

AMENAGEMENT DES PISTES RURALES AU BENIN-CAS DU PASR

S. BALOGOUN

Direction Générale des Travaux Publics, Bénin

Adebayob2002@yahoo.fr

RESUME

Les routes rurales relient les villages entre eux, les villages aux villes, et permettent l'accès des Communautés rurales à l'éducation, à la santé, aux zones de production, aux marchés et aux échanges socioculturels.

Les besoins en routes rurales sont identifiés en conformité avec la Stratégie Nationale de Transport Rural.

Les indicateurs retenus pour la sélection des routes rurales sont d'ordre qualitatifs pour l'éligibilité et d'ordre quantitatifs pour la priorisation et varient suivant l'Objectif du Programme d'Investissement.

Par exemple dans le cadre du Programme d'Appui au Secteur Routier (PASR) dont l'objectif principal est de réduire la pauvreté en milieu rural en levant l'obstacle au développement socio-économique que constitue l'absence de pistes rurales praticables en toute saison dans la zone d'intervention, tout en promouvant la gestion locale de ce réseau routier que constituent les pistes rurales, les critères d'identification et de prise de décision de planification des routes rurales se présentent ainsi qu'il suit :

Pour l'éligibilité :

- Les routes rurales doivent figurer comme priorité dans le plan de développement local, émanant des réflexions et aspirations des communautés de base et résultant d'un processus de dialogue;
- La route doit être reliée au réseau classé ;
- Un engagement ferme de la part de la communauté pour sa contribution en espèces, en matériaux ou en main d'œuvre de l'ordre de 10% des coûts des travaux dont au moins 50 % avant le démarrage des travaux entériné par une convention ;
- Un engagement ferme des populations bénéficiaires à assurer l'entretien des routes ;

Pour la Priorisation

- Le Coût des travaux par bénéficiaire
- La période au cours de laquelle la piste n'est pas praticable à cause des pluies.

Pour assurer la pérennité du réseau des routes rurales, l'Etat a mis en place un mécanisme adéquat de mobilisation des ressources qui sont constituées pour l'essentiel du prélèvement sur la rémunération lors des travaux de réhabilitation, le péage, les cotisations, la participation financière de la Mairie, les dons et autres subventions. Ces Fonds collectés sont versés dans les comptes du Fonds Communal d'Entretien des Routes Communales.

De même, un fort partenariat est noué entre l'Etat, les communautés locales, les ONG, les Bureaux d'Etudes et les Entreprises Privées ce qui a permis de réaliser un linéaire de 350 Km environ de routes rurales dans le département du Zou et de mettre en place 56 associations d'usagers des routes rurales qui sont chargés d'organiser, de coordonner les travaux d'entretien assuré par les brigades formées à cet effet.

1. INTRODUCTION

Le Bénin est un pays relativement petit 115.000 km², de forme allongée (800 km en longueur, 300 km en largeur et 125 km ouverte sur l'Océan Atlantique) avec une population de 6 millions d'habitants [1], mais qui occupe une position stratégique entre le Nigeria et les pays francophones voisins (Niger, Togo, Burkina Faso).

Il constitue un couloir naturel pour le transport de marchandises à destination et en provenance du Niger enclavé et de l'Ouest du Nigeria via le port de Cotonou.

Par ailleurs, l'Economie Béninoise est largement tributaire de l'agriculture. De ce fait, le désenclavement des zones rurales et la réduction des coûts de transport constituent une condition sine qua non à la croissance économique qui doit soutenir la réduction de la pauvreté. De même l'accessibilité en milieu rural doit permettre aux populations d'accéder plus facilement à l'éducation, à la santé, aux zones de production, aux marchés et aux échanges socioculturels.

Afin d'atteindre ces objectifs de développement du milieu rural, le Bénin a mis en place en 1997 une stratégie de développement du réseau des pistes rurales.

En appui à cette stratégie plusieurs programmes et/ ou projets ont été conçus et mis en exécution dont le Programme d'Appui au Secteur Routier (PASR).

2. SITUATION ADMINISTRATIVE DU BENIN ET PRESENTATION DE SON RESEAU ROUTIER

2.1 Situation administrative du Bénin

Conformément à la loi n° 97-028 du 15 janvier 1999 portant organisation de l'administration territoriale de la République du Bénin [2], l'exercice de l'Etat s'exerce dans le département. A cet effet, le département est la circonscription territoriale de la république du Bénin. Il ne jouit ni de la personnalité juridique ni de l'autonomie financière. Le territoire national est décomposé en douze (12) départements que sont l'Alibori, l'Atacora, l'Atlantique, le Borgou, les Collines, le Couffo, la Donga, le Littoral, le Mono, l'Ouémé, le Plateau et le Zou.

Les départements quant à eux, sont divisés en communes qui sont dotées de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Les communes sont également divisées en arrondissements et les arrondissements sont divisés en quartiers et villages.

En matière de Maîtrise d'Ouvrage, les termes des articles 88,89,91 et 92 de la loi n° 97-029 du 15 janvier 1999 portant organisation des communes en république du Bénin [3], confèrent aux communes la gestion des pistes rurales et ouvrages d'art qui ne relèvent pas expressément d'autres institutions et organes.

2.2 Présentation du Réseau routier

Le réseau classé d'intérêt national se compose de 6.076 km aux termes du décret n° 2001-092 du 20 février 2001 portant classement des routes au Bénin [4]. 36% de ce réseau sont des routes internationales, les 64 % restants sont des routes nationales. On peut noter que ce nouveau classement a sensiblement augmenté la longueur des routes classées qui était avant janvier 2001 de 3 425 km. Le réseau urbain totalise une longueur

de 1800 km.

Seulement 30% du réseau national sont revêtus. Le réseau prioritaire national qui comprend les grands axes revêtus et non revêtus est entretenu sur financement du Fonds routier.

Les routes et pistes rurales représentent un linéaire d'environ 11.000 km, dont le tiers (35%) environ a été aménagé.

Par ailleurs, il reste à identifier et à classer les pistes à l'intérieur de chaque commune.

Le tableau ci-après fait le point de l'état du réseau routier national.

Tableau n°1 : Classement et état du réseau routier (en km) [5]

		Mauvaise	Moyen	Bon	Excellent	Total
Non-classé	Terre	11.000	608			11.608
	Graveleux		592			592
Route classée	Terre					
	Graveleux	1,457	875	318		2.650
Route nationale	Graveleux		824	263		1.807
	Asphalte		43	118	132	161
Route Internationale	Graveleux	190	351	51		592
	Asphalte	112	402	773	299	1.586
Total		12.759	3.695	1.523	299	18.276

3. BREF APERCU SUR LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES PISTES RURALES AU BENIN

Le diagnostic des programmes et projets de pistes rurales effectué au milieu de la décennie 1990, après plus de deux décennies de construction de pistes rurales a fait le constat de l'absence quasi généralisée d'entretien qui a eu pour conséquence la perte des investissements effectués et la persistance de la pauvreté dans les zones rurales enclavées. [6]

Tenant compte des insuffisances relevées, une stratégie nationale en matière de développement et de maintenance du réseau de pistes rurales a été définie en 1997, ayant pour objectifs essentiels :

- l'appropriation effective de la gestion du réseau des pistes rurales par les bénéficiaires,
- le développement cohérent du réseau des pistes rurales et sa meilleure adaptation aux besoins de désenclavement et de transport en milieu rural,
- l'identification et la détermination d'un mécanisme adéquat de mobilisation de ressources pérennes pour le financement du réseau de pistes existantes.

La mise en œuvre de cette stratégie s'appuie sur les principes d'intervention suivants :

- les programmes de réhabilitation et d'entretien au niveau local seront formulés par les bénéficiaires regroupés en associations d'intérêts,
- une approche participative sera développée, qui nécessitera une contribution financière de la part des Communautés locales,

- le financement de la réhabilitation et de l'entretien des pistes rurales sera assuré grâce au financement conjoint de l'Etat (ressources propres et/ou contributions des partenaires au développement) et des communautés locales qui auront initié les programmes,
- le niveau de contribution de l'Etat sera variable et conditionné par la satisfaction de critères préétablis et largement diffusés au sein des communautés de base.

L'arrêté n° 003/MTPT-MDR-MF/DC/DROA/CPR du 09 février 1998 crée un cadre institutionnel qui est le Conseil Technique National des Pistes Rurales (CTNPR).

Le Conseil Technique National des Pistes Rurales (CTNPR) est un organe national de concertation et de décision en matière de routes et pistes rurales (article 2). Il comprend le Ministère chargé du développement rural (Président), du Ministère chargé des finances (1^{er} Vice-président), du Ministère chargé du tourisme (2^{ème} Vice-président), du Ministre chargé des travaux publics (Secrétaire permanent), du Ministère chargé du plan et du Ministère chargé de l'administration territoriale (membres). Il est prévu son élargissement aux partenaires locaux. [7]

Le Secrétariat permanent du CTNPR est assuré par la Direction des Pistes Rurales et la Présidence par la Direction du Génie Rural.

Le CTNPR a pour mission essentielle de :

- veiller à la coordination de l'ensemble des actions de développement et d'entretien des pistes rurales dans le respect de la politique de l'Etat en la matière ;
- examiner les dossiers des partenaires locaux pour décider de leur éligibilité à la contribution de l'Etat à l'entretien du réseau rural qu'ils ont pris en charge ;
- examiner les programmes proposés par les partenaires déclarés éligibles ;
- aider à la mobilisation des crédits tant de l'Etat, des opérateurs que des Partenaires au développement.

Au niveau départemental, les Comités Départementaux des Pistes Rurales (CDPR) sont chargés du suivi des programmes et de la centralisation des activités des associations de bénéficiaires du département concerné.

Des projets pilotes dont le Programme d'Appui au Secteur Routier ont été mis en œuvre pour tester la faisabilité de cette approche.

4. PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER (PASR)

Le Programme d'Appui au Secteur Routier est un programme initié par le Gouvernement du Bénin et financé par la DANIDA. Il comporte plusieurs composantes dont la composante « pistes rurales » [8].

La première phase de ce programme à travers la composante « pistes rurales » a démarré en 2001 dans le département du Zou. Il est un programme qui vient en appui à la stratégie de développement des pistes rurales au Bénin.

4.1 Objectifs du Programme

Le Programme d'Appui au Secteur Routier dans sa composante « pistes rurales » a pour objectif de réduire la pauvreté en milieu rural en levant l'obstacle au développement socio-

économique que constitue l'absence de pistes rurales praticables en toute saison dans la zone d'intervention, tout en promouvant la gestion locale de ce réseau routier que constituent les pistes rurales.

En ce qui concerne les objectifs immédiats, il s'agit de :

- renforcer la planification, la conception, le suivi et le contrôle des travaux de réhabilitation et d'entretien des pistes rurales en appliquant les approches Haute Intensité de Main d'œuvre et le traitement de points critiques ;
- améliorer le transport rural par la réhabilitation et l'entretien des pistes rurales par des actions complémentaires afin d'accroître l'impact des investissements.

4.2 Résultats attendus du Programme

Quatre résultats sont attendus de ce programme à savoir :

- la création de 40 à 50 comités locaux ;
- le renforcement de la capacité de la Direction Régionale des Travaux Publics des Départements du Zou et des Collines à gérer son réseau de pistes rurales améliorées ;
- les formations théoriques et pratiques des divers acteurs à la méthode HIMO afin d'utiliser les fonds alloués au projet dans les localités bénéficiaires et d'assurer l'entretien courant manuel des pistes ainsi réalisées ;
- la réhabilitation de 200 à 250 km de pistes rurales par l'approche participative et la méthode HIMO.

4.3 Approche du programme

Le Programme d'Appui au Secteur Routier est essentiellement fondé sur la stratégie de développement des pistes rurales. Ainsi le besoin de réhabilitation /d'entretien des pistes rurales est exprimé par les usagers des routes qui s'organisent en comités locaux représentant les groupes d'intérêt de la population. Les routes rurales sélectionnées pour la réhabilitation doivent avoir des connexions directes ou indirectes au réseau des routes classées. Le financement de la réhabilitation est assuré conjointement par l'Etat et les communautés/comités ayant fait la demande. Les communautés contribuent à au moins à 10% du coût de la réhabilitation et à 100% du coût afférent à l'entretien courant des pistes rurales. Le Conseil Technique National des Pistes Rurales approuve tous les projets proposés et coordonne le Programme. Au niveau Départemental, la Direction Régionale des Travaux Publics et le Comité Départemental de Pistes Rurales complètent le cadre d'intervention.

4.4 Stratégie de mise en œuvre du programme

Pour la mise en œuvre de cette composante pistes rurales, l'Etat Béninois à l'issue d'un appel d'offres, a confié à une ONG internationale et à deux ONG locales les prestations relatives à l'intermédiation sociale.

Ces ONG chargées de l'intermédiation sociale ont pour but d'amener les populations concernées et les communes à prendre en charge le réseau des pistes communautaires en matière de leur réhabilitation et de leur entretien durable. Pour atteindre cet objectif les ONG ont procédé à:

- la diffusion/dissémination de l'information pour une mise en confiance des populations et des communes et leur adhérence aux objectifs ;
- la sensibilisation des populations et des communes sur l'appropriation des infrastructures communautaires et l'entretien des pistes ;
- l'étude de milieu dans tous les arrondissements et villages, l'identification, la

- priorisation, la sélection et la planification des pistes à réhabiliter ;
- la promotion de l'intégration et de la participation de femmes, aussi bien dans les prises de décision qu'à la participation aux travaux de réhabilitation et d'entretien ;
- la structuration organisationnelle et la mise en responsabilité des populations concernées ;
- la capacitation des structures locales, à travers la formation de ses membres en gestion simplifiée, coopérative et des conflits, garantissant un meilleur accomplissement de leur rôle de relais locaux de mise en œuvre du programme ;
- la définition d'un mode de mobilisation et gestion des fonds ;
- la mobilisation de la contrepartie communautaire ;
- la mise en relation harmonieuse des acteurs sur les chantiers HIMO ;

4.5 Aménagement des pistes rurales

4.5.1 Sélection des pistes

Les pistes rurales à aménager au titre de ce programme sont sélectionnées par des indicateurs d'ordre qualitatifs pour l'éligibilité et d'ordre quantitatifs pour la priorisation.

Pour l'éligibilité :

- les routes rurales doivent figurer comme priorité dans le plan de développement local, émanant des réflexions et aspirations des communautés de base et résultant d'un processus de dialogue;
- la route doit être reliée au réseau classé ;
- la piste doit avoir un besoin réel de travaux de réhabilitation
- un engagement ferme de la part de la communauté pour sa contribution en espèces, en matériaux ou en main d'œuvre de l'ordre de 10% des coûts des travaux dont au moins 50 % avant le démarrage des travaux entériné par une convention ;
- un engagement ferme des populations bénéficiaires à assurer l'entretien des routes ;

Pour la priorisation

- le coût des travaux par bénéficiaire
- la période au cours de laquelle la piste n'est pas praticable à cause des pluies.

Par ces critères trente cinq (35) différents axes de pistes rurales ont été identifiés et totalisent un linéaire global de 323,275 km.

4.5.2 Mode de réalisation des Travaux

Les pistes sélectionnées et finalement validées par le CTNPR font l'objet d'études techniques par les Bureaux d'Etudes Locales. Ces Bureaux à l'issue des études techniques procèdent à l'élaboration du Dossier d'Appel d'Offres.

Les Petites Entreprises Locales ayant pris part à la formation sur la méthode HIMO sont invitées à déposer leurs propositions d'offre technique et financière pour des lots de travaux d'environ 3 à 5 km.

Les Entreprises adjudicataires des lots exécutent les travaux avec la main d'œuvre locale. La durée d'exécution des travaux est de 3 à 4 mois. Ainsi un linéaire d'environ 80 km de pistes rurales se réalisent par an.

Une fois les travaux de réhabilitation achevés et la réception prononcée, les pistes réhabilitées sont confiées aux communes et communautés pour assurer l'entretien

courant.

4.5.3 Mécanisme d'entretien courant

Pour la pérennisation des investissements, il est mis en place au niveau de chaque Commune [9] :

- un cadre légal de gestion de l'entretien courant ;
- un mécanisme de financement de l'entretien ;
- un mécanisme de gestion des fonds d'entretien.

Cadre légal de gestion de l'entretien courant.

Pour la mise en œuvre de l'organisation et du financement de l'entretien, les Communes ont instauré un cadre de collaboration et ont créé un « Fonds Communal d'Entretien des Pistes » (FCEP).

Le Fond est doté :

- d'un Conseil d'Administration ; le conseil d'Administration est présidé par le Maire ou son représentant qui est assisté dans ses tâches d'administrateur par le chef de service technique de la mairie et le responsable du service financier de la commune. Tous les arrondissements sont représentés par deux membres des Comités Exécutifs et les Chefs d'arrondissement des localités concernées.

Le Conseil d'Administration se réunit au début de chaque campagne d'entretien pour apprécier la mobilisation des ressources financières, analyser et approuver les budgets d'entretien, autoriser les décaissements et évaluer à la fin de chaque campagne l'exécution des contrats. De même il examine la planification et la programmation des travaux d'entretien et informe la Direction Régionale des Travaux Publics de l'évolution des travaux.

- D'une cellule de gestion du fonds (CG) ; il s'agit d'un secrétariat de trois personnes employées pendant six (06) mois de l'année (trois mois par campagne à plein temps). Cette Cellule de Gestion représente le CA pour signer, conformément aux cahiers de charges les contrats de prestations avec les gardes barrières, la brigade d'entretien et agents de collecte des fonds. Par ailleurs, il suit l'exécution des contrats et établit les prévisions budgétaires pour l'entretien à soumettre pour approbation au CA.

- Des comités exécutifs (CE) de l'AUPA

Les comités exécutifs de l'Associations des Usagers des Pistes de l'Arrondissement (AUPA) sont mis en place depuis le démarrage du programme dans les localités concernées. L'organisation pratique de l'entretien leur incombe. A cet effet, ils ont pour mission de :

- faire la planification des travaux à réaliser ;
- élaborer un budget prévisionnel ;
- mettre en relation la Cellule de Gestion et la Brigade pour la signature du contrat ;
- suivre l'exécution des contrats ;
- donner des avis motivés pour le règlement des rémunérations ;
- d'appuyer la brigade d'entretien dans la gestion de la main d'œuvre ;
- organiser la collecte des ressources financières ;
- assurer le transfert des ressources collectées dans le compte du fonds ;
- rendre compte régulièrement aux populations de l'évolution des travaux.

- Des comités inter villageois des usagers de pistes (CIVUP) ; les CIVUP représentent au niveau local l'AUPA. Ces comités sont mis en place au cours d'une assemblée Inter Villageoise des Usagers des Pistes objet de la réhabilitation. Ils agissent au niveau local au nom du comité exécutif auquel ils rendent compte. A ce titre, ils sont responsabilisés par piste pour la mobilisation de la participation des communautés, facilitent la participation en travail, en nature et en espèces des communautés concernées à toutes les activités de réhabilitation et d'entretien des pistes et suivent l'utilisation des infrastructures routières au niveau local.
- Les brigades d'entretien ; elles sont mises en place au niveau de chaque arrondissement pour les travaux d'entretien assignés. Ces brigades sont composées d'un Chef de brigade, des chefs d'équipe et des manœuvres (cantonniers). Chaque chef d'équipe a sous sa responsabilité une quinzaine de manœuvres.

Il est à noter que les comités locaux sont mis en place à un rythme estimé à environ 18 comités locaux par an. Le nombre total des comités locaux mis en place est de 56. Le détail par commune est présenté dans le tableau ci-après :

Tableau N° 2 : Nombre de Comités locaux mis en place [9]

COMMUNES	NOMBRE CE	NOMBRE CIVUP	TOTAL COMITE
ABOMEY	1	1	2
AGBANGNIZOU	3	5	8
BOHICON	1	1	2
COVE	2	4	6
DJIDJA	4	8	12
OUIHI	2	4	6
ZAGNANADO	3	5	8
ZAKPOTA	3	6	9
ZOGBODOME	1	1	2
TOTAL	20	36	56

Mécanisme de financement de l'entretien

- Principes :

Le financement de l'entretien courant des pistes nécessite la mobilisation de ressources locales adéquates pour couvrir les frais des activités. Les principes appliqués dans le cadre de cette mobilisation sont :

- les bénéficiaires directs de l'infrastructure qui sont la population des villages desservis par la piste participent en nature, en travail et en espèces à l'entretien de la piste ;
- les usagers de la piste participent à l'entretien des pistes à travers les péages ;
- les ressources mobilisées pour l'entretien ne doivent servir qu'à l'entretien ;
- les opérations de collectes de fonds se font avec le soutien des autorités locales ;
- les fonds collectés sont versés dans les comptes du Fonds Communal d'Entretien des Pistes.

- Les sources de financement de l'entretien : les sources de financement de l'entretien identifiées sont :
 - les prélèvements sur la rémunération lors des travaux d'entretien ;
 - le péage ;
 - les cotisations ;
 - la participation financière de la Mairie ;
 - les dons et autres subventions.

Le montant total des fonds mobilisés pour l'entretien est présenté dans le tableau ci-après :

TABLEAU N° 3 : Récapitulatif des Fonds Mobilisés pour l'Entretien [9]

Communes	Montant cotisé	Prélèvement sur rémunération des ouvriers	Total
Abomey	172 600	825 400	998 000
Agbangnizoun	2 161 370	2 575 700	4 737 070
Bohicon	898 750	702 200	1 600 950
Covè	3 371 245	3 350 000	6 721 245
Djidja	5 502 600	7 151 550	12 654 150
Ouinhi	3 889 875	6 854 572	10 744 447
Zagnanado	3 011 780	4 204 200	7 215 980
Zakpota	3 591 748	3 169 300	6 761 048
Zogbodomey	417 500	776 300	1 193 800
Total	23 017 468	29 609 222	52 626 690

Mécanisme de gestion des fonds d'entretien

Pour minimiser les risques de gestion défailante des fonds, les principes suivants sont appliqués :

- les Comités Exécutifs assurent l'organisation de la collecte des ressources financières au niveau de l'arrondissement. Les agents de collecte récupèrent les fonds et les rendent aux CE ;
- les CE tiennent des documents retraçant tous les mouvements de fonds entre d'une part les agents de collecte et le CE, et d'autre part entre le CE et la Cellule de Gestion ;
- toutes les ressources financières mobilisées pour l'entretien au niveau de la commune sont logées dans un compte unique ;

- les opérations de décaissement sur ce compte requièrent obligatoirement la signature du Président du CA et de deux membres délégués des CE siégeant au CA ;
- la Cellule de Gestion est responsable devant le CA du Fonds Communal d'Entretien des pistes. Elle signe les contrats, met en place les ressources financières correspondant aux clauses contractuelles, après approbation par le président du CA du fonds
- aucun décaissement ne peut se faire sans l'approbation du Maire et sans un budget retraçant en détail les travaux à effectuer dûment constatés par le Chef Service Technique de la Mairie.

5. CONCLUSION

Le Programme d'Appui au Secteur Routier, composante « Pistes Rurales » est un programme d'opérationnalisation de la Nouvelle Stratégie de Transport en matière de réhabilitation et d'entretien des pistes rurales au Bénin.

Globalement on retiendra que le Programme a atteint son objectif principal qu'est de réduire la pauvreté en milieu rural en levant l'obstacle au développement socio-économique que constitue l'absence de pistes rurales praticables en toute saison dans la zone d'intervention, tout en promouvant la gestion locale de ce réseau routier que constituent les pistes rurales [10]. Cet objectif a pu être atteint grâce :

- Au partenariat avec les communautés bénéficiaires qui a été stratégique dans l'ensemble du processus de planification- réalisation des pistes rurales;
- A l'approche novatrice de socialisation des travaux de réhabilitation à travers l'option d'intensification de main d'œuvre qui a permis de faire du programme une source de revenu direct aux bénéficiaires qui ont été recrutés main d'œuvre non spécialisée ;
- A l'intégration de l'égalité de chances dans l'accès aux opportunités et aux ressources.

Le Programme d'Appui au Secteur Routier est actuellement à sa deuxième phase et est élargie dans les départements des Collines, du Plateau et du Couffo.

REFERENCES

1. INSAE (2002). Rapport sur le recensement de la population au Bénin, pages 2-15
2. Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité et de la Décentralisation/Mission de Décentralisation (2002). Recueil des lois sur la décentralisation. Loi N°97-028 du 15 Janvier 1999 portant organisation de l'administration territoriale au Bénin, pages 2 -14
3. Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité et de la Décentralisation/Mission de Décentralisation (2002). Recueil des lois sur la décentralisation. Loi N°97-029 du 15 Janvier 1999 portant organisation de l'administration territoriale au Bénin, pages 17 -53
4. Secrétariat de la Présidence de la République (2001). Décret N° 2001-092 du 20 février 2001. pages 1-6
5. Ministère des Travaux Publics et des Transports (2004). Rapport d'Activités, pages 1 - 41
6. Ministère des Travaux Publics et des Transports du Bénin (2006). Rapport d'évaluation des Projets Pilotes de Pistes Rurales et d'élaboration d'une Stratégie de Transport Rural au Bénin, pages 8-9
7. Ministère des Travaux Publics et des Transports (1998). Arrêté N° 003/MTPT-MDR-MF/ DC/DROA/CPR du 09 Février 1998 portant création du CTNPR, pages 2-4.
8. Ministère des Affaires Etrangères/DANIDA (2001). Document du Programme d'Appui au Secteur Routier composante pistes rurales, pages 1-15
9. Ministère des Travaux Publics et des Transports /DANIDA/Helvetas Bénin. Mécanisme d'Entretien Courant , pages 2-10
10. Ministère des Travaux Publics et des Transports/MGE Conseils (2005). Etude d'Impacts du Programme d'Appui au Secteur Routier (PASR) –Composante Pistes Rurales dan le Zou pages 10-31