

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
Paix – Travail – Patrie

-----  
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS  
-----



REPUBLIC OF CAMEROON  
Peace – Work – Fatherland

-----  
MINISTRY OF PUBLIC WORKS  
-----

## **CONVENTION D'ASSISTANCE TECHNIQUE**

**N° \_\_\_\_\_/CAT/MINTP-INS**

**ENTRE**

**LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS (MINTP)  
D'UNE PART,**

**ET**

**L'INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE (INS),  
D'AUTRE PART ;**

**)**

**EN VUE DE LA REALISATION DU SUIVI – EVALUATION DES  
IMPACTS SOCIO – ECONOMIQUES (SEISE) DU PROGRAMME  
D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS, PHASE I :  
AMENAGEMENT DE LA ROUTE BATCHENGA – NTUI – YOKO –  
LENA (SEISE BATCHENGA-LENA).**

## **TERMES DE REFERENCE**

## **I- INTRODUCTION.**

Le Gouvernement envisage l'aménagement dans la région du Centre, d'une route longue de 248,6 km entre BATCHENGA-NTUI-YOKO-LENA, l'aménagement de 120 km de pistes rurales, la construction d'un pont sur le fleuve Sanaga, la construction de 15 km de voiries urbaines à Batchenga, Ntui, Yoko et Lena, et la réhabilitation des infrastructures socio-économiques (magasins de stockage, centre de santé, salles de classes, clôture des écoles, centre de promotion des jeunes). L'ensemble de ces actions suscitées sera appelé « projet » dans la suite du présent document.

La section principale de la route à aménager est subdivisée en quatre (04) lots de travaux dont les linéaires sont ainsi qu'il suit :

- Lot 1 : Batchenga – Ntui : 21,3 km ;
- Lot 2 : Ntui – Mankim : 96,7 km
- Lot 3 : Mankim – Yoko : 82,1 km
- Lot 4 : Yoko – Lena : 44,9 km

L'objectif global du projet est (i) d'améliorer la compétitivité des produits sur les marchés intérieurs et extérieurs, (ii) de contribuer à l'extension et à la modernisation du réseau routier intégrateur du Cameroun en vue de soutenir le désenclavement des régions du Centre et septentrionales du Cameroun et le Tchad, (iii) la réduction des coûts de transport et des coûts d'exploitation des véhicules et le désenclavement des zones de production agricole, en permettant ainsi la mise en valeur et l'exploitation des potentialités du grand bassin agricole du Mbam-Sanaga, (iv) de contribuer à l'amélioration du niveau de vie de la population.

Les composantes du projet sont déclinées ainsi qu'il suit :

N°	<b>Nom de la composante</b>	<b>Description</b>
A	TRAVAUX ROUTIERS	A.1- Aménagement d'environ 248,6 km de route entre Batchenga , Ntui, Yoko et Lena, avec une chaussée de 7 m de largeur revêtue d'un béton bitumineux de 5 cm d'épaisseur + Construction d'un pont bi-poutre de 400 ml sur le fleuve Sanaga +15 km de voiries urbaines à Batchenga, Ntui, Yoko et Lena, A.2 - Actions et mesures d'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement, A.3 - Sensibilisation à la protection de l'environnement, à la sécurité routière, à la prévention contre le SIDA, les maladies sexuellement transmissibles, le paludisme et l'onchocercose, A.4 - Contrôle et la surveillance des travaux routiers.
B	AMENAGEMENTS CONNEXES	B.1- Aménagement de 120 km de pistes rurales, B.2.- Réhabilitation d'infrastructures socio-économiques (magasins de stockage, centres de santé, salles de classes, clôture

N°	Nom de la composante	Description
		de sécurité des écoles, centre de promotion des jeunes), B.3- Appui aux activités spécifiques et entrepreneuriales des femmes, B.4 – Contrôle et la surveillance des travaux connexes.
C	APPUI AU DEVELOPPEMENT URBAIN	C.1- Formulation du programme national de développement urbain, C.2- Etude de faisabilité pour la création des agences d’urbanisme, C.3- Elaboration/actualisation des documents de planification urbaine (POS + PIP + PEP), C.4- Appui à la réorganisation et au renforcement des capacités institutionnelles techniques des services municipaux.
D	APPUI INSTITUTIONNEL AU SECTEUR DES TRANSPORTS	D.1- Elaboration d'un programme prioritaire de développement des infrastructures de transport au Cameroun en cohérence avec la vision 2035, D.2- Appui aux dispositifs d'entretien routier par un diagnostic des stations de pesage et du système de contrôle de charge à l'essieu existants au Cameroun, D.3- Audit organisationnel et des compétences de la Cellule BAD – BM, D.4- Appui à la protection de l'environnement
E	GESTION DU PROJET	E.1 - Appui au fonctionnement de la Cellule de Suivi et de Coordination des Projets, E.2- Suivi-évaluation des impacts socio-économiques et environnementaux, E.3 - Audit comptable et financier du projet, E.4 - Audit technique du projet.

Ledit projet comporte un volet sur le suivi-évaluation des impacts socio-économiques dans la composante “Gestion du projet”. En effet, ce grand projet d’aménagement routier et des travaux connexes va sans nul doute avoir des changements notoires sur l’économie nationale, particulièrement celle de la ZIP. Il aura également une incidence sur les comportements sociaux et la vie toute entière des populations de cette zone.

De manière générale, pour capter tous les changements induits par un projet sur les populations locales, il est important d’effectuer un suivi-évaluation dans le but non seulement de réduire les effets néfastes mais aussi de réorienter le projet pour pouvoir atteindre les résultats escomptés. Par ailleurs, le suivi-évaluation permet de disposer d’un ensemble d’éléments utiles à une meilleure formulation des projets futurs. Ainsi, le suivi-évaluation du projet d’aménagement de la route Batchenga-Ntui-Yoko-Lena s’inscrit dans cette logique, et fait partie intégrante de la composante « Gestion du projet ». Les objectifs et les aspects

techniques à mettre en œuvre dans le cadre de ce suivi-évaluation sont résumés dans les présents termes de référence.

## **II- OBJECTIFS DE L'ETUDE ET RESULTATS ATTENDUS**

### **1- Objectifs de l'étude**

L'objectif principal de l'étude est d'évaluer les impacts socio-économiques des différentes activités du projet sur la population bénéficiaire.

Plus spécifiquement, l'étude doit permettre :

- d'établir la situation de référence socioéconomique de la ZIP
- de recueillir les besoins et les attentes de ces populations en général, puis du projet en particulier ;
- d'appréhender la perception de ces populations sur la mise en œuvre du projet ;
- d'identifier et d'évaluer les changements et mutations, objectivement mesurés, intervenus dans l'environnement socio-économique des populations bénéficiaires dans différents domaines, du fait de la mise en œuvre du projet notamment: a) l'accessibilité et la mobilité des personnes et des biens dans la ZIP ; b) les conditions de vie des populations de la ZIP (revenus, emplois, ...) ; c) les superficies et production agricole ; d) entretien routier et entretien des autres ouvrages du projet ; e) les changements d'activités économiques, f) Migrations, g) les modifications des Zones/superficies habitées...
- de recueillir la satisfaction de la population après la mise en œuvre du projet.

### **2- Résultats attendus de l'étude**

Les principaux résultats attendus de cette étude sont les rapports d'évaluation du projet. Ces rapports devront donner des éléments d'appréciation des changements liés au projet. Ainsi, au terme de l'évaluation :

- (i) La situation de référence de la ZIP est disponible
- (ii) Les besoins et les attentes des populations en général, puis du projet en particulier sont relevés ;
- (iii) La perception des populations sur la mise en œuvre du projet est appréhendée ;

- (iv) La satisfaction de la population de la ZIP après la mise en œuvre du projet est recueillie ;
- (v) Les changements et mutations intervenus dans l'environnement socio-économique des populations bénéficiaires dans différents domaines, du fait de la mise en œuvre du projet sont identifiés. Ces changements devront être identifiés à travers les indicateurs suivants :

<b>Domaines d'impact</b>	<b>Indicateurs</b>
Transport et trafic	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Evolution et projection du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) des véhicules sur les sections homogènes du trajet (présenté en fonction de la composition pratiquée par le MINTP);</li> <li>➤ Evolution des coûts d'exploitation des véhicules sur les sections homogènes du trajet;</li> <li>➤ Temps de parcours du tronçon ;</li> <li>➤ Charge moyenne à l'essieu enregistrée sur la route</li> <li>➤ Evolution des quantités de marchandises transportées sur le tronçon</li> <li>➤ Nombre de passagers transportés sur le tronçon</li> <li>➤ Nombre d'accidents de la route enregistrés sur le tronçon par mois/an</li> </ul>
Prix et compétitivité économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prix du transport de marchandises sur le tronçon (FCFA par tonne*km)</li> <li>➤ Prix du transport de passager sur le tronçon (FCFA/km)</li> <li>➤ Valeur foncière des lots de terrain dans la ZIP (FCFA/m<sup>2</sup>)</li> <li>➤ Prix des denrées agricoles</li> <li>➤ Prix des intrants agricoles</li> <li>➤ Prix des autres biens échangeables et services</li> </ul>
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Linéaire de route passable toute l'année entre l'axe et les infrastructures socio-économiques (marchés, établissement scolaire, formations sanitaires, chefs lieux d'arrondissement)</li> <li>➤ Linéaire des voiries urbaines en fonction de leurs caractéristiques</li> <li>➤ Densité routière</li> <li>➤ Temps moyen de parcours entre le tronçon et les infrastructures socio-économiques (marchés, établissement scolaire, formations sanitaires, chefs lieux d'arrondissement)</li> <li>➤ Index d'accès rural</li> </ul>
Activités économiques,	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Proportion de la population selon l'activité économique</li> </ul>

emploi et conditions de vie des populations	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Revenu/niveau de vie des ménages</li> <li>➤ L'évolution des superficies cultivées</li> <li>➤ L'évolution de la production des principales spéculations de la ZIP</li> <li>➤ Part des ventes dans la production totale des principales spéculations de la ZIP</li> <li>➤ Situation spécifique des femmes dans la ZIP</li> <li>➤ Emplois générés par le projet</li> </ul>
Comportement, perceptions et satisfaction	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Proportion de la population informée du projet</li> <li>➤ Proportion de la population en fonction de leurs principales attentes du projet</li> <li>➤ Proportion de la population en fonction de leurs principaux besoins</li> <li>➤ Proportion de la population satisfaite du projet (Niveau de satisfaction)</li> </ul>

### III- APPROCHE METHODOLOGIQUE

Pour mener à bien sa mission, l'assistant technique devra produire les indicateurs présentés dans le tableau ci-dessus qu'il interprétera en termes de contraintes, perspectives, défis, etc. Il s'agira ici de faire une comparaison entre les situations avec projet et sans projet. Toutefois, compte tenu de la complexité de cette évaluation qui est une socio-évaluation et de la délicatesse des projets routiers, il peut s'avérer difficile d'établir une situation de référence réelle qui correspond à l'évolution des différents indicateurs sans le projet par une constitution d'une zone témoin en dehors de la ZIP. Ainsi l'évaluation pourra se limiter juste à une comparaison des situations avant projet et avec projet

A cet effet, l'approche globale sera basée sur une série de collecte de données pour la production des indicateurs quantitatifs et qualitatifs qui permettront le suivi-évaluation et l'étude des impacts socio-économiques du projet sur les populations. Ces opérations de collecte seront de plusieurs types (quantitatifs et qualitatifs) à travers des données collectées auprès de plusieurs cibles (ménages, marchés et boutiques pour les prix, transporteurs, sections homogènes de routes, collecte administrative ...) et le relevé des coordonnées géographiques des routes et infrastructures socio-économiques.

Les opérations de collecte seront menées en trois grandes phases :

- ✓ Etude de référence à mener avant le démarrage des travaux du projet pour établir le niveau de base des indicateurs ;

- ✓ Etude à la fin des travaux du projet pour évaluer les effets immédiats du projet sur les bénéficiaires ;
- ✓ Etude d'impact à faire au moins 1 an après la fin des travaux pour évaluer les impacts socio-économiques du projet sur les bénéficiaires ;

## **IV- PERIODE ET DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE**

L'étude se déroulera en 03 grandes phases :

### **A- Phase préparatoire et Etablissement de l'étude de référence**

Cette phase se fera en deux grandes étapes :

#### **i) Etape préparatoire**

Cette étape sera consacrée à l'élaboration de la méthodologie de collecte et de traitement des données, à l'élaboration des outils de collecte, à la conduite d'une mission exploratoire, au pré-test et à la finalisation des documents techniques, à l'organisation et le planning, puis à la mobilisation des ressources humaines, financières et matérielles.

#### **ii) Etablissement de l'étude de référence**

Cette étape débutera avant le démarrage des travaux du projet (d'ici le mois de juillet 2016) et sera consacrée à la collecte des informations pour établir le niveau de base des indicateurs susmentionnés. L'analyse de la pertinence du projet pourra être menée au regard du niveau de certains indicateurs et des besoins ou attentes des populations.

### **B- Evaluation des effets à la fin des travaux**

Cette phase débutera à la fin des travaux du chantier prévue en fin d'année 2019 (36 mois après le démarrage des travaux) et permettra de collecter les informations afin d'évaluer le niveau atteint par certains indicateurs ainsi que les perceptions des populations.

### **C- Evaluation d'impact**

Cette phase sera menée au moins un an après la fin des travaux du projet, c'est-à-dire à partir de 2021. Elle sera articulée comme la première phase et elle permettra de collecter les informations pour le calcul des différents indicateurs afin d'évaluer les impacts du projet par comparaison du niveau atteint par les indicateurs à celui d'avant projet. Une enquête sur la satisfaction de la population sera menée à cette phase.

## V- LIVRABLES

### V.1. Du contenu des livrables

Les outputs de l'étude sont constitués des différents documents élaborés en français à l'issue de chaque phase. Ainsi :

Pour les trois phases de l'étude, une série de rapports d'étapes pour chacune d'elles seront produits dans le cadre d'un programme d'exécution de ces phases défini de commun accord par le consultant et le maître d'ouvrage. Toutefois, la fin de chaque phase sera sanctionnée par la production d'un rapport d'analyse unique qui constituera le livrable de la phase.

Pour la première et la troisième phase, le document de méthodologie et les outils de collecte (questionnaires, manuels d'instructions, nomenclature) constitueront des output en plus des rapports d'analyse ;

Les différents livrables seront remis par phase comme suit:

- **Phase I : Phase préparatoire et Situation de référence**

- Produit 1 : Rapport méthodologique et Outils de collecte**

Ce rapport présentera la méthodologie de collecte et de traitement des données, les supports de collecte et les différents guides élaborés pour la situation de référence, ainsi que les manuels d'instructions et le document de nomenclatures. Il donnera son planning de mise en œuvre et de mobilisation de son équipe d'Experts et des personnels d'appui.

- Produit 2 : Rapport d'établissement de la situation de référence**

Ce rapport est la résultante allant de la collecte et d'exploitation des données relatives à l'établissement de la situation de référence jusqu'à leur analyse. Il s'agit d'un rapport qui ressort une analyse claire de la situation de terrain et établit les baselines des différents indicateurs. Il sera assorti éventuellement des recommandations de l'assistant technique.

- **Phase II : Evaluation finale (des effets immédiats) :**

- Produit : Rapport d'évaluation finale.**

Ce rapport doit permettre d'évaluer le projet dans son ensemble. Ainsi, il présentera l'analyse de l'évolution des différents indicateurs de mise en œuvre et devra se prononcer sur l'atteinte ou non des objectifs du projet. Par ailleurs, il mettra en relation la réalisation du projet avec les objectifs stratégiques du secteur des infrastructures.

- **Phase III : Evaluation d'impact**

### **Produit 1 : Rapport méthodologique et outils des collecte.**

Ce rapport présentera la démarche de mise en œuvre de cette évaluation d'impacts ainsi que les outils de collecte à utiliser pour cette phase.

### **Produit 2 : Rapport d'évaluation d'impact**

Ce rapport devra permettre de vérifier la présence des effets induits par le projet sur les bénéficiaires en terme de changements ou d'amélioration par rapport a la situation initiale d'avant projet. Il comprendra également les recommandations de l'assistant technique.

## **V.2. De la procédure et de soumission et de validation des livrables**

Chaque rapport fera l'objet d'une présentation au comité de suivi et de recette technique et la version définitive prendra en compte les observations de ce comité. Les rapports susmentionnés seront déposés chez le Maître d'Ouvrage qui se chargera de convoquer la Commission de suivi et de recette technique (CSRT). L'assistant technique présentera les rapports à ladite commission aux fins de validation.

La CSRT disposera d'un délai d'un (01) mois à compter de la date de réception du projet de rapport pour formuler ses observations.

- *Rapports provisoires :***

Le rapport provisoire pour chaque phase devra être remis au Maître d'Ouvrage pour observations éventuelles de la Commission de Suivi et de Recette Technique (CSRT) avant l'émission du rapport définitif par l'assistant technique. Ce rapport sera produit en 15 exemplaires après approbation de l'Ingénieur du Marché.

- *Rapports définitifs :***

Le rapport final pour chaque phase sera fourni au plus tard une (01) semaine, après la réception des commentaires de la Commission de Suivi et de Recette Technique (CSRT) sur le projet de rapport. Il sera reproduit en quinze (15) exemplaires, adressé au Maître d'Ouvrage.

L'assistant technique fournira par ailleurs une version électronique (sur CD-ROM en format courant non réinscriptible et sur clé USB) de chacun des rapports, une version supplémentaire reproductible du rapport définitif à remettre à la Cellule BAD-Banque Mondiale pour reproduction en vue des besoins propres du MINTP et autres utilisateurs.

- *De la propriété des Supports produits***

Tous les rapports, études ou autres produits, sous forme de graphiques ou autres, que l'assistant technique prépare pour le compte du Client au titre du présent Contrat deviennent et demeurent la propriété du Client.

## **VI- PERSONNELS**

### **1- Organisation au MINTP**

L'organisation est la suivante :

- ✓ Maître d’Ouvrage : Ministre des Travaux Publics ;
- ✓ Chef de Service de la convention : Directeur Général des Etudes Techniques ;
- ✓ Ingénieur de la convention: Chef de la Cellule BAD-BM au MINTP ;
- ✓ Organisme de paiement : Caisse Autonome d’Amortissement;
- ✓ Maître d’œuvre de la convention : Comité de suivi et de recette technique (CSRT)

### **2- Composition de l'équipe de l'assistant technique**

La réalisation de cette étude à chacune des phases déterminées plus haut, nécessite l’implication d’un personnel divers et varié. En plus, des experts techniques (statisticiens, statisticiens informaticiens, démographes, sociologue, économiste de transport, cartographe/géomaticien, ingénieur du génie civil, évaluateur de projet), il faut leur associer un personnel transversal et un personnel temporaire.

En plus des experts techniques mobilisés, l’assistant technique précisera le personnel transversal et temporaire à mobiliser pour l’étude.

L’assistant technique effectuera toutes les tâches sous l’autorité du MO conformément aux règlements et aux normes en vigueur au Cameroun et selon les prescriptions figurant dans les présents termes de référence. Il est responsable vis à vis du MO de la bonne marche des prestations. Le CSRT est chargé de la validation des rapports de l’étude.

Le MO considérera le chef de mission de l’assistant technique comme l’interlocuteur technique et responsable des opérations sur le terrain. Le Directeur Général de l’INS sera l’interlocuteur du MO pour tous les aspects administratifs ayant trait à la bonne exécution du contrat et assurera le contrôle interne de l’assistant technique sur sa mission.

Le personnel clé de cette étude devra comprendre au moins :

N°	Désignation	Quantité
<b>Personnel clé</b>		
1	Un ingénieur statisticien, Chef de mission	01
2	Un Expert en évaluation des projets routiers	01

3	Un Économiste de transports	01
4	Un ingénieur de génie civil	01
5	Un Ingénieur Statisticien	01

### 3- Qualification de l'équipe.

L'assistant technique devra soumettre à l'approbation du MO, le curriculum vitae du personnel expert qu'il compte affecter à cette étude.

N°	Désignation	Profil et expérience
1	<b>Ingénieur Statisticien, Chef de Mission</b>	Niveau ingénieur statisticien économiste (Bac + 4 ou plus) ou équivalent, puis spécialisé en analyse et évaluation des projets, ayant au moins dix (10) ans d'expérience dans le domaine des études. Il doit avoir participé avec succès en tant qu'analyste-évaluateur d'au moins cinq projets similaires et avoir une expérience en tant que chef de mission d'au moins trois missions d'études dans le monde et particulièrement en Afrique subsaharienne. Il doit maîtriser le français et avoir une bonne de l'autre langue.
2	<b>Un Expert en évaluation des projets routiers</b>	Niveau ingénieur (Bac + 4 ou plus) ou équivalent, puis spécialisé en analyse et évaluation des projets, ayant au moins dix (10) ans d'expérience dans le domaine des études. Il doit avoir participé avec succès en tant qu'analyste-évaluateur d'au moins un projet similaire. Il doit maîtriser le français et avoir une bonne de l'autre langue.
3	<b>Économiste de transport</b>	Niveau Ingénieur (Bac + 4 ou plus) ou équivalent, ayant au moins huit (08) ans d'expérience. Il doit avoir participé avec succès en tant que Economiste des transports dans des missions d'études similaires dans le monde et particulièrement en Afrique subsaharienne. Il doit maîtriser le français ou l'anglais.
4	<b>Ingénieur de génie civil</b>	Niveau Ingénieur (Bac + 4 ou plus) ou équivalent, ayant au moins huit (08) ans d'expérience. Il doit avoir participé avec succès en tant que Ingénieur de Génie Civil dans des missions d'études similaires dans le monde et particulièrement en Afrique subsaharienne. Il doit maîtriser le français ou l'anglais.
5	<b>Statisticien</b>	Niveau Ingénieur Statisticien (Bac + 4 ou plus) ou équivalent, ayant au moins huit (08) ans d'expérience. Il doit avoir participé avec succès en tant qu'Ingénieur Statisticien dans des missions d'études similaires dans le monde et particulièrement en Afrique subsaharienne. Il doit maîtriser le français ou l'anglais.

Il est à préciser que les curricula vitae devront mentionner les diplômes, l'expérience professionnelle en détaillant pour chacun des projets mentionnés, les responsabilités, les tâches accomplies, le nom du client, le Bailleur de fonds, etc. Tous ces experts doivent avoir une parfaite connaissance de la langue française.

## VII- GESTION DES PROJETS

Une Commission de Suivi et de Recette Technique sera chargée de l'approbation et de la validation des différents rapports des études réalisées. La Commission se compose comme suit :

Président : le Maître d'Ouvrage ou son représentant

Membres :

- ✓ Un Représentant du Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire ;
- ✓ Un représentant du Ministère de Transport ;
- ✓ Un représentant du Ministère des Finances ;
- ✓ Un Représentant du Ministère du Commerce ;
- ✓ Le Chef de Service de la Convention ;
- ✓ Le Directeur Général des Travaux d'infrastructures ;
- ✓ L'Ingénieur de la Convention ;
- ✓ Le Directeur des Investissements Routiers ;
- ✓ Le Chef de la Division de la Planification, de la Programmation et des Normes;

Rapporteur : L'Ingénieur de Projets.

Nota Benne : le Président pourra faire appel à toute personne dont la compétence s'avère nécessaire pour l'examen du dossier.

## VIII- OBLIGATIONS DE L'ASSISTANT TECHNIQUE ET DU CLIENT

### 1- Obligations de l'assistant technique

L'assistant technique mettra en place les ressources humaines prévues dans sa proposition technique.

Il veillera à ce que son personnel puisse disposer du matériel nécessaire et de ressources satisfaisantes, notamment en matière d'administration, de secrétariat, d'interprétation et de déplacements, pour pouvoir se consacrer pleinement à la mission. Il versera les fonds nécessaires au financement des activités prévues au titre du contrat et s'assurera que le personnel est rémunéré régulièrement et en temps voulu. Il fera de son affaire la mise à disposition des bureaux pour son travail.

## **2- Obligations du client**

L'Administration laissera libre accès à la consultation de tous les documents nécessaires au bon déroulement de la mission, et mettra les fonds nécessaires à la disposition de l'assistant technique selon le calendrier de décaissement arrêté.

## **IX- CHRONOGRAMME ET BUDGET**

### **1- Chronogramme simplifié**

Activités	Fév-Juil 16	Août 16-Janv. 17	Août-Déc. 19	Août 21-Janv. 22
1.Phase d'exploration				
2.Phase de mise en œuvre de l'étude de référence				
3.Phase de mise en œuvre de l'étude d'évaluation finale				
4.Phase de mise en œuvre de l'étude d'évaluation d'impact				

### **2- Budget de l'étude**

L'assistant technique proposera dans son offre financière un budget pour la réalisation de l'étude qui n'excèdera pas Quatre cent cinquante millions de francs CFA (450 000 000 F CFA).

