

# La traction animale pour le transport en Afrique subsaharienne et à Madagascar : implications pour l'évolution des rôles des gouvernements et de la société civile

P. Starkey <sup>1</sup>

## Mots-clés

Bœuf - Ane - Cheval - Energie animale - Charrette - Politique économique - Afrique au sud du Sahara.

## Résumé

L'utilisation des animaux pour le transport continuera d'augmenter en Afrique. Les animaux sont utilisés pour la monte, le bât et le trait de charrettes, chariots et traîneaux. Les équidés sont utilisés dans les zones semi-arides et les plateaux ; l'utilisation des ânes se développe. Le nombre des charrettes à bœufs augmente, bien que limité par le nombre insuffisant d'essieux, de roues et le manque de crédit. Le transport animal augmente l'intégration durable de l'agriculture élevage et l'accès au marché. La location informelle des animaux est courante. Les services de transport commercial pour les marchandises et les passagers sont pratiqués dans les zones périurbaines. Quelques animaux sont utilisés pour le débardage, le transport d'ordures urbaines et la maintenance routière. Ce document présente une perspective historique de l'évolution du transport par traction animale dans la région, et des rôles joués par les gouvernements et le secteur privé. Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les services de vulgarisation ont introduit la traction animale qui s'est développée à travers les contacts entre paysans. Le crédit a accru l'accès aux charrettes et il reste important. Avec la libéralisation économique, les services de l'Etat ont diminué leurs appuis, maintenant fournis par le secteur privé informel, les artisans et les ateliers privés. L'appui des gouvernements, des groupements et des ONG est toujours nécessaire dans des zones où les bœufs et les ânes sont introduits. Les gouvernements ont des rôles cruciaux dans la facilitation de l'expansion de la traction animale et dans la réglementation pour des utilisations améliorées. Les politiques de libéralisation devraient encourager la complémentarité du transport attelé et motorisé avec des échanges appropriés entre ces différents modes. Les marchés hebdomadaires, espacés et organisés pour favoriser une utilisation optimale de la traction animale en matière de chargement de camions pour long trajet, peuvent accroître la rentabilité globale du transport. L'interdiction du transport animal est rarement appropriée. Les gouvernements, associations de transport, utilisateurs et ONG devraient encourager le développement et la mise en place des réglementations en matière de sécurité et d'entretien des animaux, de technologies adaptées, d'autorisations, de contrôles, d'assurances et d'une infrastructure appropriée pour le transport par traction animale.

## ■ DEVELOPPEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT PAR TRACTION ANIMALE EN AFRIQUE

### *Perspective historique*

L'utilisation des animaux en Afrique a une longue histoire (17). Plusieurs groupes d'éleveurs en Afrique de l'Est, de l'Ouest et australe ont traditionnellement utilisé le bétail pour la monte à dos et pour le transport de marchandises. Les bœufs de labour et les ânes de transport ont été utilisés en Afrique du Nord-Est pendant environ

1. Animal Traction Development / University of Reading, Oxgate, 64 Northcourt Avenue, Reading RG2 7HQ, United Kingdom  
Tél. : + 44 118 987 21 52 ; fax : + 44 118 931 45 25  
E-mail : P.H.Starkey@reading.ac.uk

4 000 années (2). Les ânes se sont répandus vers l'Afrique de l'Ouest il y a environ 1 500 ans et ont été introduits en Afrique australe il y a environ 500 ans. Les dromadaires ont été utilisés comme montures et pour le transport de marchandises dans les pays aux alentours du Sahara pendant plus de 2 000 ans (13). Il y a environ 1 000 années, les chevaux sont devenus partie intégrante des systèmes de cultures, sous l'influence des musulmans du Soudan au Sénégal, mais leur statut élevé dans les valeurs sociales a limité leur utilisation pour le transport de marchandises.

L'utilisation de transport par traction animale a été d'abord introduite dans les ports côtiers et continentaux de la région du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle. Lorsque les conditions sociales, économiques et écologiques se sont avérées favorables, la technologie s'est graduellement répandue à l'intérieur du continent en Afrique du Sud (et pays avoisinants), en Afrique occidentale et orientale française, à travers les activités des commerçants, des colonisateurs, des missionnaires et des autorités administratives. Les équidés (chevaux, ânes et mules) et les bœufs ont été utilisés. Bien que les équidés aient eu la préférence pour leur vitesse de travail, leur utilisation ne s'est développée que dans les zones de plateaux ou semi-arides, et ailleurs c'est l'utilisation des charrettes à bœufs et des chariots qui a été plus répandue.

Dans les temps coloniaux, les roues de charrettes en bois avec des rayons ont été fabriquées dans plusieurs pays africains, y compris l'Afrique du Sud. A Madagascar, elles ont été importantes pour le commerce au XIX<sup>e</sup> siècle et il existe environ 300 000 charrettes de conception similaire qui sont encore utilisées aujourd'hui. Cette technologie a aussi été établie à Zanzibar et à Pemba. Cependant, il y a eu peu de transfert de cette technologie à l'intérieur de l'Afrique et les roues en bois se sont maintenant rarement sur le continent africain. Bien que les colonisateurs aient construit les principaux axes de communication, l'expansion des charrettes tirées par des animaux a été assez lente. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la traction animale, qu'elle fût pour l'agriculture ou pour le transport à roues, était encore largement absente des systèmes d'agriculture de l'Afrique subsaharienne (17).

### XX<sup>e</sup> siècle

Pendant la période coloniale du XX<sup>e</sup> siècle, l'introduction des charrues tirées par les animaux chez les petits paysans cultivateurs a été réalisée par les autorités gouvernementales et les compagnies orientées vers l'exportation (coton et arachide) ; elle a préparé le terrain pour une utilisation ultérieure de la traction animale pour le transport. L'expansion des charrettes tirées par les bœufs a eu lieu après les indépendances, dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Elle a été rendue possible par des améliorations de l'approvisionnement en matériaux de fabrication et a bénéficié des importants moyens des systèmes de crédit par le secteur public, de la promotion au moyen des programmes agricoles, des compagnies cotonnières et des projets de développement intégré. En Afrique occidentale francophone, plusieurs usines et ateliers du « secteur formel », notamment le Siscoma/Sismar au Sénégal, ont contribué à une augmentation rapide de l'utilisation des charrettes tirées par les animaux (3, 6). Au Nigeria, Ghana et en Afrique orientale et australe, les charrettes à bœufs ont été fabriquées par le secteur artisanal à l'aide de véhicules mis à la ferraille. Le manque de disponibilité de roues et d'essieux en milieu rural, la médiocrité des liens entre le crédit (secteur formel) et la production (secteur informel) ont entraîné une expansion plus lente des charrettes tirées par les animaux dans les pays anglophones, sauf dans les zones où de petits ateliers (du secteur formel ou créés par des projets) ont été reliés aux systèmes de crédit du secteur public (par exemple, des régions spécifiques du Malawi, de la Zambie et de la Tanzanie).

De simples traîneaux triangulaires, de conception locale variable, sont largement utilisés en Afrique orientale et australe, ainsi qu'à Madagascar. Cependant, ils sont rares en Afrique de l'Ouest, où ils devraient être utilisés de manière similaire en tant que moyen de base et bon marché pour transporter les marchandises. Dans un passé récent, les gouvernements ont eu tendance à décourager leur utilisation pour des raisons environnementales.

### XXI<sup>e</sup> siècle

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, la situation du transport par les animaux en Afrique subsaharienne se présente comme suit :

- concernant les bœufs, les charrettes à deux roues, surtout avec des roues pneumatiques, sont en expansion, en particulier dans les zones semi-humides, et l'utilisation de traîneaux est répandue et stable en Afrique orientale et australe ;
- concernant les ânes, les populations et les utilisations sont en augmentation, avec progression des charrettes et stabilité du bât ;
- concernant les chevaux, l'utilisation est stable dans les zones semi-arides et de plateaux, pour la monte à dos d'animal, les charrettes, les chariots et les « taxis » ;
- concernant les mules, l'utilisation est stable mais négligeable dans les régions semi-arides et de plateaux, pour le bât, les charrettes, les chariots et la monte ;
- concernant les chameaux, l'utilisation est restreinte pour le transport de charges et la monte autour du Sahara ; en général diminution importante ;
- à l'exception de Madagascar, les charrettes à bœufs utilisent des roues pneumatiques ;
- les chariots à quatre roues sont rares (dans quelques pays, ils sont utilisés pour les livraisons périurbaines).

### ■ SYSTEMES D'UTILISATION DES ANIMAUX DE TRANSPORT

#### *Bienfaits économiques et sociaux des animaux à multiple usage au sein des systèmes de production agricole*

En Afrique subsaharienne et à Madagascar, les petits paysans sont propriétaires de la plupart des bêtes de somme et des charrettes. Les bœufs de labour et les équidés sont surtout utilisés pour le transport sur l'exploitation agricole et le transport personnel, pour la commercialisation des produits, et pour les approvisionnements en eau, bois de chauffe et matériaux de construction. Les petits paysans propriétaires obtiennent de nombreux avantages à partir de cette utilisation du transport par les animaux. Le transport jusqu'aux installations de stockage et marchés constitue aussi souvent un facteur limitant crucial, si bien que les charrettes favorisent la production de cultures, le stockage de résidus de cultures et l'utilisation du fumier animal. Les charrettes peuvent, de ce fait, augmenter l'intégration agriculture élevage et contribuer à une meilleure alimentation des animaux. Le transport élargit les interactions entre les paysans et accroît le commerce local, la commercialisation et les flux d'informations. Les ménages peuvent se mettre à utiliser le transport par les animaux pour chercher l'eau et le bois de chauffe, ce qui fournit souvent en Afrique des avantages particuliers aux femmes (4).

L'utilisation du transport par les animaux peut être essentielle pour justifier pleinement les investissements d'un paysan en matière de traction animale. Le transport et le commerce sont souvent plus rentables que la production agricole. Bien que le transport au niveau de la ferme soit caractérisé par des pics saisonniers, il peut être une activité de toute l'année (à la différence du labour) qui étale mieux le coût de l'investissement et maintient l'entraînement des animaux.

Presque tous les animaux de travail profitent à plus d'une famille, à travers des systèmes informels de location ou de transport d'assistance (qui peuvent, ou non, impliquer des transactions financières). Ceci fournit des avantages aux communautés, les familles plus pauvres pouvant avoir accès au transport par les voisins, alors que les propriétaires du moyen de transport peuvent bénéficier de recettes ou d'avantages sociaux pour justifier leurs investissements. Dans de nombreuses régions éloignées, où il n'y a pas de services d'ambulance, les gens qui ont besoin de traitement médical urgent sont transportés aux centres de santé dans une charrette de la famille ou d'un voisin.

### **Services de transport commercial**

Les services de transport commercial (pour l'eau, les matériaux de construction, le charbon de bois, les produits agricoles et les marchandises de détail) se trouvent surtout dans les zones urbaines et périurbaines et près des marchés ruraux. Certains entrepreneurs de transport se servent de charrettes à deux roues tirées par des ânes, des bœufs ou des chevaux, des chariots à quatre roues tirés par des chevaux (par exemple en Afrique du Sud et au Mali) ou des ânes de bât (par exemple en Ethiopie). Les dromadaires, les traîneaux, les chariots à bœufs ou autres technologies occupent rarement une place importante pour les petits transporteurs. Les mules sont bien connues mais sont en nombre très limité en Afrique subsaharienne. Certains opérateurs de transport commercial possèdent leurs animaux et leurs charrettes. Pour d'autres, les charrettes et les animaux sont la propriété des entrepreneurs locaux qui les laissent à la charge d'un parent, d'un employé ou d'un entrepreneur de transport journalier.

La distance parcourue par les animaux de transport professionnel est, le plus souvent, assez courte (1-15 km) et il est rare qu'un seul trajet dépasse cinq heures. Le transport de longue distance à l'aide d'animaux est maintenant rare. Cependant, quelques transporteurs sur longue distance se servent encore de charrettes à bœufs à Madagascar, d'ânes de bât et de mules en Ethiopie, ainsi que de dromadaires dans les pays sahariens ; ils mettent alors parfois plusieurs jours pour atteindre leur destination.

Les services commerciaux pour passagers se servant de traction animale sont limités aux taxis tirés par les chevaux dans les régions urbaines et périurbaines. Les services programmés de transport public se servant de bus tirés par les chevaux, comme il en existe au Cuba et au Nicaragua, ne se trouvent pas en Afrique. Cependant, dans de nombreux pays, les gens se déplacent sur les marchés par charrettes qui transportent à la fois des passagers et des marchandises. Dans la partie sud de Madagascar, où les passagers voyagent d'habitude en charrettes à bœufs, des ressorts ont été fixés aux charrettes, et les animaux sont entraînés à trotter, plutôt qu'à marcher.

### **Opérations de transport spécialisé**

Il existe quelques services de transport commercial spécialisé qui peuvent se servir de la traction animale. Le transport des ordures dans les régions urbaines peut faire l'objet de contrat avec des entrepreneurs se servant de charrettes. Les entreprises forestières estiment que les animaux fournissent des moyens accessibles et écologiquement appropriés à l'exploitation du bois : les bœufs sont utilisés pour l'exploitation forestière au Malawi (et dans d'autres pays), alors que les mules et les chevaux ont la préférence en Afrique du Sud. Les animaux peuvent être utilisés pour la construction et la maintenance des routes rurales, pour le transport de graviers, de pierres et d'eau, et aussi pour des travaux de nivelage et d'aménagement. Dans la province de Tanga en Tanzanie, le transport de graviers a fourni aux paysans suffisamment de recettes pour investir dans des charrettes animales. Grâce aux contrats des travaux

saisonniers sur les routes, les paysans peuvent rembourser le crédit requis pour acheter les charrettes, tout en profitant des avantages agricoles et sociaux des charrettes pendant toute l'année (5). Aux Seychelles, les charrettes à bœufs fournissent des services de taxi attrayants pour les touristes, avec un bonus de prix sur le transport motorisé.

### **■ DIVERS SERVICES D'APPUI**

La traction animale requiert une large gamme de services d'appui, tels que l'approvisionnement et la maintenance des animaux, la fourniture et la réparation du harnachement et de l'équipement, l'entraînement des animaux et la formation des opérateurs, ainsi que les services financiers et réglementaires.

Le concept de « masse critique » est capital pour comprendre la manière dont le transport animal s'est développé et continuera à se développer. Il est difficile pour les personnes qui l'adoptent de se développer sans les services (fabrication, vente et réparation) pour fournir et maintenir les technologies, alors que des services durables ne se développent pas sans une masse critique d'utilisateurs. Aux stades initiaux d'adoption, il y a un « cercle vicieux » de provision restreinte, de demande limitée et de manque d'acceptation publique. Une fois qu'une masse critique d'utilisateurs existe, un « cercle vertueux » peut commencer et permettre à la technologie de se développer rapidement. Les promoteurs des technologies doivent concentrer leurs ressources, faire connaître leurs produits au public et peut-être se servir de réductions, de crédit ou de subventions pour lancer le marché. Une fois que le produit a atteint une masse critique, les économies de marché et la concurrence entre les prestataires de services devraient réduire le prix et rendre l'adoption ultérieure plus facile.

Dans les régions où la traction animale a été introduite au XX<sup>e</sup> siècle (y compris dans la plupart des pays de l'Afrique de l'Ouest), les gouvernements, les projets de développement, les ONG et les organisations paraétatiques ont souvent été directement impliqués dans la prestation de services d'appui requis pour établir une masse critique d'utilisateurs de traction animale. Ceci a comporté (dans différents pays), l'approvisionnement en animaux et en équipements, la fourniture de crédits et le dressage des animaux. Cependant, une fois qu'une masse critique d'utilisateurs a été établie, c'est le secteur privé qui a de plus en plus fourni de tels services. Dans la plupart des pays du monde, y compris en Afrique et à Madagascar, le secteur privé procède maintenant à la prestation des services nécessaires aux utilisateurs de traction animale pour le transport et l'Etat joue un rôle négligeable, le cas échéant.

L'importance d'une masse critique peut être illustrée par le cas d'un projet promotionnel au Sierra Leone où dix charrettes bovines à roues pneumatiques avaient été mises à disposition dans dix villages et où, après quelques semaines, il a été découvert que les dix charrettes n'avaient pas été utilisées en raison de crevaisons des pneumatiques. Si toutes les charrettes avaient été mises dans le même village, il y aurait eu plus de chance d'avoir une masse critique d'utilisateurs et le début d'un service de réparation des crevaisons (18).

Dans de nombreux pays, lorsque la traction animale a été introduite dans un nouveau domaine, des services gouvernementaux de formation et de vulgarisation ont aidé les paysans à acquérir et à dresser leurs animaux. Dans certains pays, des fermes d'Etat ont été utilisées pour la reproduction d'animaux. Des ministères de l'agriculture ont quelquefois organisé des cours de formation pour les paysans et d'entraînement pour les animaux qui durent plusieurs mois. En Gambie, des cours de formation initiale dans les années 1950 ont duré six à neuf mois (9). Ce temps a été réduit à deux mois dans les années 1960

et les centres d'entraînement de bœufs n'étaient plus nécessaires une fois que la traction animale devenait une activité courante de l'agriculture locale. Au Mali Sud, pendant les années 1980, des cours de formation en traction animale ont duré 21 jours, avec l'accent mis sur la formation au sein du village (12).

La formation est encore requise dans des domaines d'introduction en cours. En Guinée, le Réseau guinéen sur la traction animale (Rgta), une organisation non-gouvernementale, a élaboré un système de formation au sein du village, où des installations temporaires de formation sont établies pour une période allant d'une à trois semaines. Ce service est graduellement en train d'être « privatisé », car ce sont les formateurs eux-mêmes qui organisent les cours et font payer de modestes frais aux paysans (15). L'expérience de la Rgta pourrait être pérenne, étant donné que les formateurs sont basés au village et ont des aspirations économiques réalistes. D'autres tentatives de privatisation des services de vulgarisation de la traction animale, y compris les services de formation à la vulgarisation de l'utilisation des bœufs (Oxenisation Extension Training Services - OXETS), formés par le personnel du projet d'utilisation de bœufs (Mbeya Oxenisation Project) en Tanzanie, ont échoué à cause des niveaux de salaire et d'équipement associés aux projets appuyés par les bailleurs de fonds.

### **Provision et maintenance des charrettes et du harnachement**

En Afrique de l'Ouest, une grande partie de la promotion initiale des charrettes bovines a impliqué des usines paraétatiques ou des ateliers du secteur privé, établis avec l'appui d'agences de développement. L'usine Siscoma/Sismar au Sénégal a été la plus grande et d'autres ont vu le jour, comme Cnea (Burkina Faso), Smecma (Mali), Ucoma (Niger) et Uproma (Togo). Ces usines sont passées par divers stades de privatisation et de diversification de produits et maintenant toutes les charrettes produites en Afrique de l'Ouest le sont par des ateliers du secteur privé. La vente d'ensembles de roues et d'essieux en Afrique sahélienne de l'Ouest a été une innovation majeure. Elle a permis de petits ateliers artisanaux de produire les corps de charrettes fixés aux essieux, avec des composantes d'appareillage normalisées, et a considérablement contribué à l'expansion des charrettes à traction animale (3). Le facteur limitant de l'expansion de charrettes demeure l'approvisionnement en essieux et en roues de charrettes à des prix accessibles dans les endroits éloignés.

Dans une grande partie de l'Afrique orientale et australe, le manque de disponibilité d'ensembles d'essieux a signifié que la plupart des charrettes à traction animale ont été construites à partir de pièces d'occasion d'automobile. La pénurie de fournitures et le manque de normalisation ont restreint la croissance des marchés potentiels. En Tanzanie, des projets de traction animale ont importé des roues et des essieux du Canada et d'Allemagne pour fournir une source bon marché de fabrication de charrettes. Cependant, les roulements et les roues ont été de tailles inhabituelles, et les remplacements n'ont pas été possibles. Une fois le projet terminé, les paysans dans les régions rurales éloignées n'ont eu aucun moyen pour entretenir leurs charrettes (19).

Pendant les premiers stades d'introduction de la traction animale, des projets ont été impliqués dans la production de jougs et de harnais, mais cette technologie a été rapidement transférée aux artisans locaux. Bien que les jougs aient rarement posé des problèmes, les harnais de mauvaise conception ou fabriqués à partir de matériaux inappropriés peuvent occasionner des blessures et des souffrances aux ânes et aux chevaux. Par conséquent, il y a lieu pour les organisations concernées de se préoccuper du bon entretien des animaux (services de vulgarisation, projets, ONG), afin qu'elles

travaillent avec les artisans pour trouver les moyens d'améliorer la qualité des harnais à un prix acceptable.

### **Fourniture, gestion, santé et entretien des animaux**

Actuellement, les activités diverses relatives à la plupart des animaux se font au niveau privé et les organisations ne deviennent impliquées que dans les cas d'introduction nouvelle. Les ânes ont été récemment introduits dans de nouveaux domaines avec l'appui de projets : certaines introductions ont été associées à une mortalité élevée (par exemple, des ânes transférés au Sierra Leone), mais d'autres, telles que des importations au Malawi et en Zambie, ont été plus réussies (14). Les professionnels du secteur public prônent quelquefois l'introduction de nouvelles races ou de races améliorées ou de nouveaux types d'animaux de travail. Ceci se justifie rarement, étant donné que la plupart des paysans ont besoin d'animaux de travail, destinés à des usages multiples, qui soient tout de suite disponibles et accessibles et qui nécessitent peu de ressources pour les entretenir : les races locales sont plus susceptibles de remplir ces critères.

Mis à part les plaies causées par les harnais et la nutrition inadéquate, il existe, chez les animaux de trait en général et les ânes en particulier, peu de problèmes de santé étroitement associés à la traction animale, portés à la connaissance des vétérinaires. Les besoins en conseil vétérinaire et en gestion des animaux sont surtout requis dans les cas d'introduction nouvelle, c'est-à-dire lorsque les paysans qui ne possédaient pas jusqu'à lors à proprement parler d'élevage, commencent à utiliser la traction animale. Pour cette raison, certains départements vétérinaires ont été activement impliqués dans la promotion de la traction animale (par exemple, au Togo, en Guinée et au Sierra Leone). Ailleurs, le principal rôle des départements vétérinaires a consisté à promouvoir les mesures de contrôle et à régler les mouvements du bétail (qui affectent la traction animale de manière indirecte).

### **Financement, crédit, subventions, génération de revenus**

Pendant la phase de promotion de la traction animale, la provision de subventions et de crédit a été extrêmement importante. Certaines technologies se sont développées sans appui (par exemple, les charrettes à bœufs à Madagascar, les chariots en bois à faible coût au Zimbabwe et les charrettes simples à âne en Ethiopie). Cependant, les charrettes animales sont chères et la croissance rapide de l'adoption des charrettes a souvent été associée à une certaine forme de crédit ou de subvention. Le crédit est le plus approprié, alors que les subventions pour des technologies particulières ont tendance à orienter les choix des producteurs et peuvent ralentir le développement des marchés durables. Les preuves provenant du Sénégal, et de nombreux autres pays, montrent que le transport à traction animale continuera à se répandre lentement, même si le crédit n'est pas disponible ; cependant, le processus peut être accéléré par la proposition de crédit rural, que cela soit par des agences gouvernementales, des projets, des ONG, des associations d'épargne et de prêt, ou par le secteur privé.

Le succès financier des systèmes de crédit a varié considérablement, en fonction de nombreux facteurs, tels que les taux d'intérêt, l'inflation et la corruption, ainsi que des perceptions, par les paysans, du besoin de remboursements. Les systèmes qui ont le mieux réussi ont été associés aux possibilités de génération de revenus, telles que la commercialisation des récoltes (coton, arachides, maïs) ou l'entretien routier.

### **Exemple de la Zambie**

Un exemple en provenance d'une région éloignée de la province du nord-ouest de la Zambie illustre la manière dont la combinaison de

la commercialisation agricole, du crédit et de la fourniture de charrettes peut stimuler une économie locale (8, 19). Dans une région où la traction animale était presque inconnue, un projet a établi un petit atelier pour fabriquer des charrettes à bœufs qui peuvent être utilisées pour le transport de maïs vers des dépôts de commercialisation. L'adoption des charrettes à bœufs, avec l'assistance de vulgarisation et de crédit, a été assez rapide, et les revenus provenant de la vente de maïs et de la location de charrette ont facilité le remboursement du prêt. Une masse critique d'utilisateurs et des services d'appui se sont développés, et l'objectif d'avoir une charrette pour dix ménages a été atteint et même dépassé. La crainte était, au début, que le projet sature le marché avec des charrettes à bœufs. En fait, la diffusion du transport attelé a stimulé le développement et la croissance économiques qui se sont traduits par davantage de demande de transport. Avec la disparition de la contrainte relative au transport sur la tête, plus de maïs, de légumes et de fruits peuvent être cultivés et fournissent ainsi plus de travail pour les charrettes à bœufs. Les charrettes ont aussi permis de transporter une grande variété d'autres marchandises, telles que l'eau, le bois de chauffe et les matériaux de construction. Certains paysans ont commencé à faire du commerce entre les villages. Aujourd'hui, il y a encore des possibilités d'expansion, étant donné que presque tous les paysans aspirent à posséder une charrette à bœufs, et plus d'une s'ils possèdent une grande ferme et/ou une grande famille. Bien que plusieurs ateliers fabriquent et réparent actuellement les charrettes, on manque toujours d'essieux et le marché est limité par la rareté actuelle du crédit.

Cet exemple est entièrement en cohérence avec les expériences en Afrique de l'Ouest (par exemple, Sénégal et Mali) où la combinaison d'une bonne provision de charrettes et de l'accès au crédit a permis aux charrettes en traction animale de devenir une composante normale des systèmes de production agricole et du commerce rural. Il illustre également l'énorme potentiel de croissance dans le « marché » des charrettes qui existe encore dans de nombreux pays africains.

## ■ ROLES DES GOUVERNEMENTS

### ET DE LA SOCIÉTÉ CIVILE DANS L'AVENIR

L'essentiel de l'expansion de la traction animale en Afrique subsaharienne et à Madagascar s'est produit au niveau des petits paysans avec des services d'appui fournis par le secteur privé de proximité. Là où la traction animale est fermement établie, la réduction de l'intervention de l'Etat dans le secteur aura peu d'impact sur son utilisation. Le rôle des gouvernements consistera à fournir un environnement favorable qui encourage l'utilisation efficace, appropriée et durable de la traction animale pour le transport.

### *Services privés et crédit*

Bien que la plupart des services pour le transport par les animaux puissent être fournis par le secteur privé, de l'appui stratégique peut être requis pour aider à créer une masse critique de charrettes abordables. L'importance du crédit pour permettre l'acquisition de charrettes a été mise en évidence. Si les gouvernements reconnaissent l'importance de la traction animale pour le transport dans le cadre de la lutte contre la pauvreté, ils devraient appuyer activement le développement de systèmes adéquats de crédit rural. Le secteur bancaire formel offre rarement des facilités abordables de crédit aux paysans dans les zones rurales éloignées et donc les ONG, les associations d'épargne et de crédit, ainsi que les projets de développement ont encore un rôle très important à jouer. Fréquemment, ces organisations ont des produits de crédit adéquats pour des prêts saisonniers, des prêts commerciaux et le développement de petites entreprises.

Elles n'ont pas toujours l'offre de prêts adéquats pour l'achat d'une charrette (qui nécessiterait probablement une période de prêt de deux ans). Les gouvernements devraient faciliter les activités des prestataires de crédit et les encourager à revoir leurs produits en fonction des besoins locaux de transport.

### *Sécurité*

S'il y a la guerre, les animaux de travail risquent d'être réquisitionnés, volés ou abattus. Les guerres au Sierra Leone et au Mozambique ont considérablement réduit le nombre d'animaux de travail (1, 22). Cependant, même dans les pays en paix, le vol d'animaux est un problème grave. Les paysans citent fréquemment le vol de bétail comme contrainte majeure à l'utilisation des bœufs de labour (et une des raisons pour lesquelles les ânes sont utilisés). Bien que les communautés locales puissent aborder de nombreuses questions de sécurité, les gouvernements ont un rôle majeur à jouer dans la résolution des problèmes de non-respect de la loi, de vol et de corruption.

### *Lutte contre les maladies*

La prévention des maladies est aussi un domaine nécessitant l'intervention de l'Etat. Bien que les paysans eux-mêmes et des services privés (formels ou informels) puissent fournir les soins aux animaux, une lutte stratégique contre les grandes épizooties au niveau des populations animales doit faire l'objet d'une planification par les gouvernements (même si la mise en œuvre est assurée par le secteur privé). Il ne s'agit pas d'une question spécifique à la traction animale (étant donné qu'elle touche tout le bétail), mais les risques de perte des animaux de trait ont un fort impact potentiel.

### *Réglementations relatives à la sécurité et au bon entretien des animaux*

Le transport par les animaux peut mettre en danger, de différentes manières, la santé, la sécurité et le bien-être des utilisateurs, des autres usagers de la route ou des animaux. Les charrettes qui traversent ou qui tournent sur les routes principales peuvent mettre en danger les véhicules qui circulent vite. Les véhicules motorisés peuvent heurter les animaux de toutes sortes sur les routes principales. Dans une récente enquête en Namibie, il a été établi que, bien que les ânes aient été perçus comme étant le principal problème, les autres animaux sont aussi susceptibles d'être impliqués dans des accidents (11). Les charrettes ou animaux de bât surchargés ou instables peuvent occasionner des blessures physiques aux êtres humains ou aux animaux. Les animaux paniqués et/ou les freins inadéquats peuvent causer des accidents. Les harnais ou les bâtts mal conçus peuvent blesser les animaux. Les déplacements nocturnes équipés de feux inadéquats et/ou caractérisés par le manque de réflecteurs peuvent constituer un danger pour tous les utilisateurs de la route.

Les utilisateurs de transport animal sont souvent des personnes pauvres et désavantagées qui essaient de maximiser leurs revenus pour un minimum de dépenses. Les revenus sont souvent maximisés en faisant des chargements allant jusqu'aux limites physiques (plutôt qu'aux limites de sécurité). Les dépenses sont minimisées si l'on économise au détriment de la maintenance et des articles jugés non essentiels, tels que les feux et les réflecteurs. Les vies de ces personnes comportent souvent de nombreux risques et dangers ; alors, ils voient peu de raison pour réduire les charges ou pour dépenser de l'argent juste pour améliorer la sécurité.

Le gouvernement a un rôle majeur dans l'élaboration de réglementations positives et réalistes qui ne fassent pas entrave au développement du marché libre des services et des technologies de transport. A ce jour, la plupart des réglementations relatives au transport par

les animaux en Afrique sont négatives. Les autorités locales peuvent interdire les charrettes sur des voies à circulation rapide ou à congestion. Certaines autorités municipales, y compris celles d'Addis Abeba et d'Islamabad, bannissent les animaux de transport parce qu'ils sont perçus comme démodés. Les responsables de cette législation se déplacent presque toujours en voiture, et ils ignorent la valeur et l'importance des charrettes. Une approche plus positive consisterait à créer des voies et/ou couloirs séparés pour les véhicules de petite taille ou de circulation lente, tels que les charrettes par traction animale. Bien que certaines villes africaines disposent actuellement de pistes pour les cyclistes, peu disposent de couloirs conçus pour les charrettes. Une telle infrastructure requiert une planification importante et a des implications en matière de coût, ainsi que des avantages sociaux et économiques, y compris la lutte contre la pauvreté.

Dans tous les pays, on peut voir des exemples d'animaux traités avec cruauté : ils peuvent être battus, surchargés ou blessés par de mauvais harnachements ou des bâtis inadéquats ou des charrettes dangereuses. Les réglementations peuvent être utilisées pour améliorer l'entretien des animaux et la sécurité du public en fixant des limites sur le poids du chargement ou en prohibant les pratiques cruelles. Les réglementations peuvent aussi concerner des systèmes de sécurité tels que les réflecteurs, les systèmes de freinage ou l'assurance. Dans certains pays, y compris en Afrique du Sud, il y a des réglementations relatives au transport par traction animale en termes à la fois de sécurité routière et de bon entretien des animaux. Cependant, l'expérience de nombreux pays montre que la réglementation, par elle-même, n'est pas susceptible d'améliorer ni la sécurité, ni le bon entretien des animaux. Les utilisateurs ont besoin d'être convaincus de la valeur de l'entretien et de la sécurité, avec une mise en conformité cohérente. Ceci peut se réaliser au travers de la collaboration entre les autorités locales, et les groupements et ONG concernés (par exemple, les associations de transporteurs et les organisations se souciant du bon entretien des animaux).

### **Autorisation et assurance**

Les systèmes d'autorisation locale de transport par les animaux sont quelquefois utilisés pour générer des gains, contrôler les effectifs et maintenir les normes. Au Cuba, les animaux et les véhicules doivent faire l'objet d'une inspection annuelle avant renouvellement des autorisations, et les conditions stipulent également que les opérateurs doivent disposer d'une assurance adéquate et de récépissés de paiement d'impôts (21). Les systèmes d'autorisation peuvent être utilisés pour améliorer les normes, mais les responsables publics peuvent, à l'occasion, essayer de profiter de leur statut. Au Maroc, les ONG, se souciant du bon entretien des animaux, ont été mandatées pour aider aux inspections précédant la livraison de licences (7).

La plupart des opérateurs de transport par les animaux travaillent entièrement dans le secteur informel, dans lequel l'assurance est rarement disponible et très rarement abordable. Jusqu'à ce que les compagnies d'assurance aient la capacité de fournir une offre de couverture abordable aux opérateurs, il n'est pas réaliste de légiférer pour une assurance obligatoire pour le transport animal, en particulier en milieu rural.

### **Préoccupations environnementales**

Les animaux de transport laissent des excréments sur les routes, avec des concentrations dans les zones de chargement et de déchargement. Certaines personnes considèrent ce fait désagréable à la vue ou non hygiénique (bien que le fumier soit souvent ramassé et utilisé). Dans certaines régions urbaines, il est demandé aux utilisateurs d'animaux de travail d'évacuer les excréments et une variété de systèmes de ramassage est disponible : par exemple,

les ânes à Lamu sur la côte du Kenya peuvent être équipés de « sacs de derrière » lorsqu'ils travaillent en milieu urbain.

### **Associations**

Là où les systèmes de transport sont utilisés comme services publics, les opérateurs forment souvent des associations. C'est le cas très souvent des chauffeurs de taxis (que les taxis soient motorisés ou tirés par des chevaux), principalement pour fixer les prix et pour assurer la solidarité (faire pression sur les autorités). Ces associations peuvent également être utilisées pour maintenir ou améliorer les normes. En Ethiopie, les transporteurs qui se servent d'ânes de bât ont formé des associations (16). Elles ont fait pression pour obtenir la provision d'installations appropriées de parking pour les ânes aux terminaux de vente de marchandises, où les produits qui arrivent dans des camions sont transférés aux ânes pour une distribution ultérieure. Les utilisateurs du transport par les animaux forment très rarement des associations, mais les groupes d'utilisateurs pourraient aider à faire pression afin d'améliorer les normes, les facilités, la réglementation et l'image de la traction animale pour le transport.

### **Intégration des modes de transport (par l'homme, les animaux et les moteurs)**

Les services du gouvernement responsables du transport se concentrent presque invariablement sur les systèmes de transport motorisé et négligent le développement de la traction animale. Cependant, des systèmes de transport plus efficaces peuvent se développer par la combinaison des différents avantages comparatifs des divers modes de transport (par les hommes, les animaux et les moteurs). Les véhicules à moteur (camions, bus, taxis-brousse) continueront à se développer pour certains services, en particulier pour les longues distances et le transport interurbain. En milieu rural, la croissance du transport motorisé peut être assistée par l'utilisation accrue du transport par animal de marchandises et de personnes vers et en provenance des « noyaux » de transport rural. Si le transport par les animaux est utilisé pour consolider et répartir les volumes de travail du transport motorisé, le grand marché du transport tout entier devient plus efficace et peut se développer en taille et rentabilité, avec des avantages mutuels profitant aux grands et petits transporteurs. Ceci est bien illustré par le système de marchés hebdomadaires de nombreux pays du Sahel, dans lesquels les charrettes tirées par des animaux fournissent et distribuent maintenant des marchandises provenant de la région rurale desservie, justifiant, ainsi, de plus grands volumes de transport motorisé pour desservir ces marchés.

Cette intégration du service par la traction animale et du service motorisé est basée sur une série de noyaux locaux disposant d'échanges entre les modes (marchés, dépôts ou terminaux de passagers) où les transferts peuvent se faire facilement entre le grand transport et le petit transport (20). En bannissant la traction animale autour des marchés et des terminaux de transport, certains planificateurs de transport et les autorités locales n'ont pas compris les enjeux et n'ont pas su maximiser l'efficacité du transport. Au contraire, les autorités devraient encourager la complémentarité entre les technologies et planifier une plus grande complémentarité. De manière idéale, les terminaux de transport rural et les marchés devraient faire l'objet d'une planification dans l'espace et dans le temps afin de faire une utilisation optimale de la traction animale pour approvisionner les camions de longue distance.

### **Entretien routier**

L'entretien routier en milieu rural constitue un problème en Afrique et à Madagascar. Ce sont encore les gouvernements

(centraux ou décentralisés) qui paient le coût d'entretien des routes rurales, bien que le travail soit de plus en plus sous-traité par le secteur privé ou des associations locales. Il y a un intérêt croissant dans l'utilisation de systèmes abordables et durables basés sur la main d'œuvre. Les animaux peuvent être utilisés pour le transport de graviers, de pierres et d'eau, et aussi pour des travaux de nivellement et d'aménagement. Ce thème entier de l'utilisation efficace des animaux pour l'entretien des routes a été négligé et requiert plus d'attention. Une collaboration de mise en réseau avec des projets expérimentés d'entretien routier en Amérique centrale pourrait s'avérer fructueuse (10).

### Education et formation

En Afrique, la traction animale a été négligée dans les programmes d'éducation aux niveaux primaire, secondaire et tertiaire, et il s'agit, là encore, de la responsabilité des gouvernements. Une grande variété de professionnels, y compris des vétérinaires et des planificateurs de transport, n'ont rien appris sur la traction animale pendant leur formation. Ces personnes ont maintenant besoin de formation continue pour s'assurer que leur travail est pertinent par rapport aux besoins des utilisateurs de la traction animale pour le transport.

### ■ CONCLUSION

Dans une grande partie de l'Afrique subsaharienne, l'utilisation des animaux pour le transport s'accroît et continuera de le faire dans un futur prévisible. La population des ânes, qui constituent en premier lieu des animaux de transport, augmente et la variété de leurs utilisations augmente aussi. L'utilisation de bœufs de labour se développe graduellement vers les régions plus humides, avec la déforestation comme conséquence partielle. Dans les régions où les bœufs sont déjà utilisés pour l'agriculture, un nombre croissant de paysans obtiennent et utilisent des charrettes qui contribuent à une intégration durable de l'agriculture et de l'élevage, à une commercialisation rentable et à des avantages sociaux pour les hommes, les femmes et les enfants. Le manque de crédit rural et l'insuffisance de la disponibilité des essieux de charrettes et de roues constituent une contrainte à une expansion plus rapide des charrettes.

Pendant le XX<sup>e</sup> siècle, les services officiels de vulgarisation, les compagnies et les projets ont joué un rôle important dans l'introduction et l'expansion de la traction animale pour le transport. Il y a eu également de nombreuses tentatives pour assister les paysans à l'aide de services d'appui, y compris la passation de marchés, la formation et la fourniture d'équipements. Dans la plupart des pays, ces services sont maintenant fournis par le secteur privé. Dans des nouveaux domaines d'introduction où il n'y a pas encore de masse critique d'utilisateurs pour soutenir les services du secteur privé, un certain appui au développement peut alors accélérer le processus ; ces services peuvent être fournis de manière efficace par les associations, groupements et ONG, au travers d'un travail avec les communautés locales et le secteur informel. L'assistance au développement de la traction animale devrait, de ce fait, être ciblée vers le crédit rural, et l'amélioration des approvisionnements de charrettes par le secteur privé (roues et essieux) et les groupements impliqués. Une plus grande utilisation de la traction animale pour l'entretien des routes rurales pourrait aussi être bénéfique.

Les gouvernements devraient maintenir un environnement favorable au développement de la traction animale, dans le but de fournir des systèmes efficaces, intégrés de transport, qui combinent des options complémentaires constituées d'option motorisée (pour longue distance) et non motorisée (locale) de transport, s'appuyant mutuellement. La prohibition devrait être évitée et une infrastructure complémentaire alternative devrait être fournie pour le transport par

les animaux, afin de faciliter l'accès aux marchés. La législation relative à l'autorisation, l'assurance, la sécurité et l'entretien des animaux ne sera efficace que si les processus sont transparents, les utilisateurs en comprennent les bienfaits et les différentes parties prenantes coopèrent entre elles afin de trouver des moyens acceptables de mettre en place les réglementations.

### BIBLIOGRAPHIE

1. BANGURA A.B., 1999. The effects of the on-going war on animal traction in Sierra Leone. In: Starkey P., Kaumbutho P., Eds, Meeting the challenges of animal traction. Harare, Zimbabwe, ATNESA / London, UK, Intermediate Technology Publications, p. 247-249. (available at: [www.atnesa.org](http://www.atnesa.org))
2. BLENCH R.M., 2000. A history of donkeys, wild asses and mules in Africa. In: Blench R.M., MacDonald K.C., Eds, The origins and development of African livestock: archaeology, genetics, linguistics and ethnography. London, UK, UCL Press.
3. FALL A., 2002. L'adoption et la diffusion de la charrette asine dans le contexte du Sénégal. Etude de cas. *Bull. Forum int. Transp. rural Dév.*, 9 : 3. (disponible à [www.ifrtd.org](http://www.ifrtd.org))
4. FERNANDO P., STARKEY P., 2004. Donkeys and development: socio-economic issues. In: Starkey P., Fielding D., Eds, Donkeys, people and development. Wageningen, The Netherlands, CTA, p. 31-44. (available at [www.atnesa.org](http://www.atnesa.org))
5. FISCHER R., 1994. A note on the use of donkeys for rural road maintenance in Tanga Region, Tanzania. In: Starkey P., Mwenya E., Stares J., Eds, Improving animal traction technology. Wageningen, The Netherlands, CTA, p. 448-449.
6. HAVARD M., FAYE A., 1988. Eléments d'analyse de la situation actuelle de la culture attelée au Sénégal : perspectives d'études et de recherches. In: Starkey P., Ndiame F., Eds, Proc. networkshop Animal power in farming systems, Freetown, Sierra Leone, 17-26 Sept. 1986. Eschborn, Germany, GTZ, p. 241-252.
7. JONES K.E., 2004. Transport animal welfare legislation and inspection: how to progress and succeed. In: Proc. workshop The challenge of improving transport animal welfare in the world, Silsoe, UK, 24 April 2003. Chertsey, UK, World Association for Transport Animal Welfare and Studies. (in press) (available at [www.taws.org](http://www.taws.org))
8. LOFFLER C., 1994. Transfer of animal traction technology to farmers in the North Western Province of Zambia. In: Starkey P., Mwenya E., Stares J., Eds, Improving animal traction technology. Wageningen, The Netherlands, CTA, p. 354-359.
9. METTRICK H., 1978. Oxenisation in The Gambia. London, UK, Ministry of Overseas Development, 68 p.
10. MONTIEL W., 2002. Rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales con metodología de mano de obra comunitaria y tracción animal en Nicaragua. In: Memoria IV encuentro latinoamericano de tracción animal y tecnologías apropiadas. Nicaragua, RELATA, p. 66-74.
11. MUDAMBURI B., CHIGARIRO J., NAMALAMBO E.S., CHITSIKO R.J., 2003. Donkey population and management for utility in relationship to environmental degradation and traffic accidents in north central Namibia. Windhoek, Namibia, Ministry of Agriculture, Water and Rural Development / Harare, Zimbabwe, Ministry of Lands, Agriculture and Rural Resettlement, 69 p. (available at [www.atnesa.org](http://www.atnesa.org))
12. MUNGROOP R.R., 1989. Dressage des jeunes bovins en culture attelée : guide pratique d'un stage de 21 jours. Bamako, Mali, Institut d'économie rurale et Compagnie malienne pour le développement des textiles / Amsterdam, Pays-Bas, KIT, 62 p.
13. MUZZOLINI A., 2000. Livestock in Saharan rock art. In: Blench R.M., MacDonald K.C., Eds, The origins and development of African livestock: archaeology, genetics, linguistics and ethnography. London, UK, UCL Press.
14. MWENYA E., CHISEMBELE C., 2004. Donkeys in Zambia: experiences with their importation and quarantine. In: Starkey P., Fielding D., Eds, Donkeys, people and development. Wageningen, The Netherlands, CTA, p. 145-149. (available at [www.atnesa.org](http://www.atnesa.org))
15. RGTA. Présentation du Réseau guinéen pour la traction animale. Kindia, Guinée, Rgta, 22 p.

16. SISAY ZENEBE, TILAHUN FEKADE, 2004. The role of donkey pack transport in the major grain market of Addis Ababa. In: Starkey P., Fielding D., Eds, Donkeys, people and development. Wageningen, The Netherlands, CTA, p. 69-76. (available at [www.atnesa.org](http://www.atnesa.org))
17. STARKEY P., 2000. The history of working animals in Africa. In: Blench R.M., MacDonald K.C., Eds, The origins and development of African livestock: archaeology, genetics, linguistics and ethnography. London, UK, UCL Press, p. 478-502.
18. STARKEY P., 2002. Moyens de transport locaux pour le développement rural. London, UK, DFID, 48 p. (disponible à [www.animaltraction.com](http://www.animaltraction.com))
19. STARKEY P., 2002. Solutions pour le transport local : acteurs, exemples et contre exemples. Washington DC, USA, Banque mondiale, 80 p. (disponible à [www.animaltraction.com](http://www.animaltraction.com))

20. STARKEY P., ELLIS S., HINE J., TERNELL A., 2003. Améliorer la mobilité rurale : solutions pour développer les transports motorisés et non motorisés en milieu rural. Document SSATP 72F. Washington DC, USA, Banque mondiale, 72 p. (disponible à [www.animaltraction.com](http://www.animaltraction.com))
21. STARKEY P., RIOS A., VALDES H., SOTTO P., 2003. The importance of horses, donkeys and mules in modern Cuba. In: Pearson R.A., Fielding D., Tabbaa D., Eds, Proc. 4th int. Colloq. Working equines, Al Baath University, Hama, Syria, 20-26 April 2002. London, UK, SPANA, p. 329-336. (available at [www.atnesa.org](http://www.atnesa.org))
22. VON KEYSERLINGK A., 1999. The challenges of reintroducing animal traction in post-war Mozambique. In: Starkey P., Kaumbutho P., Eds, Meeting the challenges of animal traction. Harare, Zimbabwe, ATNESA / London, UK, Intermediate Technology Publications, p. 264-268. (available at [www.atnesa.org](http://www.atnesa.org))

## Summary

**Starkey P.** Animal-Powered Transport in Sub-Saharan Africa and Madagascar: Implications for the Changing Roles of Governments and Civil Society

Animal power for transport will continue to increase in Africa. Animals are used for riding, pack transport and pulling carts, wagons and sledges. Equines work in semiarid areas and highlands; the range of donkeys is expanding. Ox carts are increasing but limited by poor availability of axles, wheels and credit. Animal transport boosts sustainable crop-livestock integration and marketing. Informal hiring is common. Commercial freight and passengers services exist in suburban areas. Some animals are used for forestry, urban waste transport and road maintenance. This paper reviews the evolution of animal transport in Africa, and the roles of governments and the private sector. During the twentieth century, animal power was introduced by formal extension services, and spread through farmer contacts. Credit was important for expansion of cart ownership and remains so. With economic liberalization, state services are declining so farmers, craftspeople and private workshops provide most supporting services. Government, associations, and NGO services are still needed where oxen or donkeys are being introduced. Governments should facilitate the expansion of animal power and regulate for improvements. Liberalization policies should encourage complementary transport, with suitable terminals where motor and animal transport systems meet. Regular markets optimized to allow animal transport to supply trucks and buses can increase overall transport profitability and rural livelihoods. Prohibiting animal transport is seldom appropriate. Governments, transport associations, NGOs and users should work together to develop and enforce safety and animal welfare regulations and encourage good technologies, licensing, testing, insurance, and suitable infrastructure for animal transport.

**Keywords:** Bullock - Donkey - Horse - Animal power - Cart - Economic policy - Africa south of Sahara.

## Resumen

**Starkey P.** El transporte mediante tracción animal en Africa sub sahariana y en Madagascar: implicaciones en la evolución del papel de los gobiernos y de la sociedad civil

El uso de animales para el transporte continuará a aumentar en Africa. Los animales son utilizados para la monta, la construcción y el tiro de carretas, carruajes y trineos. Los equinos son utilizados en las zonas semi áridas y las mesetas; el uso de asnos se desarrolla. La cantidad de carretas de bueyes aumenta, aunque dentro de los límites de la disponibilidad de los ejes, de las ruedas y del crédito. El transporte animal aumenta la integración durable de la agricultura-cría y el acceso al mercado. El alquiler informal de los animales es frecuente. Los servicios de transporte comercial de mercaderías y pasajeros son practicados en las zonas peri urbanas. Algunos animales son utilizados para descargas, transporte de desechos urbanos y mantenimiento de caminos. Este documento presenta una perspectiva histórica de la evolución del transporte mediante animales en la región y del papel que juegan los gobiernos y el sector privado. Durante el siglo XX, los servicios de divulgación introdujeron la tracción animal, la cual se desarrolló a través el contacto de los campesinos. El crédito a aumentado el acceso a las carretas y este es aún importante. Con la liberalización económica, los servicios del estado han disminuido los apoyos, ahora ofrecidos por el sector privado informal, los artesanos y talleres privados. El apoyo de los gobiernos y de las ONG es todavía necesario en las zonas en donde los bueyes y los asnos son introducidos. Los gobiernos tienen un papel crucial en la facilitación de la expansión de la tracción animal y en la regulación de una utilización mejorada. Las políticas de liberalización deberían impulsar la complementariedad del transporte con atelajes y motorizado mediante intercambios apropiados entre estos diferentes modos. Los mercados semanales, distantes y organizados para favorecer un uso óptimo de la tracción animal en cuanto a la carga de camiones en trayectos largos, pueden aumentar la rentabilidad global del transporte. La prohibición del transporte animal es raramente apropiada. Los gobiernos, asociaciones de transporte, utilizadores y ONG deberían impulsar el desarrollo y la puesta en vigor de reglas de seguridad y de bienestar de los animales, de buenas tecnologías, el establecimiento de autorizaciones, la verificación, el seguro y una infraestructura apropiada par el transporte con animales.

**Palabras clave:** Buey - Asno - Caballo - Energía animal - Carreta - Política económica - Africa al sur del Sahara.