



CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ALIMENTATION, DE L'AGRICULTURE ET DES ESPACES RURAUX

RAPPORT

Évaluation du potentiel de développement du cheval territorial au plan national

établi par

Jean-Louis DURIEZ

*Inspecteur général de
la santé publique vétérinaire*

Éric FOUQUET

*Inspecteur général de
la santé publique vétérinaire*

Avec la contribution d'Anick Leblanc-Cuvillier, documentaliste

Septembre 2012

CGAAER n°12 020

Sommaire

<i>Résumé – mots clés</i>	4
<i>Recommandations</i>	5
<i>Introduction</i>	7
1. Origine de la mission	9
2. Méthodologie	9
3. Essai de définition du « cheval territorial »	10
<i>Analyse</i>	12
1. Une filière en réel développement	12
1.1. Cheval territorial et développement durable	12
1.2. Le secteur du cheval territorial	12
1.3. Des acteurs nombreux et variés	14
1.4. Des initiatives effectives et bénéfiques	17
2. Principaux constats	18
2.1. Une filière éclatée et mal connue... ..	18
2.2. mais disposant de sérieux atouts.....	18
2.3. avec des opportunités à saisir... ..	18
2.4. en faisant toutefois preuve de vigilance	19
3. Des problématiques bien identifiées à résoudre	20
3.1. Une certaine méconnaissance de la filière.....	20
3.2. La formation des hommes, leur statut, les métiers, la réglementation	20
3.2.1. Des formations et des métiers très divers	20
3.2.2. Une réglementation qui doit s'adapter aux utilisations du cheval.....	21
3.3. La sélection et la formation des chevaux - caractérisation des chevaux	22
3.4. Matériels et équipements.....	23
3.5. Un appui à mettre en oeuvre auprès des collectivités locales.....	24
3.5.1. Une offre d'aides publiques à optimiser.....	24
3.5.2. Satisfaire le fort besoin d'ingénierie des collectivités	25
3.6. Mise en place d'une charte par et pour la profession	26
3.7. Maintien et renforcement des réseaux	26
4. Potentiel de développement	26
<i>Conclusion</i>	28
<i>Annexes</i>	30
Liste des recommandations (dans l'ordre d'apparition dans le rapport)	30
Aspects réglementaires du code de la route spécifiques aux véhicules à traction animale	31
Lettre de mission	38
Personnes rencontrées	40
Sites web.....	40
Documentation	41
Réglementation.....	41
Glossaire.....	42

Résumé – mots clés

Résumé

Depuis une dizaine d'années, de nombreuses collectivités locales et territoriales ont développé (ou soutenu) la mise en place de services hippomobiles afin d'apporter une solution à certaines missions de service public. Ainsi, la collecte de déchets (verre, cartons, déchets verts...) ou l'entretien de l'espace public (tonte des pelouses, arrosage des plantations, débardage des arbres des parcs) ou encore le transport de personnes (transport public, transport scolaires...) ou enfin la surveillance et le gardiennage du domaine public, peuvent être confiées, en régie ou en prestation de service, à des équipes associant cheval, matériel et meneurs ou cavaliers, qui assument, de façon permanente ou saisonnière des tâches dévolues aux services communaux ou intercommunaux.

Cette démarche pourrait apparaître paradoxale, folklorique et anachronique. En réalité, elle s'inscrit dans le cadre général du « développement durable », que ce soit sur le plan économique, environnemental ou sociétal, comme on le verra dans le présent rapport. En ce sens, elle est résolument moderne et innovante.

La mise en place de services faisant appel à ce qu'il est convenu d'appeler le « cheval territorial » est présentée sous ces différents aspects, et notamment la mise en place par ses promoteurs d'un véritable réseau de partenaires, qui jouent un rôle essentiel dans cette montée en puissance du phénomène. Partant de cet état des lieux un certain nombre de propositions sont formulées, notamment en vue de renforcer la sécurité publique à l'égard du triptyque cheval, matériel, personnel.

Le ministère chargé de l'agriculture, qui s'est jusqu'alors plutôt appliqué à soutenir l'amont de la filière équine, ne peut ignorer ce phénomène et se doit d'apporter un concours actif, d'ailleurs réclamé par les acteurs.

À l'écoute des « homme-clés » du cheval territorial, l'Institut français du cheval et de l'équitation, dépositaire des connaissances et des compétences issues des Haras nationaux paraît être le mieux à même d'apporter son concours et son expertise et ceci s'inscrit parfaitement dans le cadre de ses missions et de son projet stratégique.

Mots clés

cheval territorial, commission nationale, économie, écologie, insertion

Recommandations

En ce qui concerne les professionnels concernés par l'utilisation de chevaux territoriaux, trois recommandations sont formulées

1) Il convient que le MAAP¹ (DGPAAT¹), en relation avec les cochers professionnels (SNCP), prenne l'attache du ministre du commerce de l'artisanat et du tourisme pour faire inscrire la profession de cocher professionnel au répertoire de métiers.

2) Devant la diversité des formations dispensées, qu'il s'agisse de formations diplômantes, de simples titres ou certificats d'aptitudes, les rapporteurs estiment nécessaire qu'un recensement des enseignements dispensés soit effectué sur la base des informations de la DGER² afin de proposer un socle commun de formation et d'évaluation aux établissements qui les dispensent. Pour ce qui concerne l'accès à une qualification reconnue de cocher professionnel, il comprendra trois axes :

1) Assurer la correspondance rigoureuse entre le référentiel métier et le référentiel de formation.

2) Associer des professionnels justifiant d'une qualification reconnue dans les jurys d'examen.

3) Mettre l'accent sur l'acquisition de connaissances pratiques en imposant des épreuves de conduite d'attelage sur un parcours urbain dans les conditions réelles d'exercice du métier de cocher professionnel.

Le principal problème est dans l'application par tous des modalités d'examen. Il est également proposé de revoir le « référentiel métier » et de voir dans quelle mesure on peut « durcir l'autorisation d'exploiter ».

3) Procéder à une évaluation de la réglementation du code de la route relative aux véhicules à traction animale afin de proposer les ajustements nécessaires à une utilisation adaptée aux conditions de circulation actuelles.

Pour ce qui concerne plus particulièrement le regroupement de l'action publique en matière de cheval territorial au sein de l'IFCE, cinq recommandations sont formulées :

1) Étendre la mission de l'Observatoire économique et social du cheval de l'IFCE³ au domaine du cheval territorial.

2) Engager une réflexion en vue de définir un protocole d'évaluation comportementale d'un cheval et de caractériser son aptitude à l'utilisation dans le domaine public. Il serait préférable d'éviter de voir coexister des protocoles multiples donnant lieu à des interprétations non consensuelles.

3) Établir sans équivoque la limite entre les appuis possibles de l'IFCE et les prestations relevant du secteur concurrentiel afin de définir un positionnement clair de l'établissement vis à vis de ses interventions auprès des collectivités.

4) Mettre le sujet de l'élaboration d'une charte des professionnels à l'ordre du jour du comité de pilotage « cheval territorial » mis en place au sein de l'IFCE.

5) Mettre en place de manière formelle et au sein de l'IFCE un poste de coordonnateur/délégué/animateur national cheval territorial.

¹ DGPAAT : Direction générale des politiques agricole, agroalimentaire et des territoires

² DGER : Direction générale de l'enseignement et de la recherche

³ IFCE : Institut français du cheval et de l'équitation

Introduction

Qu'on l'appelle cheval citadin, cheval territorial, cheval communal ou encore cheval citoyen - Qu'on estime que le cheval n'a jamais vraiment totalement disparu de la cité, ou qu'on associe l'apparition du « cheval dans la ville »⁴ à un colloque en Avignon en 2000, ou encore au premier « congrès national des chevaux territoriaux » à Trouville en 2003, toujours est-il qu'aujourd'hui on assiste à un phénomène qui ne devrait pas s'arrêter de sitôt : l'utilisation de plus en plus importante de chevaux associés aux diverses tâches dévolues aux communes et leurs communautés, comme on le verra dans ce rapport.

On trouvera à la page suivante une copie de l'introduction d'un traité d'hippiatrie du début du siècle dernier, démontrant la supériorité du cheval sur l'automobile, dont la lecture prête à sourire, tant il est vrai que la traction hippomobile a cédé la place à la motorisation, notamment dès que le problème de l'alimentation en carburant a pu être résolu.

À l'heure où le problème de l'énergie se pose, non plus pour des considérations de logistique (cf. page suivante), mais essentiellement de coût, d'impact climatique, et à long terme de raréfaction de la ressource en combustibles fossiles, on constate que l'automobile, qui a supplanté la traction animale, ne l'a pas forcément remplacée en toutes circonstances. Nous verrons que dans certaines situations des chevaux attelés à un matériel adapté et bien menés font mieux et à meilleur compte que les camions automobiles, tant en terme de coût qu'en terme d'efficience.

Paradoxe d'une époque où tout concourt à augmenter notre dépendance à l'énergie, la redécouverte des vertus de l'espèce chevaline est peut être la vraie modernité. C'est du moins ce que les nombreuses expériences réussies dans plus de 200 communes de France, mais aussi au-delà de nos frontières tendent à prouver.

⁴ Salon du cheval – Cheval Passion

LE CHEVAL

Organisation, conformation extérieure, comment on achète un cheval, production et élevage*

E. C. FRAISSE

INTRODUCTION (extrait)

« On a cru que le cheval, « la plus noble conquête de l'homme », ne résisterait pas à la concurrence de l'automobile, comme moyen de traction des véhicules, et que les tracteurs agricoles se substitueraient rapidement à lui comme moteur des machines de culture et de récolte.

Dès la fin de la guerre de 1914-1918, les tracteurs se sont répandus un peu partout, mais peu d'agriculteurs ont sensiblement réduit l'effectif des animaux de trait : le tracteur était surtout utilisé pour gagner du temps, activer la préparation du sol en vue de semailles ou de plantations retardées par des conditions atmosphériques défavorables, ou récolter plus rapidement.

Actuellement encore, bien que l'extension de la traction inanimée soit indéniable, on ne saurait affirmer, même si le problème de l'approvisionnement en carburant était résolu avec certitude, que le cheval de trait perdra toute raison d'être du point de vue économique dans les petites et moyennes exploitations agricoles, en dépit du développement des coopératives de culture mécanique.

Certes le recours à l'automobile pour les transports de produits nécessaires à l'agriculture et de récoltes s'est généralisé et s'étendra encore. L'agriculteur se sert de plus en plus volontiers de la camionnette pour aller vite assez loin, mais il ne paraît pas prêt à abandonner partout le cheval et notamment le cheval de trait léger capable de le conduire rapidement au marché voisin et d'effectuer à la ferme les travaux les plus divers.

Dans les villes, si les fiacres ont pratiquement disparu, supplantés par les taxis, le camion hippomobile à survécu. C'est que, comme autrefois, le prix de revient de la traction hippomobile, en cas d'arrêts fréquents et de parcours restreints, est « à égalité de cubage, de poids transporté, de personnel employé et de distance parcourue »⁵ plus ré/duit que celui de la traction automobile.

Il faut par contre reconnaître que l'armée moderne, là où elle dispose d'un réseau routier dense et bien entretenu, ne fait guère appel au cheval, même à proximité des zones de combat, car il existe maintenant des véhicules motorisés « tout terrain », qui ont, définitivement, semble-t-il, remplacé le cheval de guerre d'autrefois.

Le rôle du cheval n'en reste pas moins important et c'est pourquoi il demeure indispensable de rechercher un équilibre rationnel entre le moteur hippomobile et le moteur automobile, qui se complètent sans se nuire. ... »

* L'ouvrage dont il s'agit a été publié par la librairie Hachette, 79 boulevard Saint Germain - Paris. Il s'agit de la 4^{ème} réédition depuis 1927. « Ouvrage adopté par de Syndicat central des agriculteurs de France », il s'inscrit dans le cadre de l'« Encyclopédie des connaissances agricoles », fondée par M.E. Chancrin, et dirigée par M.J. Malabre, tous deux inspecteurs généraux de l'agriculture.

⁵ Congrès de l'élevage de 1932 (rapport de M. Darty)

1. Origine de la mission

La mission qui fait l'objet de ce rapport est partie de l'observation, tant par les services de l'État que de l'Institut français du cheval et de l'équitation, d'un regain d'intérêt des communes et des organismes publics périphériques, à l'utilisation du cheval comme alternative avantageuse à l'emploi de matériel mécanique classique. Les initiatives sont très nombreuses. Elles associent des éleveurs, des meneurs d'attelage, des enseignants, des formateurs mais aussi des fabricants de matériel et de harnais. Leur intérêt commun associé à une certaine passion ont présidé à l'avènement du «cheval territorial ».

Les pouvoirs publics ont toujours soutenu l'élevage du cheval dans ses diverses composantes. Aussi, face à la conjonction des initiatives précitées, l'intervention des pouvoirs publics paraîtrait logique en terme d'appui dans les différents domaines où la compétence de ses acteurs rencontre les besoins exprimés par les metteurs en scène de la cavalerie territoriale.

Telles sont les raisons pour lesquelles une mission a été confiée au CGAAER afin d'apporter une contribution aux efforts engagés par tous les partenaires et de tenter d'en évaluer le développement potentiel.

2. Méthodologie

Après avoir précisé avec la DGPAAT et l'IFCE, le périmètre de la mission et les orientations à donner à leurs investigations, les rapporteurs ont rencontré les principaux acteurs concernés par la mise en place de chevaux dans les communes et communautés urbaines. Le salon de l'agriculture a permis de rencontrer de manière informelle, mais néanmoins très instructive, les cochers professionnels venus animer les démonstrations organisées avec France Trait. La mission n'a pas donné lieu à la rédaction d'un guide d'entretien. Ceci n'a pas eu de conséquence négative sur la collecte de données tant les personnes rencontrées ont été prolixes, et ont abondé généreusement la mission en témoignages et documents utiles et directement exploitables. Il convient de souligner, et le rapport s'en fait l'écho, que les différents partenaires disposent de sites web très documentés et agréables à parcourir, d'autant plus qu'ils renvoient les uns et les autres à des sites partenaires qui couvrent le sujet d'une manière très complète et forment ainsi un réseau documentaire très abondant, que le lecteur est invité à consulter. Certains documents de première importance ont été découverts au fur et à mesure des allers et retours que les rapporteurs ont effectués entre la collecte d'informations et la rédaction du présent rapport. Leur consultation à un stade avancé a eu l'intérêt de confronter a posteriori les opinions exprimées dans le rapport.

La promotion de l'emploi du cheval dans les activités *dites* territoriales est un mouvement dont l'impulsion doit beaucoup à l'initiative d'« homme-clés » plutôt qu'à celle des pouvoirs publics dont l'appui a toujours soutenu l'amont de la filière équine, et principalement l'élevage. C'est donc avec le souci d'apporter modestement un témoignage documenté que les rapporteurs ont d'abord rédigé ce document plutôt que de prétendre montrer une voie que d'autres ont su tracer sans attendre. Dans cet esprit, les quelques **recommandations formulées sont généralement le reflet de préoccupations partagées exprimées par nos interlocuteurs en vue d'ouvrir la voie à d'utiles collaborations entre les pouvoirs publics et leurs établissements.**

3. Essai de définition du « cheval territorial »

D'apparition récente, le cheval territorial ne possède pas encore de définition bien établie. Il est plus facile de décrire ce qu'il fait que ce qu'il est. Nos différents entretiens sur le sujet nous amènent à définir le cheval territorial comme un cheval utilisé par une collectivité (en régie ou en prestation de service) afin d'assurer sur son territoire des missions de service public telles que : transport de passagers, ramassage de déchets, entretien d'espaces verts ou d'espaces naturels, prévention-sécurité...

Il constitue ainsi une énergie alternative au service d'une politique de développement durable au sein des collectivités.

Analyse

1. Une filière en réel développement

1.1. Cheval territorial et développement durable

La prise de conscience du concept « développement durable » a été, dans les années 1990, à l'origine d'un gain d'intérêt pour les modes de production plus économes et davantage respectueux de l'environnement et des attentes sociétales, notamment en agriculture. Parallèlement on a assisté, même s'il reste un peu confidentiel en dehors des initiés, à un renouveau de l'utilisation du cheval en agriculture, en forêt et également au sein des collectivités. Le retour du cheval en ville contribue au maintien du lien entre espaces ruraux et centres urbains.

Le cheval constitue à plusieurs titres un véritable acteur du développement durable notamment dans le domaine environnemental en jouant un rôle particulier dans une gestion des espaces et des paysages bénéfique au maintien et au développement de la biodiversité, mais également dans son rapport avec les hommes en particulier grâce à son utilisation par les collectivités : collecte de déchets, transport, entretien des espaces verts, sécurité...

Cette utilisation du cheval territorial connaît un engouement certain lié à la réussite d'initiatives diverses et variées qui reposent souvent sur la forte implication d'individus, généralement des élus, particulièrement motivés : les « acteurs-clés ». Ces initiatives répondent à des considérations économiques tout en introduisant une dimension sociale et environnementale qui dépasse la simple exécution de missions de service public.

L'élaboration d'un projet « cheval territorial » implique une multiplicité d'acteurs locaux publics, privés et de structures associatives qui ont nécessité de travailler en réseau pour optimiser leurs investissements afin de pouvoir le mener à terme. Il est indispensable que certains points clés soient pris en considération en ce qui concerne l'identification et la pertinence du besoin, l'accompagnement et la logistique.

En terme d'ingénierie de projet il existe une véritable demande en matière de référentiels, qui fait appel à des compétences techniques très variées et spécialisées : élevage/dressage/comportement du cheval, formation des conducteurs, construction de matériel et de véhicules adaptés et modernes...

Actuellement, on peut affirmer que le cheval territorial par la variété de ses missions, son rendement écologique largement supérieur à celui des engins motorisés, l'impact social qu'il suscite et son potentiel de développement constitue un véritable « agent de service public multifonctions » qui a sa place au cœur de nos préoccupations modernes en terme de développement durable au sein de la cité.

Les avantages collatéraux présentés par l'utilisation du cheval compensent le surcoût qui peut parfois apparaître par rapport à un véhicule à moteur. En particulier, il offre un potentiel d'emploi très supérieur (+ 50 %).

1.2. Le secteur du cheval territorial

Les démarches entreprises par les collectivités sont nombreuses et variées (plus de 200 communes ont franchi le pas ou le prévoient).

Sans être exhaustif, nous dresserons juste un panorama des principales catégories d'utilisation du cheval par les collectivités.

A noter l'existence de deux études complémentaires dans le domaine du cheval territorial :

1) L'étude INRA⁶/IFCE de juin 2011 dans le cadre d'un mémoire de fin d'études de l'ENITA⁷ de Bordeaux « **Le cheval au cœur de missions de service public : analyse de projets locaux innovants** » qui s'intègre dans un programme de recherche pluriannuel « cheval et territoire » vise à connaître les enjeux potentiels de cette filière à l'aide d'une démarche exploratoire s'intéressant en particulier aux dynamiques d'acteurs. Après l'analyse de projets existants cette étude s'attache à définir les conditions d'émergence des projets, évaluer leurs effets et apporter des préconisations sur le plan technique ainsi qu'en terme d'organisation. Elle fait ressortir, à l'issue d'une phase de recensement, 5 grandes catégories de projets : cheval en ville, intervention en milieu naturel, navettes hippomobiles, développement touristique, insertion sociale. Elle oriente ensuite son analyse sur une sélection de cas d'étude et d'entretiens (une trentaine) relatifs aux 3 premières catégories qui permet de dégager les principaux constats suivants :

- l'utilisation du cheval constitue souvent une réponse à un problème spécifique,
- la mise en place d'un projet cheval territorial est dépendante de la présence dans la collectivité d'un « acteur clé » qui apporte ses connaissances du milieu du cheval et/ou son réseau pour bénéficier au mieux des opportunités locales,
- les projets cheval territorial passent par des phases d'expérimentation, de réajustements,
- l'innovation tient une place importante non seulement dans l'originalité de l'idée mais également au niveau des aspects techniques (matériel...),
- la diffusion des expériences réussies sur le cheval territorial doit permettre de vraies retombées sur la filière équine,
- le réseau d'acteurs, quoique déjà important, a encore besoin d'être renforcé.

2) Plus récemment, l'étude « **La traction animale dans les collectivités, bilan et perspectives d'avenir** » réalisée, à la demande de la région Basse-Normandie, par l'Observatoire des métiers, de l'emploi et des formations « filière équine » d'Equi-ressources met en évidence les éléments suivants au niveau national :

- 65 collectivités utilisent le cheval attelé en l'état de l'enquête (nombre très largement dépassé) réalisée sur un échantillon de 447 communes.
- Près de 60 % des collectivités (58 %) gèrent en direct cette action ; le recours à la prestation ayant tendance à se développer.
- La répartition géographique des expériences correspond aux aires de berceaux des races (+ 80 % au nord de la Loire).
- Les principaux domaines d'utilisation du cheval se répartissent de la manière suivante : collecte des déchets (31 %), entretien des espaces verts (20 %), transport des personnes (14 %), débardage (9 %) ; sachant que la moitié des collectivités utilisent le cheval pour des activités multiples.
- L'estimation des emplois liés directement à l'utilisation du cheval territorial est au moment de l'étude de 400 emplois (200 pour attelage, 200 pour cheval territorial monté).
- L'investissement moyen est de 3 600 € par cheval et 5 300 € par véhicule.
- Le coût d'entretien courant (médicaments, ferrage...) : environ 1 500 € par an.
- Le coût d'entretien alimentation, box à proximité d'une ville : 300 € par mois.
- Le coût d'une prestation externe : de 10 000 à 100 000 €.

⁶ INRA : Institut national de la recherche agronomique

⁷ ENITA : École nationale d'ingénieurs des travaux agricoles

1.3. Des acteurs nombreux et variés

Le montage d'un projet cheval territorial nécessite la prise en compte de différents aspects depuis l'étude de faisabilité jusqu'au choix de la combinaison cheval-meneur-matériel.

De ce fait, sont concernés de nombreux acteurs relevant des collectivités, des secteurs privés, publics et associatifs.

La Commission nationale des chevaux territoriaux⁸

Association loi de 1901, elle a pour objet de :

- aider les collectivités territoriales à mettre en place et / ou accompagner un projet de cheval territorial et plus généralement toutes actions visant à promouvoir et soutenir le développement du cheval territorial pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social ou susceptibles d'en faciliter l'extension ou le développement,
- créer une dynamique, motiver et susciter l'intérêt des acteurs,
- créer un centre de ressources techniques et administratives dans le cadre des activités entrant dans l'objet social,
- mutualiser et partager les expériences et les compétences en matière de cheval territorial
- promouvoir les activités liées au cheval territorial auprès des institutionnels, des administrations, et tous les partenaires liés à l'objet de l'association,
- recenser, informer sur les filières, les labels, les fournisseurs, et les initiatives locales, nationales, et européennes et établir des partenariats,
- favoriser et soutenir l'insertion professionnelle et les projets liés au handicap, et la formation professionnelle.

Le CERRTA : Centre européen de ressources et de recherche en traction animale⁹

Le CERRTA est un centre de formation agréé à l'utilisation du cheval de trait. Son implication dans la dynamique du cheval de trait en général, et en particulier à l'attelage, en font un des partenaires incontournables du développement prospectif de l'utilisation moderne du cheval de trait.

HIPPOTESE¹⁰

Association loi de 1901, HIPPOTESE s'est donnée pour rôle de promouvoir le développement de la traction animale moderne, seule ou en complément de la motorisation, partout où elle a une justification technique et économique. Elle répond, dans la mesure du possible, à toutes demandes d'étude ou de réalisation technique concernant des matériels existants ou expérimentaux. Elle prend toutes initiatives pour favoriser et donner les moyens techniques à l'auto construction de ces matériels, et dans la mesure du possible à partir de produits industriels disponibles en vue de faciliter leur reproductibilité. L'association assure la diffusion de toutes les informations et développe des formations relatives à ses objectifs.

8 Commission nationale des chevaux territoriaux - Maison des associations : 58, rue Guillaume le Conquérant - 14360 Trouville-sur-mer, France

9 CERRTA : 2 place de l'église - 25 270 Villers sous Chalamont

10 Villers sous Chalamont - 25270 Levier

EQUITERRA (pour mémoire)

Association loi de 1901, créée en septembre 2005 qui a cessé récemment ses activités, EQUITERRA avait pour objectif de participer à la préservation de la biodiversité animale et des métiers inhérents par le développement d'utilisations modernes du cheval de travail.

Pour cela, elle s'est positionnée, notamment au travers son volet « Equiterra conseil », d'une part en tant que prestataire auprès des collectivités et des acteurs privés dans la mise en œuvre de différents services s'appuyant sur l'énergie cheval : collecte de déchets, transport de personnes, entretien d'espaces naturels... et d'autre part en tant que centre de ressource et de recherche sur la traction animale.

Cette association s'est également investie dans la promotion de projets éducatifs s'appuyant sur le cheval de travail. On trouve encore sur le net une abondante documentation produite par EQUITERRA.

France Trait

Née de la volonté de chacune des neuf races de chevaux de trait françaises de se rassembler, France Trait¹¹, association type loi 1901 se veut être l'interlocuteur unique des décideurs pour la filière « cheval de trait ».

Elle réunit neuf adhérents, qui sont les neuf associations de races françaises de chevaux de trait, à savoir les races de chevaux Comtois, Bretons, Percherons, Ardennais, Auxois, Cobs Normands, Poitevins, Boulonnais et les Traits du Nord.

France Trait travaille en étroite collaboration avec l'ensemble des associations de races, leurs présidents respectifs siégeant tous à son Conseil d'administration. Le budget de l'association repose sur les cotisations de ses adhérents, ainsi que sur des indemnités annexes de participations à des manifestations. Début 2006, grâce au Fonds Eperon, France Trait a procédé à l'embauche d'une chargée de mission permanente, qui permet à l'organisme d'assurer une réflexion constante sur l'évolution de la filière, une stabilité des projets engagés et offre une réelle disponibilité à ses interlocuteurs.

L'IFCE (Institut français du cheval et de l'équitation)

L'Institut français du cheval et de l'équitation, créé en 2010, est la conséquence du repositionnement de l'État au niveau de la filière cheval dans le cadre de la RGPP¹². L'École nationale d'équitation et les Haras nationaux ont fusionné, ces derniers pour partie seulement, tandis qu'un GIP : France-Haras, mis en place en partenariat avec les collectivités locales et les professionnels, a été chargé du transfert au secteur privé des activités concurrentielles des haras (étalonnage, identification de terrain et services aux éleveurs) d'ici 2014.

Désormais les activités de l'IFCE sont orientées sur l'accompagnement et la formation des professionnels du cheval.

La FECTU : Fédération européenne du cheval de trait pour la promotion de son utilisation

La FECTU a été fondée en 2003 au Luxembourg par sept associations de différents pays européens. Elle a pour objet d'encourager la coopération des organisations qui s'engagent en Europe pour la défense et l'utilisation des chevaux et autres animaux de trait, de

11 3, boulevard de Beauregard - 21600 Longvic

12 RGPP : révision générale des politiques publiques

représenter dans le cadre de ses statuts l'ensemble des organisations membres, de promouvoir et de défendre leurs intérêts communs dans le respect de l'autonomie et des particularités de chaque association membre. Elle participe ainsi à la sauvegarde d'un patrimoine européen, à la promotion de méthodes de travail et d'activités de loisir respectueuses de l'animal, de l'homme et de son environnement. Elle appuie toutes les initiatives des associations membres qui cherchent à promouvoir et à rendre plus efficace l'utilisation des animaux de trait et à garantir voire améliorer leur bien-être.

Le SNCP : Syndicat national des cochers professionnels et autres utilisateurs d'animaux attelés

Le SNCP est une association régie par les lois du 21 mars 1884 et du 18 octobre 1982, créé en assemblée générale constitutive le 4 mars 1999. Les statuts ont été déposés le 12 avril 1999. Il regroupe toutes personnes physiques ou morales juridiquement déclarées **employant des équidés attelés**.

Il regroupe actuellement 120 entreprises, 300 emplois directs, 500 chevaux d'attelage pour plus de 1,5 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel.

Il a été créé pour permettre aux professionnels « d'être les acteurs de leur métier », faire le lien entre ses adhérents, participer auprès des pouvoirs publics à la réglementation de leur métier, adhérer au Groupement hippique national et à la Fédération nationale du cheval qui proposent une représentation nationale (commission paritaire) et des appuis juridiques et fiscaux, informer sur les démarches administratives à effectuer en vue d'une installation dans cette profession, faire reconnaître et défendre le métier de cocher professionnel de sorte que le cocher soit reconnu comme un professionnel qualifié, et éviter que la confusion soit faite entre le « cocher » et le « meneur » de loisir ou de compétition, pour plus de sécurité pour les usagers faisant appel à leurs compétences.

Insister auprès des futurs professionnels sur le respect des règles de sécurité et l'utilisation de matériel adapté, afin d'éviter les incidents qui porteraient préjudice à la profession, assurer le respect et le bien-être de nos chevaux :

« Aujourd'hui, la plupart de nos voisins européens ont déjà une réglementation stricte concernant le transport hippomobile, réfléchissons-y entre professionnels afin de ne pas nous voir imposer arbitrairement un règlement inadapté à notre métier. »(sic)

Remarque : *Cocher professionnel : une profession « orpheline »*

Tout entrepreneur artisanal ou artisan, exerçant à titre individuel, a l'obligation de s'inscrire au Registre des métiers et de l'artisanat (RMA) - comme tout commerçant au Registre du commerce et des sociétés (RCS) - le problème soulevé par les cochers professionnels est que leur profession est inconnue et ne figure pas en tant que telle au répertoire des métiers.

Certes, la plupart sont pluriactifs et ont la possibilité de s'inscrire sous une autre rubrique prenant en compte l'une ou l'autre des activités professionnelles qu'ils exercent en parallèle, ou parce qu'ils sont salariés, entre autre, d'une collectivité territoriale.

Mais à l'heure où le métier de cocher retrouve une actualité, cette lacune est préjudiciable, d'une part, en ce qu'elle ignore cette activité, et d'autre part, il nous est indiqué que ceci n'était pas sans conséquence pour ces professionnels quant à leur affiliation à un régime de protection sociale – MSA ou sécurité sociale selon qu'ils sont enregistrés comme relevant du secteur de l'agriculture ou non.

Recommandation : il convient que le MAAP (DGPAAT) en relation avec les cochers professionnels (SNCP) prenne l'attache du ministre du commerce de l'artisanat et du tourisme pour faire inscrire la profession de cocher professionnel au Répertoire des métiers.

L'Administration

Bien entendu, le ministère chargé de l'agriculture est attentif au sujet du cheval citoyen, comme à l'ensemble de la filière équine, que ce soit la DGER, pour l'enseignement agricole sur les métiers du cheval, ou la DGPAAT pour l'ensemble de l'économie des différents secteurs économiques du cheval (courses, sport équestre, loisir et tourisme équestre, cheval de travail, viande de cheval).

Autres acteurs

D'importantes entreprises privées comme VEOLIA fournissent des prestations équines. Cette entreprise propose, notamment à travers sa filiale Véolia propreté, un concept de collecte des déchets recyclables et des déchets ménagers en centre ville qui allie le travail du cheval et l'utilisation d'un caisson ultra-léger issu de la haute technologie. Ce modèle de collecte est viable dans les zones urbaines où l'habitat est suffisamment dense. L'équipage sillonne la ville et les camions prennent le relais pour les plus longues distances. Le développement du secteur du cheval territorial suscite également de l'intérêt pour des bureaux d'études qui offrent leurs services aux collectivités pour le montage des dossiers techniques et financiers.

1.4. Des initiatives effectives et bénéfiques

L'utilisation du cheval territorial dans de nombreuses villes françaises, parfois depuis près de 20 ans, a permis de développer une approche du cheval, non plus sous l'angle du loisir mais sous celui du travail et du développement durable en le considérant comme un véritable acteur économique moderne vecteur de lien social.

En effet, le cheval émet en moyenne 35 % de CO₂ en moins qu'un camion, sans compter la diminution des nuisances (bruit, pollution). Il permet également de tisser à nouveau un lien entre les habitants et les employés municipaux et d'inciter l'intérêt vis à vis de l'écologie. Outre les économies de fonctionnement qu'il engendre par rapport au camion, l'utilisation du cheval en ville offre l'occasion de maintenir et de développer un réseau d'acteurs économiques : éleveurs, vétérinaires, maréchaux, fabricants de matériel... Même si ces initiatives ne sont pas toujours intéressantes économiquement, elles ont par contre toujours un véritable impact social et environnemental.

Les nombreuses initiatives et expériences menées grâce à la volonté et la détermination des différents acteurs permettent de disposer d'un véritable panel des possibilités offertes par l'utilisation du cheval en milieu urbain et périurbain.

Il est à noter que la plupart des « réussites » sont le plus souvent passées par une phase d'expérimentation et de « tâtonnement ».

2. Principaux constats

De l'analyse des rencontres et entretiens que la mission a pu effectuer, il ressort les éléments suivants :

2.1. Une filière éclatée et mal connue...

La filière équine est constituée d'une grande diversité d'acteurs de tous horizons : entreprises, acteurs individuels, organismes socioprofessionnels et organismes parapublics. Concernant le cheval territorial, il n'existe pas de politique de développement clairement définie. L'éclatement tant au niveau des structures représentatives qu'au niveau des éleveurs ne facilite pas une mise en relation efficace avec les utilisateurs ni une réponse adaptée à leur demande. De plus, si les structures sont nombreuses elles sont pour la majorité à caractère associatif et disposent de moyens limités.

Parmi les 4 secteurs ou segments de la filière équine (course, sport de loisirs, viande, travail) c'est celui du travail (secteur en « renouveau ») et en particulier du cheval territorial qui est le moins connu. En effet, n'étant pas identifié en tant que tel dans les statistiques, les données le concernant manquent de précisions.

Les expériences en France et à l'étranger sont nombreuses mais leur capitalisation n'est pas réalisée. Il existe un réel besoin d'un véritable état des lieux et de structuration nationale dans le domaine du cheval territorial qui contrairement aux autres secteurs de la filière équine, en dehors d'initiatives remarquables, n'a pas bénéficié d'études poussées. Un véritable besoin de travaux complémentaires est ressenti afin de mieux appréhender et diffuser l'utilisation du cheval territorial.

2.2. mais disposant de sérieux atouts...

Au cours des différents contacts pris, nous avons pu observer une très forte motivation et implication des acteurs et de leurs structures représentatives dans le développement et la promotion du cheval territorial avec une ouverture à l'international. La présence dans la profession de personnalités charismatiques, la volonté, la ferveur et l'optimisme partagés par la plupart des acteurs concernés par le cheval territorial peut se résumer dans le verbatim suivant :

« On est parti dans un truc qui ne va pas s'arrêter ! » (sic)

Ainsi de nombreuses expériences positives sont répertoriées tant en France qu'à l'étranger et peuvent être portées à connaissance à l'occasion de manifestations et congrès nationaux voire internationaux.

Notre pays dispose d'un réseau conséquent de structures compétentes d'enseignement de la conduite du cheval.

La présence, en France, d'un grand choix de races de chevaux permet de répondre aux spécificités dans les utilisations du cheval territorial qui sont très variées : transport passagers et marchandises, entretien d'espaces verts, maintien de l'ordre...

2.3. avec des opportunités à saisir...

Le cheval territorial est un « marché » en pleine expansion du fait de sa liaison étroite avec le concept du développement durable qui est porteur auprès des collectivités et du grand public de par ses volets économiques, environnementaux et sociologiques.

Si à cela on ajoute le fait que le développement et la diversification des activités équinnes procèdent d'une tendance réelle et que le cheval bénéficie d'une image positive auprès du grand public (près de 70 % des français sont favorables à la présence du cheval en ville), les conditions sont remplies pour faire preuve d'optimisme dans l'avenir de la filière du cheval territorial.

Il convient d'ajouter également l'effet moteur de l'intérêt de certains groupes industriels pour cette filière, et l'opportunité à saisir auprès de l'IFCE, établissement public en mutation avec de nouveaux objectifs assignés par l'Etat qui doivent lui permettre de trouver une place en tant que partenaire de choix. En effet, de par son expertise et son réseau d'observatoires et de groupes spécialisés dans divers domaines (Equi-ressources, véritable « pôle emploi » de la filière équine, réseau REFERENCE avec l'Institut technique pour les données technico-économiques, programmes de recherche avec l'INRA en particulier « cheval et territoire »), il est à même de jouer un rôle central et de pouvoir apporter le soutien nécessaire au développement du cheval territorial.

2.4. en faisant toutefois preuve de vigilance

Un certain nombre de points méritent de faire l'objet d'une attention particulière.

Il convient de bannir l'image encore parfois passéiste du cheval notamment au niveau de la conception et de la fabrication du matériel. En effet, si le « cheval en ville » fait encore sourire certains, l'utilisation de véhicules hippomobiles modernes couplés pour le transport de passagers avec des navettes modernes (électriques) ou le recours à des véhicules à usage mixte cheval-camion pour les déchets ménagers portent une image positive et actuelle du cheval.

Face à l'effet extrêmement attractif du cheval, en particulier chez les jeunes, on constate une offre en terme de formation très diversifiée, manquant parfois d'homogénéité et pas toujours en adéquation avec la demande particulière que constitue la conduite du cheval en ville.

La caractérisation des chevaux est insuffisante pour une bonne adaptation à la demande relevant des besoins des collectivités en cheval territorial. En effet, elle relève plus actuellement d'objectifs affirmés par les éleveurs ou de leurs groupements plutôt que de la réelle demande de terrain.

Les aspects réglementaires, en particulier du code de la route, datent et deviennent trop imprécis eu égard aux nouveaux usages du cheval qui se développent en ville, en particulier en terme de sécurité.

L'utilisation du cheval, de par l'engouement qu'elle peut parfois susciter, nécessite, pour éviter des déboires et assurer un développement harmonieux de l'activité, une surveillance et un encadrement « volontaire » de la part des professionnels (charte ?).

3. Des problématiques bien identifiées à résoudre

3.1. Une certaine méconnaissance de la filière

Les initiatives, les expériences dans le domaine du cheval territorial sont recensées de manière volontaire par plusieurs structures professionnelles, les résultats étant fonction en fait de la composition de leurs adhérents. Il n'existe pas de compilation ni de synthèse nationale de ces données fragmentées, la diffusion étant réalisée dans le cadre d'un réseau d'initiés.

L'Observatoire économique et social du cheval de l'IFCE, outil national de la macro-économie de la filière équine, a pour principaux domaines d'intervention la production, le commerce et l'utilisation dans les secteurs de la course, du sport loisir et de la viande. Il dispose des compétences nécessaires pour jouer un rôle d'assembleur en développant un réseau partenarial de mise en commun des données avec les principaux détenteurs. A lui ensuite de réaliser les traitements utiles à une connaissance plus précise de la filière en terme de potentiel de développement et de recensement des expériences pouvant ainsi assurer un véritable rôle d'information et de veille intéressant les collectivités souhaitant étudier leurs possibilités d'engagement sur l'utilisation du cheval. Ceci doit permettre la mise en œuvre d'une démarche prospective, préalable indispensable à la définition d'une réelle politique de développement du cheval territorial tant sur le plan national que sur le plan régional.

Si l'Observatoire économique et social du cheval est appelé à développer son travail dans ce domaine, il faut aussi rappeler que ses travaux antérieurs ont été utiles.

Recommandation : étendre la mission de l'Observatoire économique et social du cheval de l'IFCE au domaine du cheval territorial.

3.2. La formation des hommes, leur statut, les métiers, la réglementation

3.2.1. Des formations et des métiers très divers

« Il ne suffit pas d'acheter un cheval et du matériel rutilant pour se prétendre professionnel de la traction animale. »

Il existe des formations diverses aux métiers du cheval, notamment en vue de l'élevage et de l'utilisation de chevaux de trait, ce qui est positif et celles-ci sont bien réparties sur le territoire national, que ce soit en vue de la pratique sportive ou pour le travail avec des chevaux. Cependant, il est une idée couramment répandue selon laquelle les établissements d'enseignement agricole publics ou privés inscrivent à leurs programmes des formations aux métiers du cheval « parce qu'il sont ainsi certains d'attirer des élèves ».

Or, l'audition de nombreux acteurs de la filière, dont les utilisateurs de chevaux de trait eux-mêmes, montre l'extrême hétérogénéité des formations dispensées, autant que la qualité des formateurs, que celle des jurys, et en définitive des conditions de l'évaluation des élèves candidats à ces formations. Étant donné le caractère itératif de ces critiques, il faut donc bien admettre qu'il existe une nécessité urgente d'harmonisation des référentiels de formation et de validations des connaissances théoriques et pratiques des candidats, et plus particulièrement celle des cochers professionnels en milieu citadin. Cette urgence tient à l'obligation impérieuse de qualifier de vrais professionnels qui auront une capacité réelle à travailler avec des chevaux sur le domaine public, ce qui n'est pas toujours le cas.

La DGER interrogée sur ce problème ne conteste pas. Cependant, elle fait observer que de profondes réformes ont été menées avec notamment l'individualisation de formations

spécifiques, la création du Bac pro « conduite et gestion d'entreprise hippique », mais elle fait observer que, à côté de 20 000 à 30 000 entreprises équestres, quelques centaines de communes qui attellent des chevaux ne peuvent pas constituer une priorité immédiate, alors qu'on cherche à ne plus multiplier les formations. Elle fait observer que des EPLEA¹³, comme par exemple le lycée de Vendôme, peuvent avoir une orientation spécifique attelage et cheval de trait répondant à des priorités locales. Chaque établissement a la possibilité de moduler en fonction des besoins territoriaux, pouvant mobiliser des aides des Conseils régionaux. Il faut des formations là où le marché se trouve (sic), ce qui est particulièrement le cas dans l'équitation de loisir (certificat de spécialisation dressage de jeunes chevaux). Il est fait remarquer que le CS cocher de l'IFCE répond aussi à la demande de ces utilisateurs particuliers.

Recommandation : devant la diversité des formations dispensées, qu'il s'agisse de formations diplômantes, de simples titres ou certificats d'aptitudes, les rapporteurs estiment nécessaire qu'un recensement des enseignements dispensés soit effectué sur la base des informations de la DGER afin de proposer un socle commun de formation et d'évaluation aux établissements qui les dispensent. Pour ce qui concerne l'accès à une qualification reconnue de cocher professionnel, il comprendra trois axes :

- 1) assurer la correspondance rigoureuse entre le référentiel métier et le référentiel de formation,**
- 2) associer des professionnels justifiant d'une qualification reconnue dans les jurys d'examen,**
- 3) mettre l'accent sur l'acquisition de connaissances pratiques en imposant des épreuves de conduite d'attelage sur un parcours urbain dans les conditions réelles d'exercice du métier de cocher professionnel.**

Le principal problème est dans l'application par tous des modalités d'examen. Il est également proposé de revoir le « référentiel métier » et de voir dans quelle mesure on peut « durcir l'autorisation d'exploiter ».

Ce travail devrait être conduit en associant les professionnels et les experts de l'IFCE.

3.2.2. Une réglementation qui doit s'adapter aux utilisations du cheval

Les dispositions réglementaires relatives à l'utilisation du cheval relèvent essentiellement de la santé et protection animales et du code de la route. Ce dernier mérite une réflexion en terme d'actualisation.

En effet, les dispositions du code de la route s'appliquant spécifiquement à la traction animale ne concernent que des obligations sur les véhicules ou les dimensions des convois. Toutefois, sur les voies ouvertes à la circulation publique, le code de la route s'applique à tous les usagers qui empruntent ces voies. Les véhicules à traction animale sont donc à ce titre autant concernés que les véhicules à moteur, motocyclettes, cyclistes, piétons... Par contre, l'accès aux autoroutes leur est interdit !

En conséquence, la réglementation en matière de comportement, de consommation d'alcool ou de stupéfiants s'applique à tous les conducteurs, donc aux meneurs d'attelages et cochers à partir du moment où il n'est pas spécifié que la traction animale échappe à ce règlement.

¹³ EPLEA : Etablissement public local d'enseignement agricole

Les dispositions particulières applicables aux véhicules à traction animale sont rappelées en annexe. Elles concernent notamment les domaines suivants :

- dimensions du véhicule et du chargement,
- feux et signalisation devant être mis en place sur ce type de véhicule : nombre, types et conditions d'allumage,
- roues,
- frein ou dispositif d'enrayage,
- modalités d'attelage : nombre d'animaux, de conducteurs, composition du convoi,
- charge maximale pour véhicules non munis de pneumatiques.

Contrairement à d'autres pays européens (Belgique, Autriche...) le code de la route français ne prévoit pas de dispositions spécifiques à l'âge ou à la qualification du conducteur. De même, le transport de passagers n'est pas réglementé pour ce type de véhicule.

Compte tenu du développement de l'utilisation du cheval territorial, il y a lieu de s'interroger sur l'opportunité, dans un souci de sécurité, de revoir la réglementation en précisant les aspects suivants : âge, qualification du meneur, agrément des véhicules, sécurité des passagers, obligations des autres usagers de la route à l'égard des véhicules à traction animale. Une adaptation du code de la route « cheval » à la vie moderne présenterait également un intérêt : utilisation du couloir des transports en commun...

Recommandation : procéder à une évaluation de la réglementation du code de la route relative aux véhicules à traction animale afin de proposer les ajustements nécessaires à une utilisation adaptée aux conditions de circulation actuelles.

3.3. La sélection et la formation des chevaux - caractérisation des chevaux

Les Haras nationaux ont joué un rôle essentiel dans la conservation et l'amélioration génétique des races de chevaux de trait reconnues en France. Cependant, il faut entendre certaines critiques exprimées sur la sélection des étalons et juments par cet établissement, laquelle privilégierait les aspects esthétiques (« modèles et allures ») aux aptitudes réelles des animaux dans leurs diverses utilisations.

On peut distinguer des aptitudes intrinsèques, c'est à dire propres à la race, résultant de la sélection, et celles acquises par le dressage et l'utilisation de l'animal et propre à l'expression des qualités innées. Or, il y a débat parmi les acteurs, au sein même des associations d'éleveurs, entre les tenants d'une orthodoxie en vue de la conservation des standards historiques, en quelque sorte du « modèle déposé » dans le studbook, et d'autres qui préconisent, pour les chevaux de trait, une évolution vers des animaux plus légers, plus vifs, au format correspondant mieux à la nature des travaux demandés à ces équidés, tandis que d'autres, orientés vers la production de viande apprécieraient des améliorations sur la capacité à mieux valoriser les aliments avec un meilleur gain moyen quotidien (GMQ). Il s'agirait d'orienter la sélection en fonction des besoins à satisfaire selon l'utilisation à laquelle est destiné le cheval.

Dans le cas particulier des chevaux territoriaux, aux fonctions diversifiées, il peut être nécessaire de caractériser ceux-ci, non seulement par leur conformité au standard de leur race et leur aptitude physique au travail dévolu, mais encore de les soumettre à une évaluation comportementale dans l'environnement physique et humain qu'ils auront à côtoyer.

Ce qui revient régulièrement dans les préoccupations des protagonistes de l'utilisation des chevaux dans la cité, c'est le besoin de sécurité avec le sentiment que tout accident grave

imputable à un cheval serait de nature à compromettre la dynamique du processus d'introduction de chevaux dans les villes et leur environnement.

Cette préoccupation légitime n'est pas sans réponse, qu'il s'agisse d'une évaluation empirique liée à l'expérience personnelle, ou qu'elle soit écrite et codifiée. Cependant, compte tenu de ce qui précède, il semblerait utile de réunir les professionnels de l'attelage, et les responsables du cheval au MAAF¹⁴, en partenariat avec l'IFCE, soit pour entériner des grilles déjà proposées, soit pour définir une grille d'évaluation qui permettrait de codifier le processus d'évaluation du comportement équin selon un protocole approuvé qui s'imposerait dès lors qu'il serait accepté par les partenaires en présence.

Il s'agit à travers cette démarche de caractériser un cheval propre à se confronter aux événements parfois agressifs et stressants sans pour autant mettre en insécurité le public par des réactions dangereuses.

Recommandation: engager une réflexion en vue de définir un protocole d'évaluation comportementale d'un cheval et de caractériser son aptitude à l'utilisation dans le domaine public. Il serait préférable d'éviter de voir coexister des protocoles multiples donnant lieu à des interprétations non consensuelles.

3.4. Matériels et équipements

Tombé en désuétude après la seconde guerre mondiale, consécutivement à la motorisation rapide de l'agriculture, le matériel utilisable en traction animale a, jusqu'à une période récente, peu évolué et fait l'objet de très peu de recherche et développement.

Récemment, la diversité dans les utilisations du « cheval de travail » qui pour la plupart s'inscrivent dans une modernité qui privilégie le développement durable a induit un véritable engouement pour la traction animale tant pour le particulier que pour les collectivités territoriales avec une véritable demande en animaux, en formation de meneurs et en matériel.

Si « l'utilisateur » peut disposer de matériel ancien, fruit d'une longue expérience de terrain, qui a fait ses preuves, cette solution n'est pas satisfaisante à plusieurs points de vue : remise en état souvent nécessaire avec une difficulté de trouver des pièces de rechange liée à des fabrications qui sont parfois réalisées à l'étranger, matériel inadapté aux activités nouvelles comme l'entretien d'espaces verts ou les transports spécifiques. De plus, pour assurer son développement et acquérir une image contemporaine, le cheval territorial doit s'associer tout naturellement avec du matériel performant et innovant.

Actuellement, les constructeurs de matériels modernes de traction animale sont peu nombreux en France ; cette activité étant dans la plupart des cas le fait de spécialistes passionnés, qui chacun dans son atelier développe, avec souvent beaucoup d'ingéniosité, les outils pour répondre à un besoin spécifique, leurs réservant le plus souvent un déploiement trop confidentiel. Les industriels, (cf. VEOLIA) par souci de rapidité et de facilité d'adaptation, préfèrent conserver leur propre dispositif de recherche et développement.

Beaucoup de réalisations restent à l'état de prototype du fait du manque de lisibilité du marché qui freine le passage à l'industrialisation ou tout au moins la petite série.

Les nouveautés et les disponibilités en matériel sont relayées en partie par plusieurs associations (HIPPOTESE, France-Trait, FECTU, CERRTA, Equiterra...) au travers de leurs sites web et de l'organisation de colloques et congrès.

Un réel besoin de coordination se fait sentir en terme d'innovation, d'élaboration de cahier des charges et de mise en place d'une véritable base de données fiables sur les aspects

¹⁴ MAAF : ministère de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt

technico-économiques. De par les objectifs assignés par l'Etat à son établissement public, l'IFCE est légitime pour assurer ce rôle moteur en terme de recherche développement notamment dans la politique de diffusion et de transfert de données techniques. Il est également tout désigné pour constituer la tête de réseau en ce qui concerne l'animation territoriale, le développement et la structuration des partenariats en établissant clairement le rôle de chacun (chef de projet, « consultant »). Une attention toute particulière devra être portée sur la recherche de collaborations avec les industriels et les instituts techniques susceptibles d'apporter une réelle valeur ajoutée dans la mise au point de matériel innovant, fiable et en respect avec les normes de sécurité. De par ses sites de notoriété, l'IFCE pourrait également constituer une excellente vitrine de promotion pour ces innovations.

3.5. Un appui à mettre en oeuvre auprès des collectivités locales

3.5.1. Une offre d'aides publiques à optimiser

Parmi les aides européennes pouvant être attribuées à la filière équine¹⁵, outre les aides classiques à l'élevage et à la sauvegarde des races menacées, on distinguera les possibilités suivantes d'appui pouvant intéresser plus directement le développement du cheval territorial :

- actions auprès des prestataires potentiels des collectivités :

- . « soutien à la diversification de l'activité agricole avec une activité non-agricole » : mesure 311 – axe 3 - 2^{ème} pilier.

Sont éligibles notamment les offres de service en milieu rural : débardage, balades en calèche, pensions chevaux... Le taux maximal d'aide étant de 60 % pour les investissements matériels et 80 % pour les investissements immatériels.

- . « aide à la création et au développement de micro-entreprises en milieu rural » : mesure 312 – axe 3 - 2^{ème} pilier

Sont éligibles les micro-entreprises ayant les activités suivantes : dressage, enseignement, débardage, travail à façon, services au cheval... Le taux maximal de l'aide est de 60 % pour l'investissement matériel et 80 % pour l'investissement immatériel avec un plafond global d'aides publiques de 200 000 € pour une période de 3 ans.

- actions auprès des collectivités :

Elles s'effectuent essentiellement au travers d'une « aide à la mise en place de services de base en milieu rural utilisant les équidés » : mesure 321 – axe 3 - 2^{ème} pilier.

Cette aide peut être attribuée aux collectivités qui mènent des activités de transport hippomobile, de ramassage des déchets et d'accompagnement du handicap à l'aide d'activités équestres. Le taux de l'aide publique peut s'élever à 100 % dans la limite d'un montant total de 200 000 € sur 3 ans.

- actions d'appui à la formation :

Elles se réalisent essentiellement au travers de la mesure « appui à la formation, l'information et la diffusion des connaissances scientifiques et des pratiques novatrices » : mesure 331 – axe 3 - 2^{ème} pilier, pour les formations, actions de démonstration de pratiques innovantes à destination des élus ou des décideurs. Le taux d'aide pouvant s'élever à 100 % avec un montant total d'aides publiques limité à 200 000 € sur 3 ans.

¹⁵ Guide des aides européennes pour la filière équine (voir annexes - documentation)

On notera d'une part que pour être effectives ces 3 types d'aides doivent être reprises dans les PDR¹⁶ des régions concernées et que d'autre part ces aides relevant du FEADER, pour que ce dernier soit mobilisé il convient qu'il y ait un cofinancement public français en contrepartie (national, régional, territorial...) à hauteur de 45 % minimum. De plus, des dispositions spécifiques peuvent s'appliquer pour les DOM et la Corse notamment en terme de taux d'aides publiques.

Outre les aides précédentes qui concernent directement le développement du cheval territorial, on notera l'existence d'autres soutiens plus larges qui peuvent être en lien avec le domaine :

- « conservation et mise en valeur du patrimoine culturel équin ou asin »,
- « patrimoine naturel dont sites Natura 2000 : soutien aux investissements liés à l'entretien ou à la restauration des sites » ; (exemple : pâturage d'équidés sur site Natura 2000 pour lutter contre la fermeture des milieux),
- LEADER¹⁷ dans le cadre d'une démarche intégrée de territoire,
- actions FEDER¹⁸ notamment dans le cadre de l'objectif « compétitivité régionale et emploi ».

En définitive, il existe différentes possibilités d'aides européennes mobilisables pour la filière du cheval territorial. Bien que les interlocuteurs publics en la matière soient bien identifiés (SGAR, DRAAF, DDT...), la difficulté réside dans le porté à connaissance auprès des bénéficiaires potentiels, en particulier les non-agriculteurs, des différents critères d'éligibilité et de la « boîte à outils » disponible. Un réel besoin se fait sentir en terme d'appui-conseil pour l'identification et le montage des demandes de dossiers de subventions.

De plus, l'éclatement des structures ne permet pas à la filière de bénéficier pleinement des appuis institutionnels possibles notamment en terme d'aides publiques. Cette situation engendre des disparités en terme de positionnement des Régions vis à vis des offres d'aides aux activités liées au cheval territorial.

Cette prestation pourrait être apportée par la profession en lien avec l'IFCE qui, dans son rôle de mise en réseau des acteurs de la filière, se charge de l'élaboration d'un « manuel d'utilisation du cheval attelé en territoire ». La profession a également à développer son rôle de lobbying auprès des Régions afin qu'elles soient en position de les appuyer notamment à l'aide de fonds européens régionalisés.

3.5.2. Satisfaire le fort besoin d'ingénierie des collectivités

Ce n'est pas, en principe, le métier des collectivités locales de gérer des chevaux. Elles sont intéressées de pouvoir bénéficier d'un appui par des structures professionnelles dont le savoir-faire permette d'assurer les missions de collecte, transport... dans la continuité en garantissant la sécurité grâce à l'utilisation d'un modèle industriel éprouvé.

Il est de plus, difficile pour elles de s'engager sur l'utilisation du cheval en toute connaissance de cause du fait principalement d'une insuffisance d'accès au « conseil » dans le domaine pour pouvoir faire face au montage des dossiers depuis la phase diagnostic/évaluation des besoins jusqu'à l'élaboration des cahiers des charges « technico-administratifs ». D'autant plus que dans de tels projets des choix stratégiques importants sont à faire notamment en terme de maîtrise d'œuvre : régie ou sous-traitance.

L'IFCE dispose des compétences pour assurer un rôle d'appui par l'élaboration de guides techniques en collaboration avec la profession et par le conseil auprès des collectivités intéressées. Pour ce dernier volet il convient de souligner que l'IFCE, de par sa récente

¹⁶ PDR : Programme de développement rural

¹⁷ LEADER : Liaisons entre actions de développement de l'économie rurale

¹⁸ FEDER : Fonds européen de développement régional

réorganisation, a pour vocation de se désengager des prestations concurrentielles, d'autant plus que des entreprises privées spécialisées sont à même d'apporter un conseil de qualité.

Recommandation : établir sans équivoque la limite entre les appuis possibles de l'IFCE et les prestations relevant du secteur concurrentiel afin de définir un positionnement clair de l'établissement vis-à-vis de ses interventions auprès des collectivités.

3.6. Mise en place d'une charte par et pour la profession

L'utilisation du cheval territorial est en relation avec de nombreux domaines sensibles touchant au développement durable, à la sécurité, à la protection animale qui présentent un fort intérêt de la part des usagers.

L'élaboration d'une charte des professionnels sur l'utilisation du cheval territorial permettrait de « rassurer » l'usager sur ces sujets d'actualités qui lui sont chers. Associée à une qualification « label » pour les villes utilisant le cheval, cette charte aurait un effet démultiplicateur sur la politique de communication.

Elle permettrait de valider dans un document unique, adopté par les professionnels, les règles de bonnes conduites relatives à la protection animale, à la gestion des « nuisances » (crottin...), à la sécurité...

Recommandation : mettre le sujet de l'élaboration d'une charte des professionnels à l'ordre du jour du comité de pilotage « cheval territorial » mis en place au sein de l'IFCE.

3.7. Maintien et renforcement des réseaux

L'utilisation du cheval territorial, de développement récent, fait intervenir de nombreux acteurs de la filière : éleveurs, formateurs, constructeurs de matériel, institutionnels... sans compter la diversité d'acteurs locaux impliqués dans la mise en place et la vie d'un projet territorial. De plus, d'importantes entreprises privées s'intéressent au sujet.

Même si cette activité relève encore d'un phénomène de niche, sa pérennité et son développement passe par le maintien et le renforcement des réseaux d'acteurs avec le positionnement de l'IFCE en tant qu'organisme central, tête de réseau. Pour cela cette fonction doit être distinctement identifiée au sein de l'établissement.

Il conviendra de veiller attentivement au respect des équilibres public, privé, associatif en terme de représentativité et de prérogative au sein des différents groupes de travail.

Recommandation : mettre en place de manière formelle et au sein de l'IFCE un poste de coordonnateur/délégué/animateur national cheval territorial.

4. Potentiel de développement

L'évaluation du potentiel de développement du cheval territorial au niveau national n'a pas pu être réalisée. En effet, le manque de statistiques agrégées sur le sujet ne permet pas de connaître l'état des lieux ni le rythme de croissance d'un phénomène qui est de plus récent. Certes, la Commission nationale du cheval territorial procède à un enregistrement des nouvelles expériences, mais les données ne sont pas exhaustives quant aux nouvelles entrées, et encore moins quant à celles qui ont abandonné le système.

A l'occasion des divers entretiens l'avis de nos interlocuteurs sur la question a été demandé. Les réponses ont été très partagées entre le positionnement de niche et celui de fort potentiel de développement. Pourtant, les entreprises du secteur privé se positionnent plutôt sur une vision de forte croissance parlant même pour l'une d'entre elles de potentiel de développement « monstrueux » se basant d'une part sur le fait que les villes de plus de 2 000 habitants sont potentiellement « clientes » et d'autre part sur les possibilités offertes par le marché des grandes agglomérations qui pourra être progressivement satisfait au fur à mesure de la modernisation et de la montée en puissance de la filière.

Du point de vue économique, l'évolution inexorable du prix des énergies fossiles entraînée par leur épuisement pourra avoir une influence non négligeable sur le rythme de croissance de l'utilisation du cheval en ville.

En terme d'image développement durable auprès des décideurs au niveau des collectivités, cette activité risque toutefois d'être sérieusement « concurrencée » par le développement de l'énergie électrique qui présente moins de contraintes en terme de sécurité et d'astreinte liée au logement et à l'entretien des chevaux (règlement sanitaire départemental notamment).

Conclusion

Indépendamment des facteurs de régression enregistrés dans le secteur du cheval de trait, et qui procèdent d'une tendance lourde, il semble avéré que l'utilisation territoriale des chevaux peut être une alternative, ou au moins un complément à l'emploi de l'énergie mécanique au service des communes, que ce soit en milieu urbain ou dans leur périphérie. On a ici un moyen, certes modeste, mais efficace, de pérenniser les races menacées de disparition en mettant à profit les qualités physiques et comportementales du cheval dans la cité.

Ainsi, le retour du cheval dans le paysage urbain, sous l'impulsion des « acteurs clés » que nous avons rencontrés, n'est plus anecdotique. Il s'agit maintenant d'un modèle initié, éprouvé et amplifié par certaines communes (plus de 200 en France).

Il convient d'observer que les échecs sont très peu nombreux et peuvent s'analyser en général comme le résultat d'une préparation insuffisante ayant laissé la place à l'improvisation.

Il s'agit d'un processus qui ne va pas s'arrêter et dont la modernité s'impose au regard des préoccupations économiques des élus et des attentes de la société en matière d'écologie et d'environnement.

Cette conclusion raisonnablement optimiste ne vaut qu'à la condition que les moyens mis en œuvre pour assurer le succès des initiatives locales dans la durée aient été au préalable parfaitement évalués, tant en terme de logistique qu'au plan financier, et sur la qualité des chevaux et celle des meneurs d'attelage qui doivent être validées dans des conditions rigoureuses. A plus d'un titre, il apparaît que l'IFCE est à même de consolider ses liens et d'apporter son expertise aux différents partenaires de cette dynamique.



Jean-Louis DURIEZ



Eric FOUQUET

Annexes

Liste des recommandations (dans l'ordre d'apparition dans le rapport)

Recommandation 1 : il convient que le MAAPⁱⁱ (DGPAAT¹⁹), en relation avec les cochers professionnels (SNCP), prenne l'attache du ministre du commerce de l'artisanat et du tourisme pour faire inscrire la profession de cocher professionnel au répertoire de métiers.

Recommandation 2 : étendre la mission de l'Observatoire économique et social du cheval de l'IFCE²⁰ au domaine du cheval territorial.

Recommandation 3 : devant la diversité des formations dispensées, qu'il s'agisse de formations diplômantes, de simples titres ou certificats d'aptitudes, les rapporteurs estiment nécessaire qu'un recensement des enseignements dispensés soit effectué sur la base des informations de la DGER²¹ afin de proposer un socle commun de formation et d'évaluation aux établissements qui les dispensent. Pour ce qui concerne l'accès à une qualification reconnue de cocher professionnel, il comprendra trois axes :

1) Assurer la correspondance rigoureuse entre le référentiel métier et le référentiel de formation.

2) Associer des professionnels justifiant d'une qualification reconnue dans les jurys d'examen.

3) Mettre l'accent sur l'acquisition de connaissances pratiques en imposant des épreuves de conduite d'attelage sur un parcours urbain dans les conditions réelles d'exercice du métier de cocher professionnel.

Le principal problème est dans l'application par tous des modalités d'examen. Il est également proposé de revoir le « référentiel métier » et de voir dans quelle mesure on peut « durcir l'autorisation d'exploiter ».

Recommandation 4 : procéder à une évaluation de la réglementation du code de la route relative aux véhicules à traction animale afin de proposer les ajustements nécessaires à une utilisation adaptée aux conditions de circulation actuelles.

Recommandation 5 : engager une réflexion en vue de définir un protocole d'évaluation comportementale d'un cheval et de caractériser son aptitude à l'utilisation dans le domaine public. Il serait préférable d'éviter de voir coexister des protocoles multiples donnant lieu à des interprétations non consensuelles.

Recommandation 6 : établir sans équivoque la limite entre les appuis possibles de l'IFCE et les prestations relevant du secteur concurrentiel afin de définir un positionnement clair de l'établissement vis à vis de ses interventions auprès des collectivités.

Recommandation 7 : mettre le sujet de l'élaboration d'une charte des professionnels à l'ordre du jour du comité de pilotage « cheval territorial » mis en place au sein de l'IFCE.

Recommandation 8 : mettre en place de manière formelle et au sein de l'IFCE un poste de coordonnateur/délégué/animateur national cheval territorial.

¹⁹ DGPAAT : Direction générale des politiques agricole, agroalimentaire et des territoires

²⁰ IFCE : Institut français du cheval et de l'équitation

²¹ DGER : Direction générale de l'enseignement et de la recherche

Aspects réglementaires du code de la route spécifiques aux véhicules à traction animale

Source : légifrance

Charge supportée au sol

Article R. 312-7

Pour les véhicules et matériels agricoles et les véhicules à traction animale non munis de pneumatiques, la charge supportée par le sol ne doit à aucun moment pouvoir excéder 150 kilogrammes par centimètre de largeur du bandage.

Toute infraction aux dispositions du présent article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

En cas de dépassement du poids autorisé excédant 5 %, l'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

Dimension du véhicule et du chargement

Article R. 312-10

I. - Sauf pour les machines agricoles automotrices et les machines et instruments agricoles remorqués, la largeur totale des véhicules ou parties de véhicules, y compris les superstructures amovibles et les pièces de cargaison normalisées telles que les conteneurs et caisses mobiles, mesurée toutes saillies comprises dans une section transversale quelconque, ne doit pas dépasser les valeurs suivantes, sauf dans les cas et conditions où des saillies excédant ce gabarit sont explicitement autorisées par arrêté du ministre chargé des transports :

1° 2,60 mètres pour les superstructures à parois épaisses conçues pour le transport de marchandises sous température dirigée ;

2° 2,55 mètres pour les autres véhicules ou parties de véhicules ;

3° 2,95 mètres pour les véhicules à traction animale dont la carrosserie ou les garde-boue ne surplombent pas les roues ;

4° 2 mètres pour les motocyclettes, les tricycles et quadricycles à moteur et les cyclomoteurs à trois roues ;

5° 1 mètre pour les cyclomoteurs à deux roues.

II. - Le ministre chargé des transports détermine par arrêté les modalités d'application du présent article, les conditions dérogatoires applicables à certains matériels de travaux publics et fixe la largeur maximale des engins de service hivernal.

III. - Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

IV. - Toutefois, lorsque les dépassements excèdent les limites réglementaires de plus de 20 %, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

V. - Dans ce cas, la récidive de cette contravention est réprimée conformément à l'article 132-11 du code pénal.

VI. - En l'absence d'autorisation ou de réglementation préfectorale de transport exceptionnel, l'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

Article R. 312-20

La largeur du chargement d'un véhicule, mesurée toutes saillies comprises dans une section transversale quelconque, ne doit nulle part dépasser 2,55 mètres. Toutefois, le chargement des matériels de travaux publics peut excéder 2,55 mètres sous réserve de n'excéder en aucun cas la largeur du véhicule tracteur.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux récoltes, à la paille ou au foin transportés sur les véhicules agricoles à traction animale, sur le parcours des champs à la ferme et des champs ou de la ferme au marché ou lieu de livraison situé dans un rayon de 25 kilomètres.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Toutefois, lorsque les dépassements excèdent les limites réglementaires de plus de 20 %, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Dans ce cas, la récidive de cette contravention est réprimée conformément à l'article 132-11 du code pénal.

Eclairage et signalisation des véhicules

Article R. 313-1

Tout véhicule ne peut être pourvu que des dispositifs d'éclairage ou de signalisation prévus au présent code. Ceux-ci doivent être installés conformément aux prescriptions du présent chapitre.

Ces dispositions ne concernent pas l'éclairage intérieur des véhicules sous réserve qu'il ne soit pas gênant pour les autres conducteurs.

Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur ou à traction animale, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Le fait, pour tout conducteur d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Catadioptrès arrière

Article R. 313-18

Modifié par Décret n°2009-497 du 30 avril 2009 - art. 4

I. - Sauf dispositions différentes prévues au présent article, tout véhicule à moteur ou toute remorque doit être muni de deux catadioptres arrière rouges, de forme non triangulaire pour les véhicules à moteur et de forme triangulaire pour les remorques.

Toutefois, les remorques peuvent également être munies de deux catadioptres arrière rouges, de forme non triangulaire, à condition qu'ils soient groupés avec les dispositifs arrière de signalisation lumineuse.

II. - Toute motocyclette, tout cyclomoteur à deux roues doit être muni à l'arrière d'un catadioptré.

III. - Tout tricycle à moteur, tout quadricycle à moteur, tout cyclomoteur à trois roues doit être muni d'un ou de deux catadioptres arrière.

IV. - Tout cyclomoteur à trois roues ou quadricycle à moteur dont la largeur dépasse 1 mètre doit être muni de deux catadioptres arrière.

V. - Tout cycle doit être muni d'un ou plusieurs catadioptres arrière.

VI. - Lorsque la remorque d'une motocyclette, d'un quadricycle à moteur, d'un tricycle à moteur, d'un cyclomoteur ou d'un cycle, ou son chargement, masque le ou les catadioptres du véhicule tracteur, la remorque doit être munie du ou des dispositifs correspondants, dont le nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 mètre.

VII. - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout véhicule à traction animale doit être muni à l'arrière de deux catadioptres arrière. Lorsque, chargement compris, la longueur du véhicule dépasse 6 mètres ou sa largeur 2 mètres, ces dispositifs doivent être situés à la limite du gabarit du véhicule. Ces dispositifs doivent être placés de telle sorte qu'aucune partie du véhicule ou de son chargement n'en détruise l'efficacité en les cachant d'une façon totale ou partielle.

VIII. - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, les voitures à bras doivent être munies à l'arrière d'un catadioptré arrière, placé à gauche, à moins de 0,40 mètre de la largeur hors tout du véhicule. Ce dispositif doit être placé de telle sorte qu'aucune partie du véhicule ou de son chargement n'en détruise l'efficacité en le cachant d'une façon totale ou partielle.

IX. - Pour tout véhicule ou appareil agricole remorqué ou tout matériel de travaux publics remorqué, les catadioptres peuvent être fixés sur un support amovible.

X. - Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur ou à traction animale, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

XI. - Le fait, pour tout conducteur d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Autres catadioptres

Article R. 313-20

Modifié par Décret n°2008-1095 du 28 octobre 2008 - art. 10

I. - Toute remorque d'un véhicule à moteur à quatre roues, à l'exception de celle des quadricycles à moteur et des véhicules et appareils agricoles ou de travaux publics, doit être munie à l'avant de deux catadioptres non triangulaires de couleur blanche.

II. - Tout véhicule à moteur, à l'exception des véhicules et appareils agricoles ou de travaux publics automoteurs, peut être muni à l'avant de tels catadioptres.

III. - Les pédales de tout cycle, cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur doivent comporter des catadioptres, sauf dans le cas des cyclomoteurs à deux roues à pédales rétractables.

IV. - Tout cycle doit être muni d'un catadioptre blanc visible de l'avant.

V. - Tout cycle peut comporter à l'arrière et à gauche un dispositif écarteur de danger.

VI. - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout véhicule à traction animale, dont, chargement compris, la longueur dépasse 6 mètres ou la largeur 2 mètres, doit être muni à l'avant, à la limite du gabarit, de deux catadioptres avant, réfléchissant une lumière blanche.

VII. - Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur ou à traction animale, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

VIII. - Le fait, pour tout conducteur d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Article R. 313-23

I. - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout véhicule à traction animale doit être muni des dispositifs suivants :

1° A l'avant, un ou deux feux émettant vers l'avant une lumière blanche ou jaune ;

2° A l'arrière, un ou deux feux émettant vers l'arrière une lumière rouge.

II. - Ces lumières doivent être visibles la nuit par temps clair à une distance de 150 mètres sans être éblouissantes pour les autres conducteurs.

III. - S'il y a deux feux à lumière blanche ou jaune ou deux feux à lumière rouge, ils doivent être placés symétriquement. S'il n'y a qu'un seul feu à lumière blanche ou jaune ou un seul feu à lumière rouge, chacun d'eux doit être placé à la gauche du véhicule si ce dernier est en mouvement et du côté opposé au trottoir ou à l'accotement s'il est en stationnement.

IV. - Toutefois, peuvent n'être signalés que par un feu unique, placé du côté opposé à l'accotement ou au trottoir, émettant vers l'avant une lumière blanche ou jaune et vers l'arrière une lumière rouge :

1° Les véhicules à traction animale à un seul essieu ;

2° Les véhicules à traction animale à usage agricole ; le feu doit alors être fixé au véhicule ou porté à la main par un convoyeur se trouvant immédiatement à côté et à gauche du véhicule ;

3° Les autres véhicules à traction animale en stationnement, à la condition que leur longueur ne dépasse pas 6 mètres.

V. - Quand plusieurs véhicules à traction animale circulent en convoi, le premier véhicule de chaque groupe de deux ou trois véhicules se suivant sans intervalle doit être muni du ou des feux émettant une lumière blanche ou jaune et le dernier véhicule du ou des feux émettant une lumière rouge prévus ci-dessus. Le véhicule intermédiaire, s'il existe, est dispensé de tout éclairage.

VI. - Toutefois, pour les véhicules à l'arrêt ou en stationnement en agglomération, l'emploi des feux prévus au présent article n'est pas requis lorsque l'éclairage de la chaussée permet aux autres usagers de voir distinctement le véhicule à une distance suffisante.

VII. - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, toute voiture à bras doit être munie des dispositifs lumineux exigés pour les véhicules à traction animale à un seul essieu. Dans les mêmes circonstances, tout conducteur d'une voiture à bras, en circulation, à l'arrêt ou en stationnement sur une route, doit faire usage de ces dispositifs.

VIII. - Les feux visés au présent article doivent être placés de telle sorte qu'aucune partie du véhicule ou de son chargement n'en détruise l'efficacité en les cachant d'une façon totale ou partielle.

IX. - Le fait pour tout conducteur de contrevenir aux dispositions du présent article relatives à l'équipement des véhicules est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

X. - Le fait pour tout conducteur de ne pas faire usage, la nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, des feux prévus au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Roues

Article R. 314-5

Les bandages métalliques des véhicules à traction animale ne doivent présenter aucune saillie sur leurs surfaces prenant contact avec le sol.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Freinage

Article R. 315-4

Si le relief l'exige, les véhicules à traction animale doivent être munis d'un frein ou d'un dispositif d'enrayage.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Accès autoroutes

Article R. 421-2

I.-L'accès des autoroutes est interdit à la circulation :

1° Des animaux ;

2° Des piétons ;

3° Des véhicules sans moteur ;

4° Des véhicules à moteur non soumis à immatriculation ;

5° Des cyclomoteurs ;

6° Des tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kilowatts et dont le poids à vide n'excède pas 550 kilogrammes ;

7° Des quadricycles à moteur ;

8° Des tracteurs et matériels agricoles et des matériels de travaux publics. Toutefois, sur les autoroutes, la circulation des matériels de travaux publics peut être admise sur autorisation du préfet ou, par délégation, du directeur départemental de l'équipement ;

9° Des ensembles de véhicules comprenant plusieurs remorques et des ensembles de véhicules composés d'un véhicule articulé et d'une remorque dont la circulation est soumise à autorisation du préfet en application de [l'article R. 433-8](#).

II.-Le fait pour tout piéton de circuler sur une autoroute est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

III.-Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Convois et véhicules à traction animale

Article R. 434-1

I. - Sauf dans le cas d'un transport exceptionnel ou d'un convoi de véhicules, il ne peut être attelé :

1° Aux véhicules servant au transport des marchandises, plus de cinq chevaux ou bêtes de trait s'il s'agit de véhicules à deux roues, plus de six boeufs ou de huit chevaux ou autres bêtes de trait s'il s'agit de véhicules à quatre roues sans que, dans ce dernier cas, il puisse y avoir plus de cinq animaux en enfilade ;

2° Aux véhicules servant au transport de personnes, plus de trois chevaux s'il s'agit de véhicules à deux roues, plus de six s'il s'agit de véhicules à quatre roues.

II. - Toutefois, cette limitation du nombre des animaux d'attelage n'est pas applicable sur les sections de route offrant des rampes d'une déclivité ou d'une longueur exceptionnelles.

III. - Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Article R. 434-2

Pour un convoi de deux véhicules, le nombre d'animaux attelés ne peut dépasser quatre pour le premier et deux, attelés de front, pour le deuxième.

Pour un convoi de trois véhicules, seul le premier peut avoir deux animaux attelés, les deuxième et troisième ne devant en comporter qu'un seul.

Les animaux attelés au deuxième véhicule et, éventuellement, au troisième doivent être attachés à l'arrière du véhicule qui les précède et de manière que chacun de ces véhicules ne puisse s'écarter sensiblement de la voie suivie par le précédent.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Article R. 434-3

Par dérogation à l'article R. 412-6, un convoi de véhicules à traction animale peut ne comporter qu'un seul conducteur sous réserve que le convoi ne comprenne pas plus de trois véhicules.

Ce conducteur, s'il n'est pas à pied, doit se trouver sur le premier véhicule.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Article R. 434-4

Quand le nombre de bêtes de trait d'un attelage est supérieur à six ou excède cinq en enfilade, il doit être adjoint un aide au conducteur.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe

Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DE L'ALIMENTATION, DE LA PÊCHE, DE LA RURALITÉ ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction générale des politiques agricole,
agroalimentaire et des territoires

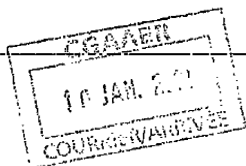
Service de la forêt, de la ruralité et du cheval
Sous-Direction du développement rural et du cheval
Bureau de l'élevage et des activités équestres
19, avenue du Maine
75732 Paris Cedex 15

Dossier suivi par : Marie Touvais
Référence : G:\sfr\csdd\rol\beae\Marie\cheval
territorial\saisineCGAAERchevalTerritorial.
Tél : 01 49 55 58 63
Email : marie.touvais@agriculture.gouv.fr

Monsieur de Vice-Président du Conseil Général
de l'Alimentation de l'Agriculture et de Espaces
Ruraux

251, rue de Vaugirard
75732 Paris Cedex 15

Objet : saisine du Conseil Général de
l'Alimentation, de l'Agriculture et de Espaces
Ruraux au sujet du développement du cheval
territorial.



Paris, le -- 4 JAN. 2012

Le développement du cheval de trait en France est lié en partie à l'action de l'État, que ce soit pour la production de viande, l'entretien de l'espace, ou le renouvellement de son utilisation par les collectivités territoriales.

Si la répartition des rôles et des moyens des différents acteurs privés et de l'État sont assez bien définis pour les deux premiers axes, il semble que ce ne soit pas le cas pour le troisième.

Le concept de « cheval territorial » est actuellement en vogue : moderne, porteur d'images telles que le lien social, le lien avec le territoire, l'écologie, la biodiversité et le patrimoine. Il n'en reste pas moins que son développement opérationnel paraît faible au regard des atouts du pays : environ 10 000 poulains de trait naissent chaque année, et un grand nombre d'acteurs de la filière équine sont prêts à s'investir dans des projets les utilisant.

Ainsi, il semble que le développement du « cheval territorial » rencontre différentes problématiques qui l'ont peut identifier, notamment :

- la connaissance du secteur, des acteurs et des initiatives déjà effectives ;
- la formation des hommes, leur statut, les métiers et la réglementation liée ;
- la sélection et la formation des chevaux ;
- la conception et la production à grande échelle de matériels et d'équipements spécifiques et d'une sécurité d'utilisation garantie ;
- les types d'études préliminaires à généraliser pour juger de la pertinence et de la pérennité des projets, mais aussi pour favoriser des synergies entre les différentes initiatives.


Les acteurs de cette filière sont multiples et insuffisamment structurés et professionnalisés. Ce sont essentiellement des associations sans grands moyens d'investissement ou de communication. Cependant, il faut noter que quelques grands groupes privés, notamment dans le secteur des services aux collectivités, s'impliquent déjà dans la traction animale.

Le potentiel de développement de ce secteur a déjà été mis en évidence dans la région Bas-Normandie par une étude conduite par l'Unité Equi-ressources de l'Institut Français du Cheval et de l'Équitation, en lien avec les formations dispensées localement. Une telle étude ne peut être simplement élargie aux autres territoires, pour réellement définir l'accompagnement du secteur. Une approche nationale s'impose. Ainsi pourront également être précisés les rôles des différents acteurs publics, ministères concernés et Institut Français du Cheval et de l'Équitation.

Je vous demande donc au vu de ces éléments de bien vouloir diligenter une mission pour évaluer le potentiel de développement du cheval territorial au plan national, et recueillir vos recommandations sur les différents aspects sus-mentionnés.

Le concours de la Direction Générale des Politiques Agricole, Agroalimentaire et des Territoires ainsi que de l'Institut Français du Cheval et de l'Équitation vous est naturellement assuré.

J'apprécierais de pouvoir disposer du rapport de mission dans un délai de six mois à compter de la présente saisine.


Eric ALAÏN

Personnes rencontrées

DGER	Philippe Vincent, Emmanuel Hemery, Catherine Loncle
DGPAAT	Charles de Certaines, Patrick Falcone, Marie Touvais
IFCE	Philippe de Guénin, Marion Lhote, Pascale Heydemann
Sous-préfecture de Nontron (24 – Dordogne)	Ludovic Pacaud, Sous-préfet, ancien DR NPDC Picardie des Haras nationaux
DREAL Aquitaine	Marc Basoin, SMTI/division transport/circulation et sécurité routière
Commission nationale du cheval territorial	Olivier Linot, Lydia Mallet
Revue « SABOTS »	Daniel Simon
Equiterra	Luc Delas Président Equiterra
Ville de Lyon	Tatiana Bouvin, responsable pôle développement durable, direction des espaces verts (entretien téléphonique)
Véolia	Loic Coutelle, Alexis Baudoin, Véolia propreté Nord Normandie, Agence Régionale du Nord-Pas de Calais (entretien téléphonique)
Société Hippo écolo service	Alexandre Champion, (entretien téléphonique)

Sites web

Commission nationale des chevaux territoriaux	http://chevauxterritoriaux.wordpress.com/
CERRTA	http://www.formationtractionanimale.com/
FECTU	http://www.lectu.org/
France-Trait	http://www.france-trait.fr/
HIPPOTESE	http://hippotese.free.fr/
IFCE	http://www.ifce.fr/
SNCP	http://www.syndicatdescochers.info/

Documentation

Analyse et recommandations pour le service hippomobile – Commission nationale des chevaux territoriaux – Olivier Linot – Lydia Malet

Annuaire écus 2011 – Références - Réseau économique de la filière équine

Emploi, métiers et formations dans la filière équine – Rapport national de l'Observatoire des métiers, de l'emploi et des formations filière équine – 2011

Énergie animale et gestion des espaces ruraux – Les cahiers techniques (collectif) – Rhône-Alpes - FEDER - Agence de l'eau

Guide des aides européennes pour la filière équine – ministère de l'agriculture et de l'agroalimentaire (DGPAAT) François Xavier Villedey, Michel Ehrhart, Charles de Certaines, Marie Touvais

IFCE – Contrat d'objectif et de performance entre l'État et l'établissement public l'Institut français du cheval et de l'équitation

IFCE – rapport d'activité 2011

La filière équine française à l'horizon 2030 : première réflexions prospectives – IFCE – INRA 38^{ème} journée de la recherche équine – jeudi 1^{er} mars 2012

La traction animale dans les collectivités territoriales - Bilan et perspectives d'avenir
Étude de l'Observatoire de métiers, de l'emploi et des formations « filière équine » d'Equi-ressources

La traction animale sur les chemins de l'innovation - Revue « Sabots » hors série n°6 – groupe Diligencepresse

Le cheval citoyen – Revue « Sabots » hors série n°3 – groupe Diligencepresse
L'énergie animale en quelques traits (collectif) édité par France -Trait

L'utilisation du cheval dans les missions de service public : analyse des projets innovants - Wannero Alice-mémoire de fin d'études - ENITA Bordeaux - 2011

Quand le cheval participe au dynamisme des territoires : panorama de démarches entreprises par des collectivités territoriales - Références - Réseau économique de la filière équine

Réglementation

Arrêté du 8 août 2005 portant création et fixant les conditions de délivrance du certificat de spécialisation agricole option « utilisation de chevaux attelés » - JO RF du 20 août 2005

Arrêté du 18 mai 2012 portant création du brevet professionnel option « responsable d'entreprise hippique » selon la modalité des unités capitalisables

Glossaire

BTSA	Brevet de technicien supérieur agricole
CERRTA	Centre européen de ressources et de recherche en traction animale
CRC	Conseil régional du cheval
CRE	Comité régional d'équitation
CS	Certificat de spécialisation
CSCCF	Chambre syndicale du commerce des chevaux de France
DGER	Direction générale de l'enseignement et de la recherche
DGPAAT	Direction générale des politiques agricoles, agroalimentaire et des territoires ruraux
ENE	École nationale d'équitation
EPLEFPA	Établissement public local d'enseignement et de formation professionnelle agricole
FECTU	Fédération européenne du cheval de trait pour la promotion de son utilisation
FFE	Fédération française d'équitation
GHN	Groupement hippique national
HIPPOTESE	Association hippomobile de technologie et d'expérimentation du sud-est
IFCE	Institut français du cheval et de l'équitation
OESC	Observatoire économique et social du cheval
PRM(E)	Prime aux races menacées (d'extinction)
SNCP	Syndicat national des cochers professionnels
UNIC	Union nationale interprofessionnelle du cheval
