



## AMENAGEMENT DES PISTES RURALES AU BENIN- CAS DU PASR I

**Samson A. BALOGOUN**

**Direction Générale des Travaux Publics**  
**Bénin**



Ingénieur Civil/Transport- Chef Division  
Assistance aux Communes  
[adebayob2002@yahoo.fr](mailto:adebayob2002@yahoo.fr)

## SOMMAIRE

La présentation s'articulera autour des trois points ci-après:

**A –  
PRESENTATION GENERALE DU BENIN**

**B –  
APERCU SUR LA STRATEGIE DE  
DEVELOPPEMENT DES ROUTES RURALES**

**C –  
PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER**

# A- PRESENTATION GENERALE DU BENIN

①

## SITUATION GEOGRAPHIQUE ET ADMINISTRATIVE

- Pays situé en Afrique de l'Ouest, de forme allongée d'une superficie de 115.000 km<sup>2</sup>
- Occupe une position stratégique entre le Nigeria et les pays francophones voisins (Niger, Togo, Burkina Faso)

## A- PRESENTATION GENERALE DU BENIN (SUITE)

### ① Situation géographique et administrative

- Couloir naturel de transport de marchandises à destination et en provenance du Niger enclavé et de l'Ouest du Nigéria via le port de Cotonou
- Dispose d'une organisation administrative décentralisée qui se présente en départements, communes, arrondissements, quartiers et villages

## A- PRESENTATION GENERALE DU BENIN (SUITE)

### ① Situation géographique et administrative

- Population estimée à 6 millions environs
- Le secteur primaire (agriculture) contribue pour 36% au PIB et occupe 60% de la population active
- 93% des passagers et 73% des biens sont transportés par la route

# A-PRESENTATION GENERALE DU BENIN (SUITE)

2

## Présentation du réseau routier

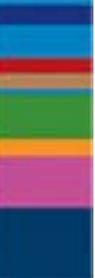
- le réseau routier est composé de routes classées d'intérêt national et de routes non classées
- Suivant le décret n° 2001-092 du 20 février 2001, 6076 km de routes sont classées
- Le Fonds Routier finance l'entretien des routes classées et certains axes prioritaires

# A-PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BÉNIN (SUITE)

2

## Présentation du réseau routier

- 36% de ce réseau classé sont des routes internationales et les 64% restants des routes nationales
- Le réseau urbain totalise une longueur de 1800 km
- Les routes rurales avoisinent un linéaire d'environ 12000 km dont 35% environ a été aménagé



## BREF APERCU SUR LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES PISTES RURALES

Le diagnostic des programmes et projets de pistes rurales effectué au milieu des années 1990, après plus de deux décennies de construction de pistes rurales a fait le constat de l'absence généralisée d'entretien qui a pour conséquence la perte des investissements effectués et la persistance de la pauvreté dans les zones rurales enclavées. D'où l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale en matière de développement et de maintenance du réseau des pistes rurales dont les objectifs et les principes d'intervention se présentent comme suit:

# BREF APERCU SUR LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES PISTES RURALES (suite)

1

## Objectifs de la Stratégie

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

# BREF APERCU SUR LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES PISTES RURALES (Suite)

2

## Principes d'intervention

- Programmes de réhabilitation et d'entretien au niveau local seront formulés par les bénéficiaires regroupés en associations d'intérêts
- Approche participative sera développée qui nécessitera une contribution financière des communautés locales
- Financement de la réhabilitation et de l'entretien des pistes rurales assuré conjointement par l'État et les communautés locales

2

**Principes  
d'intervention  
(Suite)**

- Niveau de contribution de l'État sera variable et conditionné par la satisfaction des critères préétablis et largement diffusés au sein des communautés de base

## BREF APERCU SUR LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES PISTES RURALES (SUITE)

Pour la gestion de cette stratégie, un cadre institutionnel a été mis en place. Il s'agit du Conseil Technique National de Pistes Rurales (CTNPR) aujourd'hui appelé Conseil National de Transport Rural (CNTR). Cet organe composé des représentants des Ministères concernés par les questions de transport rural a pour mission de :

- Veuillez à la coordination de l'ensemble des actions de développement et d'entretien des pistes rurales;
- Examiner le dossier des partenaires locaux pour décider de leur éligibilité à la contribution de l'État à l'entretien du réseau rural qu'ils ont pris en charge;

## BREF APERCU SUR LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES PISTES RURALES AU BENIN (SUITE)

- Examiner les programmes proposés par les partenaires déclarés éligibles;
- Aider à la mobilisation des crédits tant de l'État, des opérateurs, et des partenaires au développement.



## **PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER**

**Programme financé par la DANIDA pour venir en appui au gouvernement Béninois dans sa lutte contre la pauvreté en milieu rural en levant l'obstacle au développement socio-économique que constitue l'absence de pistes rurales praticables en toute saison.**

# PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER (SUITE)

1

## Objectifs immédiats

- Renforcer la planification, la conception, le suivi et le contrôle des travaux de réhabilitation et d'entretien des pistes rurales;
- Développer les approches Haute Intensité de Main d'Œuvre et traitement de points critiques;
- Améliorer le transport rural par la réhabilitation et l'entretien des pistes rurales.

# PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER (SUITE)

2

## Résultats attendus du programme

- Création de 40 à 50 comités locaux
- Renforcement de la capacité de la Direction Régionale des Travaux Publics de la zone d'intervention du programme

# PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER (SUITE)

2

**Résultats  
attendus du  
programme  
(suite)**

- Réhabilitation de 200 à 250 km de pistes rurales par l'approche participative et la méthode HIMO.
- Formations théoriques et pratiques des divers acteurs à la méthode HIMO

3

### Approche du programme

- Programme fondé pour l'essentiel sur la Stratégie de développement des pistes rurales
- Les communautés participent à au moins à 10% du coût de réhabilitation et à 100% au coût afférent à l'entretien

3

### Approche du programme (suite)

- 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 des Pistes Rurales complètent le cadre d'intervention.

4

### MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME

- Intermédiation sociale et organisation des communautés à la base assurées par une ONG internationale et deux ONG locales
- Sélection des pistes rurales suivant les indicateurs d'ordre qualitatif pour l'éligibilité et d'ordre quantitatif pour la priorisation

4

### Mise en œuvre du programme

- Trente cinq (35) différents axes de pistes rurales ont été identifiés soit un linéaire total de 323,275 km
- Travaux réalisés en Entreprises par lot de 3 à 5 km pour une durée d'exécution contractuelle de 3 à 4 mois
- Réalisation d'environ 80 km de pistes rurales par an

## PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER (SUITE)

Pour la pérennisation des investissements, il est mis en place au niveau de chaque commune d'un:

**CADRE LEGAL DE GESTION DE L'ENTRETIEN  
COURANT**

**MECANISME DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN**

**MECANISME DE GESTION DES FONDS  
D'ENTRETIEN COURANT**

# PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER (SUITE)

**1**

**Cadre  
légal de  
gestion de  
l'entretien  
courant**

Création d'un fond doté des organes ci-après:

- Conseil d'Administration présidé par le Maire ou son représentant
- D'une Cellule de gestion du Fonds

**1**

**Cadre  
légal de  
gestion de  
l'entretien  
courant**

➤ Des comites inter villageois des usagers des pistes (CIVUP)

➤ Des comites exécutifs (CE) de l'AUPA

Les comités sont mis en place au rythme de 18 comités locaux par an. Le nombre total mis en place est de 56.

**2**

**Mécanisme  
de  
financement  
de  
l'entretien  
courant**

La mobilisation des ressources locales pour l'entretien est effectuée suivant des principes ci-après:

- Les bénéficiaires directs que sont les populations des villages desservis participent en nature, en travail ou en espèces
- Les usagers participent à travers les péages

**2**

**Mécanisme  
de  
financement  
de  
l'entretien  
courant**

- Les opérations de collecte de fonds se font avec le soutien des autorités locales
- les fonds collectés sont versés dans le compte du Fonds Communal d'entretien des pistes

Le Montant mobilisé par les communautés à la date de la fin de la première phase du programme est de 53 millions de FCFA environs.

3

### Mécanisme de gestion des Fonds d'entretien courant

Pour minimiser les risques de gestion défaillante 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 CE tiennent les documents retraçant tous les moments de fonds à toutes les étapes

**3**

### **Mécanisme de gestion des Fonds d'entretien courant**

- Les ressources mobilisées sont logées dans un compte unique
- les opérations de décaissement sur ce compte requièrent obligatoirement la signature du Président du CA et de deux (02) membres du CE siégeant au CA

3

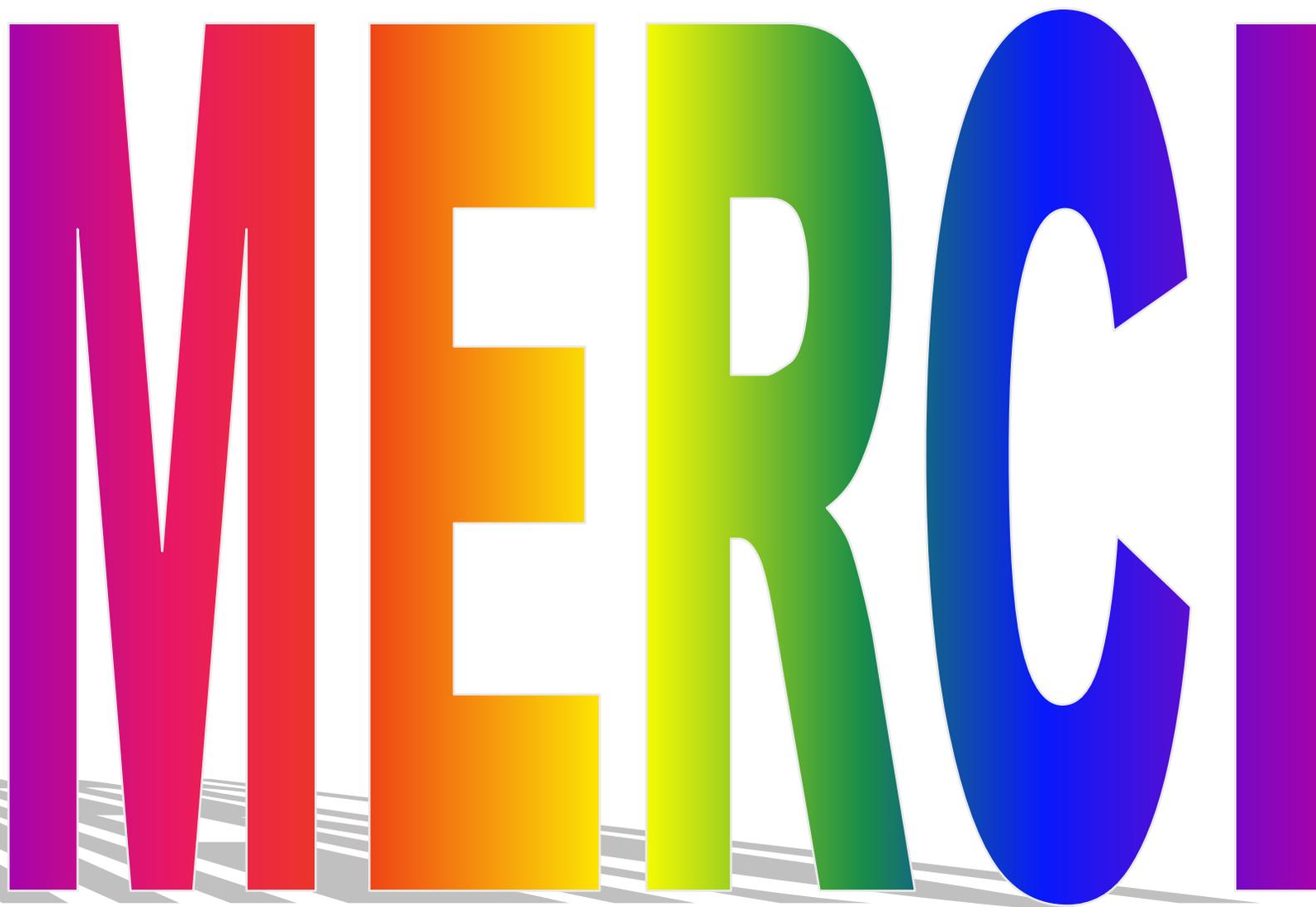
### Mécanisme de gestion des Fonds d'entretien courant

- La Cellule de Gestion est responsable devant le CA de la gestion du Fonds communal
- Aucun décaissement ne peut se faire sans l'approbation du Maire et sans un budget retraçant en détail les travaux à effectuer dûment constaté par le Chef service Technique de la mairie

## PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER (SUITE)

**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 tout en promouvant la gestion locale de ce réseau de pistes rurales grâce:**

- au partenariat avec les communautés bénéficiaires**
- à l'approche HIMO qui a permis de faire du programme une source de revenu direct aux bénéficiaires qui ont été recrutés en main d'œuvre non spécialisée ;**
- à l'intégration de l'égalité de chances dans l'accès aux opportunités et aux ressources.**



MERCI

23e Congrès mondial de la Route - Paris 2007

