduction des émissions appuyées par le FEM (certification de véhicules, formations à l'éco-conduite, installation de panneaux solaires en toiture, et renouvellement de la flotte).
- Evaluer le coût complet et le montage financier des mesures mentionnées ci-dessus.
- Formuler des propositions pour la conception d'incitations, de mécanismes de financement et des réductions d'émissions associées ou évitées.

2. Description de l'étendue du travail et des livrables de la mission du soumissionnaire

Objectif de la mission

Dans le cadre de la phase de préparation du projet, l'objectif de la mission est d'élaborer le document de projet ainsi que toute la documentation afférente, en conformité avec les procédures du PNUD-GEF et par le biais de consultations approfondies avec les partenaires.

Activités à prévoir

En vue d'atteindre cet objectif, les activités suivantes devront être réalisées :

Composante A: Revue technique et collecte de données

I. Inventaire et évaluation de la situation de référence:

   a. Inventaire du secteur du fret au Maroc (incluant potentiellement une enquête par questionnaire et des entretiens avec des acteurs clés du secteur) analysant les aspects suivants : la répartition du fret entre les différents modes de transport ainsi que le type et l'âge des véhicules ; le cadre institutionnel et politique qui régit le secteur du fret ; les principales entreprises du secteur privé et les associations professionnelles opérant dans le secteur ; la taille, la structure et l'évolution du secteur ; l'utilisation du carburant/de l'énergie dans le secteur, idéalement assortie d'une estimation des émissions de GES ; les aspects du secteur (par exemple les liens avec l'économie nationale, les lacunes en termes de réglementation, la coordination des opérateurs de transport du secteur privé, etc) qui peuvent présenter un intérêt particulier pour la

conception du projet FEM ; l'évaluation des options stratégiques possibles pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de 35% contenu dans la stratégie nationale de la logistique.

b. Une étude de faisabilité concernant la réalisation d'un inventaire statistiquement robuste de la flotte de véhicules et des facteurs d'émissions (route et rail) spécifiques au Maroc, permettant de développer des scenarios. (Les facteurs clé comprennent : le type de véhicule, l'âge, le type de pneu et la pression, le type de carburant, l'efficacité énergétique, l'appartenance des véhicules, les usages-types (longueur des trajets typiques, les charges typiques, le poids des charges typiques, l'utilisation de la climatisation et des feux, etc.). L'étude de faisabilité devra accorder une attention particulière à la fragmentation du secteur et à l'existence d'un important secteur informel (non réglementé). La pertinence et les besoins en collecte de données pour une application ultérieure en termes de suivi-évaluation et du MRV de la NAMA (dans le cadre de la mise en œuvre du projet lui-même) de la méthodologie CDM-AM0090 sur le transport modal seront examinés: « Modal shift in transportation of cargo from road transportation to water or rail transportation » disponible à : https://cdm.unfccc.int/methodologies/DB/4DOIK2WYP8P3AGAVJKT0CHY1NXJ4QP

c. Un inventaire des gaz à effet de serre (« baseline ») et une estimation des réductions des GES calculés selon la méthodologie du FEM-GEF applicable au secteur du transport: « Calculating Greenhouse Gas Benefits of Global Environment Facility Transportation Projects », Hook et al, 2011, disponible à : http://www.stapgef.org/calculating-greenhouse-gas-benefits-of-global-environment-facility-transportation-projects

d. Définition du cadre logique et des activités du projet devant concourir à la réalisation des objectifs et des activités du PIF, notamment pour la réalisation de la NAMA du Grand Casablanca et de son système MRV. L'élaboration d'une stratégie de réplication de la NAMA en ce qui concerne les actions d'atténuation fera l'objet d'une attention particulière. Dans ce contexte, une évaluation préliminaire succincte sera menée sur les 17 plateformes logistiques supplémentaires qui sont prévues au niveau national pour examiner leurs opportunités/défis potentiels. Cette évaluation préliminaire pourra aussi proposer des actions complémentaires spécifiques à chaque plateforme, le cas échéant.

II. Prise en compte des risques/opportunités identifiés lors de l'examen environnemental et social de la proposition de projet par le FEM-GEF. Celui-ci a identifié des risques et impacts limités portant sur les questions suivantes qui nécessitent une attention particulière lors de la phase préparatoire : "les questions d'investissement liées au projet, les emplacements des futures plateformes, et les impacts environnementaux et sociaux de la ville nouvelle de Zenata". Ces aspects environnementaux et sociaux devront être pris en compte lors de l'élaboration du document-projet.

III. Identification des sites spécifiques pour l'intervention.

IV. Intégration avec les plans de développement, les politiques, les budgets et les projets complémentaires. Dans le cadre de l'élaboration du document-projet, un soin particulier sera accordé à l'intégration des mesures dans le cadre de la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et du cadre institutionnel national pour

l'enregistrement des NAMA et de développer des synergies avec les projets en cours (voir « Historique et contexte » ci-dessus).

V. Outil de suivi du FEM à compléter (« GEF focal area tracking tool : Climate Change Mitigation »).

VI. Consultations avec les parties prenantes : mobiliser et sensibiliser les parties prenantes lors de la conception du projet, y compris par des actions de renforcement des capacités si nécessaire.

Composante B: Arrangements de gestion et de suivi-évaluation

I. Finalisation du cadre logique du projet : définir un cadre de résultats « SMART » avec objectifs, produits, indicateurs et cibles, exprimés en termes quantitatifs et/ou qualitatifs, incluant des indicateurs socio-économiques ventilés par sexe.

II. Définition du mécanisme de suivi-évaluation (S-E). Un plan de travail détaillé de S-E sera développé identifiant clairement les responsabilités et les obligations de chacun et assorti d'un budget approprié. Le plan sera basé sur le modèle standard fourni dans le modèle de document-projet du PNUD-FEM projet et qui reflète les exigences du FEM.

III. Définir un plan de durabilité. Celui-ci décrira les principes et les lignes directrices pour assurer la viabilité à long-terme des réalisations du projet. Il exposera également une stratégie de désengagement du PNUD permettant la poursuite des activités et réalisations clé sans la nécessité de recourir à un financement international à long-terme.

IV. Définition des arrangements de gestion. La structure organisationnelle régissant le projet sera définie, de même que la composition du Comité de pilotage.

V. Consultations des parties prenantes pour la Composante B : impliquer les institutions clés dans le développement de la stratégie du projet pour garantir une forte appropriation nationale. En étroite collaboration avec des représentants du gouvernement et d'autres intervenants, assurer la pleine participation à l'élaboration du cadre des résultats du projet et s'assurer de l'accord sur les objectifs et résultats du projet. Entreprendre des consultations pour parvenir à un accord sur les modalités de mise en œuvre du projet, y compris les rôles, les responsabilités et redevabilité des organismes chefs de file et partenaires. Documenter ces consultations.

Composante C: Montage financier et sources de cofinancement

I. Préparer un budget pluriannuel détaillé suivant le modèle standard fourni dans le modèle de document-projet du PNUD-FEM.

II. Le cas échéant, apporter un soutien au PNUD pour explorer les possibilités de cofinancements multilatéraux et bilatéraux afin d'assurer un financement cohérent et durable pour le projet, y compris après la fin du don du FEM.

III. Consultation des parties prenantes au cours Composante C : Consultations à organiser aux niveaux national et local, impliquant tous les acteurs clés identifiés lors de la préparation du PIF et les étapes de mise en œuvre de la phase préparatoire qui seront impliqués dans la mise en œuvre du projet et qui fourniront un cofinancement national.

Composante D: Atelier de validation

Un atelier de validation réunira des représentants de toutes les parties prenantes afin de présenter, discuter et valider le projet de document final du projet.

Méthodologie

Une approche pleinement participative qui privilégie la consultation et le renforcement des capacités des parties prenantes sera adoptée. Le document de projet et les livrables seront rédigés selon un processus itératif associant le PNUD Maroc, le Conseiller Régional Technique PNUD-FEM et les partenaires, permettant d'incorporer les commentaires des parties prenantes.

Tout en prenant en compte les évolutions du contexte d'intervention sur le terrain, le Document de projet au format PNUD-FEM et la Demande d'endossement au GEF CEO (« GEF CEO Endorsement Request ») devront incorporer les orientations définies dans : (i) le Project Identification Form (PIF) ; (ii) les commentaires du Secrétariat du GEF sur le PIF (GEFSec PIF review comments) ; (iii) les commentaires du Scientific and Technical Advisory Panel sur le PIF (GEF-STAP review comments) ; (iv) les résultats des consultations avec les parties prenantes lors de la phase préparatoire ; (v) les données collectées et les études réalisées durant la phase préparatoire.

Livrables

- Document de projet au format PNUD-FEM incluant :
  - Les résultats des composantes A, B, C et D détaillées ci-dessus ;
  - En particulier, le document de projet devra contenir un inventaire des gaz à effet de serre (« baseline ») et une estimation des réductions des GES calculés selon la méthodologie du FEM-GEF applicable au secteur du transport: « Calculating Greenhouse Gas Benefits of Global Environment Facility Transportation Projects », Hook et al, 2011, disponible à : http://www.stapgef.org/calculating-greenhouse-gas-benefits-of-global-environment-facility-transportation-projects
  - L'analyse des parties prenantes, le budget, le cadre logique, la justification du projet et la description de toutes les activités et composantes prévues dans le format du PNUD-FEM (voir modèle en annexe).
- Les annexes à joindre au document projet finalisé: Demande d'endossement au GEF CEO (« GEF CEO Endorsement Request ») ; GEF Tracking Tool ; UNDP Environmental and Social Safeguards.

Tous les documents seront livrés en français en format numérique. Les documents finaux seront traduits en anglais selon l'échéancier suivant :

Tableau 3. Echéancier des livrables

Etape	Livrables	Date de remise estimée
1.	Note méthodologique	31 mars 2014
2.	Version avancée en français du Document de projet au format PNUD-FEM	30 mai 2014
3.	Atelier de validation avec les parties prenantes à Rabat	Fin juin 2014
4.	Version finale en français du Document de projet intégrant les	30 juin 2014

	commentaires du PNUD-FEM et des parties prenantes	
5.	Traduction et remise de la version en anglais du Document de projet au format PNUD-FEM	31 juillet 2014
6.	Version finale en anglais du Document de projet intégrant les commentaires du Conseiller régional technique PNUD-FEM	29 août 2014
7.	Demande d'endossement au GEF CEO (« GEF CEO Endorsement Request »), GEF Tracking Tool, UNDP Environmental and Social Safeguards, rédigés en anglais sur la base des informations contenues dans la version finale du Document de projet. Effort estimé : 2 hommes/jours.	15 septembre 2014
8.	Finalisation de tous les livrables ; fin de la mission.	30 septembre 2014

La traduction des documents et l'organisation des ateliers devront être pris en charge par le soumissionnaire.

Missions de terrain

Le soumissionnaire devra prévoir au moins deux missions de terrain au Maroc, à savoir :

	Missions	Durée estimée	Timing
1.	*Objectif de la mission* : Démarrage, présentation de la note méthodologique aux partenaires, collecte de données et consultations avec les parties prenantes *Output de la mission* : version préliminaire du cadre logique avec budgets correspondants aux principales activités à soumettre aux parties prenantes.	15 jours	Fin mars-début avril 2014
2.	*Objectif de la mission* : Validation du Document projet avec les parties prenantes *Output de la mission* : Version finale en français du Document de projet intégrant les commentaires du PNUD-FEM et des parties prenantes.	8 jours	Fin juin 2014

3. Profils d'experts demandés

Le soumissionnaire proposera au moins deux experts, à savoir :

- Un Chef d'équipe doté d'une expérience internationale confirmée en matière de montage de projets de coopération, du changement climatique et/ou du secteur du transport/logistique ;

- Un Consultant local ayant une bonne connaissance des politiques publiques et des interlocuteurs nationaux.

Chef d'équipe :

Rôle et responsabilités	• Responsable de la bonne exécution de la mission, de tous les livrables, et des aspects méthodologiques, conceptuels et analytiques. • Rédige tous les livrables et assure un contrôle qualité des inputs dans le cadre des orientations fournies par le PNUD-GEF et le bureau-pays du PNUD Maroc et en incorporant les commentaires des partenaires nationaux. • Assure la conception et la réalisation des activités mentionnées au point 2. « Description de l'étendue du travail et des livrables » en particulier en ce qui concerne les études de faisabilité, l'inventaire des gaz à effet de serre et l'estimation des réductions des GES, et le montage financier des activités du projet en se basant sur les bonnes pratiques internationales et la méthodologie du FEM-GEF. • Fournit une expertise pour le renforcement des capacités des partenaires dans le cadre des ateliers de concertation et de formation prévus.
Compétences requises	• Diplôme d'études universitaires de niveau Master ou équivalent en sciences de l'environnement, ingénierie, ou autres domaines pertinents pour la mission. • Au moins 7 ans d'expérience professionnelle. • Une expérience significative dans la formulation, le développement, la mise en œuvre et/ou la planification de projet de coopération avec des bailleurs internationaux. De bonnes connaissances des procédures FEM-GEF ainsi qu'une expérience dans la formulation et le montage de projets FEM-GEF et/ou PNUD sont un atout. • Expert des questions de changement climatique, notamment dans le secteur du transport et de la logistique. • Capacités d'analyse et de communication à l'oral et à l'écrit ; sens du contact et de la diplomatie. • Excellente maîtrise du français et de l'anglais.

Consultant national :

Rôle et responsabilités	• Responsable de la bonne exécution de la mission sous la direction du Consultant Chef d'équipe. • Responsable, en accord avec les orientations du Consultant Chef d'équipe, de la collecte de données et de l'analyse de la documentation, notamment concernant l'inventaire des gaz à effet de serre et l'estimation des réductions des GES. • Facilite la prise de contact avec les partenaires et le PNUD Maroc.

	• Assure l'organisation des consultations avec les partenaires nationaux et des missions de terrain. • Assure l'organisation et le bon déroulement des ateliers de concertation et de renforcement de capacités avec les partenaires. • Assiste le Consultant international, Chef d'équipe pour la rédaction des livrables selon les besoins.
Compétences requises	• Diplôme d'études universitaires en sciences de l'environnement, ingénierie, ou autres domaines pertinents pour la mission. • Au moins 7 ans d'expérience professionnelle. • Une expérience significative des politiques publiques, des questions de changement climatique et/ou du secteur du transport au Maroc. • Une expérience significative des projets de développement avec des bailleurs internationaux, de préférence dans la formulation et la planification de projet. De bonnes connaissances des projets PNUD et de la gestion axée sur les résultats sont un atout. Une expérience des projets GEF est un atout. • Bonnes connaissances du cadre institutionnel et des politiques publiques pertinentes pour le projet au Maroc. • Excellentes capacités d'analyse et de communication à l'oral et à l'écrit et aptitude pour l'animation d'ateliers ; sens du contact et de la diplomatie. • Français et arabes courants. Capacité à analyser et commenter des documents rédigés en anglais.

4. Arrangements de gestion

L'interlocuteur principal du soumissionnaire sera le bureau-pays du PNUD Maroc. En concertation avec le Ministère de l'Equipement, du Transport, de la Logistique (METL) et avec l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMDL), le PNUD Maroc pilote le processus de la phase préparatoire du projet et gère le budget. Le PNUD Maroc est responsable de la sélection et du recrutement des consultants, de l'organisation des voyages et des réunions, des décaissements et de la validation des livrables. Le Conseiller Régional Technique du Centre PNUD-FEM de Bratislava fournit des orientations techniques et méthodologiques sur les critères du FEM.

5. Durée de la mission

La durée de cette mission est de 8 mois maximum après la signature du contrat. La mission débutera en mars 2014.

6. Soumission des offres

L'offre technique doit comporter les éléments suivants :

- La méthodologie proposée pour la réalisation du travail, incluant un chronogramme des activités/réunions et les sources documentaires/données de base.

- CV des experts mettant en valeur les expériences et compétences en lien avec la mission et les profils demandés au point 3 ci-dessus.
- Liste de références similaires incluant les coordonnées des personnes de contact.
- Lettre d'intérêt et de disponibilité des experts (voir modèle en annexe).

L'offre financière :

L'offre financière pour la prestation devra comprendre en dollars un forfait total comprenant toutes les charges liées à la réalisation des prestations. Afin d'aider le PNUD dans la comparaison des propositions financières, la proposition financière comprendra une ventilation de ce montant forfaitaire.

7. Budget et modalités de paiements:

Le montant forfaitaire de l'offre financière ne dépassera pas l'équivalent de 95 000 US$.

Le règlement sera effectué en 4 tranches comme suit :

- 20 % après la remise et validation de la Note méthodologique (étape 1 de l'échéancier – voir tableau 3);
- 30 % après la remise et validation de la Version finale en français du Document de projet au format PNUD-FEM (étape 4 de l'échéancier – voir tableau 3);
- 20 % après la remise et validation de la Version finale en anglais du Document de projet intégrant les commentaires du Conseiller régional technique PNUD-FEM (étape 6 de l'échéancier – voir tableau 3);
- 30 % après la remise et validation de tous les autres livrables (étape 8 de l'échéancier – voir tableau 3).

8. Evaluation des offres

L'évaluation des offres se déroulera en trois phases : i), évaluation de l'offre technique qui portera sur la méthodologie, les références et les profils d'experts proposés ii), analyse financière comparative des offres, et iii) analyse technico-financière.

Phase 1 : Analyse technique comparative des offres :

Pendant cette phase, il sera procédé à l'évaluation de l'offre technique qui portera sur la méthodologie, les références et les profils d'experts proposés. Le PNUD se réserve le droit de vérifier les références fournies par les soumissionnaires. Une note technique T sur 100 sera attribuée à chaque soumissionnaire en fonction du barème suivant:

Critères	Note maximale
Méthodologie: - Bonne compréhension du travail - Approche méthodologique et arrangements de gestion - Chronogramme	20
Expertise et références similaires du soumissionnaire	10

Expertise mobilisée : - Profil du Chef d'équipe - Profil du Consultant local - Expertise complémentaire, le cas échéant	70
Total	100

Important : Seront systématiquement éliminées à l'issue de cette phase toutes les offres ayant obtenu : → Une note technique inférieure à la note technique minimale de 70 points qui représente 70% de la note maximale des offres techniques (100 points) Les offres techniques seront évaluées sur la base de leur degré de réponse aux Termes de références.

Phase 2 : Analyse financière comparative des offres :

A l'issue de cette phase, chaque offre financière sera dotée d'une note (F) sur 100.

La note 100 sera attribuée à l'offre valable techniquement et la moins disant. Pour les autres offres, la note sera calculée au moyen de la formule suivante :

$$F = 100 * \frac{P_{min}}{P}$$

P : Prix de l'offre

Pmin : Prix de l'offre valable techniquement et la moins disant.

Phase 3 : Analyse technico-financière:

Les notes techniques (T) et financières (F) obtenues pour chaque soumissionnaire seront pondérées respectivement par les coefficients suivant :

→70% pour l'offre technique

→30% pour l'offre financière

$$N = 0{,}7 * T + 0{,}3 * F$$

Le Contrat sera adjugé à l'offre ayant obtenu la note « N » la plus élevée.

9. Dépôts des offres

Les soumissionnaires sont priés d'envoyer dans deux documents séparés:

1- **Offre technique** contenant les éléments précisés dans le point 6 du présent document ;
2- **Offre financière** : estimation du coût tel que précisé dans point 6 du présent document.

Les offres seront déposées, **au plus tard, le lundi 10 mars 2014 à 12H00 (GMT)**, par courrier à l'adresse suivante: Avenue Ahmed Belafrej, 13, Souissi, Rabat ou par email à procurement.morocco@undp.org avec copie à gabriel.dayre@undp.org, en spécifiant dans l'objet : «Mission d'élaboration du document de projet GEF-Transport, Intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de

développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes logistiques intégrées».
N.B. Les documents électroniques seront protégés par mot de passe. Le soumissionnaire communiquera les mots de passe au PNUD à l'expiration du délai de réception des offres.

Toute demande d'information complémentaire sera faite par écrit aux adresses susmentionnées ; Le PNUD répondra par écrit et enverra des copies des réponses à tous les soumissionnaires.