équi-ressources
PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ FILIÈRE ÉQUINE
2011

Observatoire des métiers,
de l'emploi et des formations
filière équine - Synthèse



La traction animale dans les collectivités territoriales bas-normandes

ÉTUDE DE BILAN ET PERSPECTIVES D'AVENIR
Sous maîtrise d'ouvrage de la Région Basse-Normandie

les Haras nationaux
Institut français du cheval et de l'équitation
pôle hippolia
pôle emploi
Région Basse-Normandie
UNION EUROPÉENNE
l'Europe s'engage Basse-Normandie avec le FSE
Fonds Éperon

COORDINATION

Région Basse-Normandie, Direction de l'Emploi et de la Formation Professionnelle

Denis Leboucher

Muriel Richard

Equi-ressources

Gaëtan Mahon

Membres du Comité de pilotage des chevaux territoriaux

Geneviève Ardaens

Frédéric Asselin

Dominique Bordet

Pascale Calandot

Nadia Conty

Sandrine Couillandeau

Sophie Dejean

Claude Lacour

Marion Lhôte

Olivier Linot

Lydia Mallet

Xavier Nabat

Lola Quitard

Yannick Soubien

REDACTION

Observatoire de l'emploi, des métiers et des formations filière équine

Claire Cordilhac

Sabine Lefebvre

équi-ressources
PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ FILIÈRE ÉQUINE

SOMMAIRE

INTRODUCTION p.4

I L'UTILISATION DU CHEVAL ATTELÉ : CONTEXTE ET ENJEUX p.5

1 - Un instrument de développement durable p.5

2 - Les avantages compétitifs du cheval attelé p.5

3 - Périmètre et méthodologie de l'enquête p.7

II ÉTAT DES LIEUX DE L'UTILISATION DU CHEVAL ATTELÉ p.8

1 - Répartition des chevaux attelés par taille de commune p.8

2 - Organisation en interne plutôt que recours à un prestataire extérieur p.9

3 - Les domaines d'intervention du cheval attelé p.9

4 - Les agents cochers-meneurs p.11

5 - Les moyens matériels mis en œuvre p.13

III LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU CHEVAL ATTELÉ p.14

1 - Nouveaux projets autour du développement durable et du transport de personnes p.14

2 - Estimation du potentiel d'emplois lié au développement du cheval territorial p.15

3 - Estimation du potentiel de chevaux p.16

4 - Estimation des besoins futurs en formation p.16

ANNEXES p.17

1 - Liste des collectivités bas-normandes enquêtées p.17

2 - Liste des principaux organismes impliqués dans le développement du cheval territorial p.19

SYNTHÈSE p.20

équi-ressources
PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ FILIÈRE ÉQUINE

INTRODUCTION

Le cheval de trait a longtemps fait partie de l'histoire humaine, accompagnant le développement agricole et industriel jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale. Concurrencé ensuite par la traction automobile et le développement du machinisme, le cheval attelé a progressivement disparu des campagnes et des villes. En 1970, les chevaux de trait ne formaient plus qu'une minorité du cheptel équin français. En vingt-cinq ans à peine, ils voyaient leur nombre divisé par six. Aujourd'hui, 90 000 chevaux[1] de trait sont comptabilisés sur un cheptel équin total de près d'un million d'équidés.

Depuis une quinzaine d'années, on observe, ici et là, le retour du cheval de trait dans les villes. Les expériences d'utilisation du cheval attelé se multiplient : ramassage des ordures, transport de personnes, entretien des espaces verts ou travaux agricoles incombant à la collectivité. De nombreux facteurs sont à l'origine de cette évolution : développement durable, bienfaits d'une présence animale appréciée des citoyens, baisse permanente de la consommation de viande menaçant la survie de certaines races de trait, etc.

Engagés depuis plus de vingt ans auprès des éleveurs pour enrayer la disparition des races de trait, les Haras nationaux, devenus Institut français du cheval et de l'équitation, encouragent et soutiennent le développement du cheval territorial en partenariat avec des collectivités qui, comme la Région Basse-Normandie ou les villes bas-normandes utilisant la traction, sont sensibles à des enjeux qui touchent à la fois au développement des territoires, à la protection du patrimoine vivant, à l'emploi et à l'intégration sociale.

Dans ce contexte, la Direction de l'emploi et de la formation professionnelle de la Région Basse-Normandie a demandé à l'Observatoire des Métiers, de l'Emploi et des Formations de la Filière Equine (O.M.E.F.F.E.), créé par Equi-ressources, de réaliser une étude de bilan, complétée d'une enquête d'intérêt sur l'utilisation des chevaux attelés par les collectivités territoriales. L'objectif de cette étude est double. Dresser un état des lieux de l'existant et évaluer le potentiel de développement de l'utilisation du cheval attelé, afin d'aider les responsables publics et privés à élaborer et mettre en œuvre des stratégies de soutien et d'encouragement.

[1] *Panorama économique de la filière équine*, éditions Haras nationaux, 2011

1 L'UTILISATION DU CHEVAL ATTELE : CONTEXTE ET ENJEUX

L'utilisation du cheval attelé présente un certain nombre d'avantages touchant à des aspects très divers de la vie collective.

1 - Un instrument de développement durable

La stratégie française de développement durable, définie lors du Grenelle de l'environnement (2007), s'inscrit dans le cadre plus large du protocole de Kyoto (1997) engageant les Etats-membres de l'Union européenne à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, le Grenelle de l'environnement fixe à la France neuf objectifs dont trois, au moins, peuvent concerner le cheval attelé.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre : les études actuellement disponibles[2] montrent que le bilan carbone du cheval attelé est plus faible de 35% en moyenne que celui d'un camion (type BTP n°7).

Un transport utilisant une énergie renouvelable[3] : le véhicule hippomobile utilise une énergie renouvelable, dont les déchets peuvent être réutilisés (méthanisation du crottin) et dont la nuisance sonore (puissance en décibel du martèlement des sabots) est plus faible que celle de l'environnement urbain motorisé.

Une aide à la préservation de la biodiversité : l'utilisation plus importante du cheval de trait pourrait jouer un rôle positif dans la préservation de races actuellement menacées par le déclin de la consommation de viande. Par ailleurs, sa présence est souvent moins destructrice pour l'environnement naturel que les véhicules motorisés.

2 - Les avantages compétitifs du cheval attelé

Aux avantages que peut représenter le cheval territorial en matière de développement durable, s'ajoute son intérêt économique. L'investissement dans le cheval et la voiture hippomobile est, a priori, plus faible que celui nécessaire à l'achat d'un véhicule motorisé.

L'Institut français du cheval et de l'équitation estime à 9 400 euros l'investissement moyen pour un cheval et un véhicule hippomobile[4]. En comparaison, le prix moyen d'un véhicule à moteur non polluant destiné à une utilisation identique s'élève à 22 800 euros (13 000 euros pour un véhicule traditionnel)[4].

---

[2] Etude réalisée par Equiterra, la région Picardie et l'ADEME entre octobre 2007 et juin 2009 et « Guide pour l'utilisation du cheval par les collectivités drômoises », CIVAM, février 2009.

[3] Une énergie renouvelable se définit comme une énergie dont l'utilisation n'entraîne pas l'extinction de la ressource initiale. Cette énergie se reconstitue plus rapidement qu'elle n'est utilisée. Le cheval peut être considéré comme une énergie renouvelable dans la mesure ou son utilisation ne menace pas sa reproduction (au contraire, plus le cheval est utilisé, plus il est produit).

[4] « La ville ((Le cheval de la ville et des villages). » Document réalisé par l'Institut français du cheval et de l'Equitation, l'Association Hippotese et l'APTC.

Les avantages compétitifs de l'utilisation du cheval attelé peuvent être synthétisés en fonction des activités réalisées, selon le tableau suivant :

Type d'utilisation	Lieux d'application	Avantages compétitifs	Bilan carbone[6]
Collectes des déchets (tri sélectif, verres, cartons, déchets verts, encombrants).	Centres villes, zones piétonnes, parcs, quartiers résidentiels.	Transport adapté aux arrêts fréquents et aux secteurs difficiles d'accès (rues pentues, etc.). Valorisation des personnes effectuant des tâches réputées ingrates.	Réduction de 35% des émissions de gaz à effet de serre.
Transport de personnes (touristes et scolaires).	Centres villes, lieux touristiques, villes à topographie particulière pour le ramassage scolaire.	Transports adaptés aux arrêts fréquents, aux courtes distances, aux secteurs difficiles d'accès. Sensibilise les scolaires et la population aux questions de développement durable.	Réduction de 60% des émissions de gaz a effet de serre.
Débardage et travaux agricoles.	Forêts, marais, rivières, zones d'accès difficiles.	Transport adapté aux zones difficiles d'accès, aux terrains fragiles, aux courtes distances. Particulièrement rentable en combinaison avec un véhicule à moteur.	Réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre.
Entretien des espaces verts.	Parcs, abords de rivières, jardins, centres villes.	Sensibilisation de la population à son environnement. Arrêts fréquents et petites distances.	Réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre.

Ces avantages ne doivent pas occulter les faiblesses inhérentes à l'utilisation du cheval attelé. Pour ne citer que quelques exemples, l'utilisation du cheval pour le ramassage des déchets nécessite une adaptation importante du matériel, afin d'éviter un effort physique trop exigeant des agents de propreté. Dans le domaine du transport de personnes (scolaires ou touristes) l'utilisation du cheval se heurte à d'importantes contraintes réglementaires et nécessite de nouveaux aménagements des espaces de stationnement. En matière d'entretien des espaces verts, de travaux agricoles ou de débardage, le rendement du cheval est souvent plus faible que celui d'un véhicule motorisé. Toutefois les efforts réalisés dans l'adaptation ou la création de matériel adéquat, la recherche d'une bonne combinaison entre véhicule motorisé et cheval (en débardage par exemple) tendent à limiter ces désavantages.

[6] Etude réalisée par Equiterra, l'ADEME et la Région Picardie, cf note 2 p.5.

3 - Périmètre et méthodologie de l'enquête

L'enquête menée par l'O.M.E.F.F.E. est de dimension nationale, avec un focus régional sur la Basse-Normandie. Son périmètre sectoriel est limité à l'utilisation du cheval attelé et à l'implication de la collectivité dans cette utilisation, par le biais d'une prise en charge directe de l'action ou du recours à un partenaire extérieur. Sont donc exclus de cette étude les intervenants privés agissant pour leur compte exclusif, sans contact avec la collectivité. A l'avenir, il serait néanmoins intéressant d'enquêter de façon plus systématique le secteur privé. En effet, si celui-ci est à priori constitué de travailleurs indépendants, peu susceptibles d'embaucher pour eux-mêmes, il forme un potentiel d'utilisateurs de chevaux de trait qu'il faudrait parvenir à évaluer.

Il a été décidé de sonder les collectivités sur la base d'un échantillonnage par quota. Au terme d'un bilan à mi-parcours mettant en lumière la très rare utilisation du cheval attelé par les collectivités de moins de 3 000 habitants, il a été décidé de redéfinir l'échantillon autour des communes de 3 000 à 100 000 habitants.

Pour la région Basse-Normandie, toutes les communes de plus de 3 000 habitants ont été sondées, soit par questionnaire, soit par téléphone. Ainsi, plus de 80 communes[7] ont été enquêtées en Basse Normandie, auxquelles viennent s'ajouter l'Office national des forêts (ONF) bas-normand, les entreprises Suez, Véolia et Paprec.

Sur l'ensemble des communes enquêtées, 68 n'utilisent pas de chevaux attelés et ne font état, à la date de l'enquête, ni d'intérêt ni de projet dans ce domaine. Cinq communes auxquelles vient s'ajouter l'Office National des Forêts utilisent le cheval attelé et huit communes disent avoir un projet (dont le Mont St Michel, avec Véolia) ou de l'intérêt pour l'utilisation de la traction animale.

[7] Cf. Annexe 1 : liste des collectivités bas-normandes enquêtées. Source : *Touteslesvilles.com*

II ETAT DES LIEUX DE L'UTILISATION DU CHEVAL ATTELE

1 - Répartition des chevaux attelés par taille de commune

Cherbourg et La Glacerie dans la Manche, Saint-Pierre-sur-Dives, Trouville-sur-Mer et Thury-Harcourt dans le Calvados utilisent le cheval attelé. Dans l'Orne, seul Argentan utilise le cheval attelé pour des activités de transport de touristes, de ramassage de déchets et d'entretien des espaces verts. Deux des trois chantiers à cheval de l'ONF sont pour l'instant localisés dans l'Orne (forêts domaniales de Bellême et de Perche et Trappe), le troisième se situant dans le Calvados (Saint-Sever Calvados).



Au niveau national, les premiers résultats de l'enquête (447 collectivités enquêtées sur 460 retenues dans le cadre de l'échantillon) montrent que les collectivités utilisant le cheval attelé (63) se situent plus souvent dans le nord de la France, avec un équilibre entre l'est et l'ouest. Les collectivités concernées sont de moyenne ou grande taille. Les collectivités de grande taille (plus de 100 000 habitants) peuvent être des communes (Paris, Strasbourg…) ou bien des conseils généraux (C.G. de Charente-Maritime, C.G. des Hauts-de-Seine).

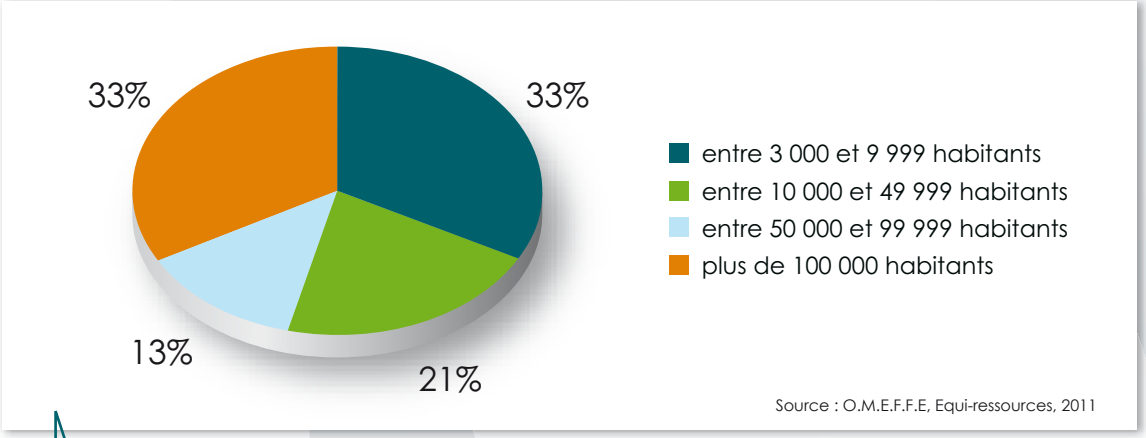


Figure 1 : Répartition des collectivités utilisant le cheval attelé en fonction du nombre d'habitants

2 - Organisation en interne plutôt que recours à un prestataire extérieur

En Basse-Normandie, 3 communes sur 6 ont recours à un prestataire extérieur pour leur activité (Cherbourg, La Glacerie, Thury-Harcourt). Les autres ont organisé leur activité en interne (services techniques). L'ONF utilise les services de deux prestataires extérieurs, lesquels font eux-même appel, en fonction de l'importance du chantier, à des personnes supplémentaires. Ces personnes disposent en général d'une expérience antérieure en conduite d'attelage.

Au niveau national, l'enquête montre que 58% des collectivités utilisant le cheval attelé, organisent leur activité en interne et 42% font appel à un prestataire extérieur. Toutefois, l'étude des projets les plus récents montre que le recours à un prestataire extérieur devient de plus en plus fréquent. 64% des projets mis en œuvre ces cinq dernières années le sont avec des partenaires extérieurs à la collectivité. Le recours à un prestataire extérieur présente de nombreux avantages : facilité d'organisation, adaptation à des activités ponctuelles ou à des situations où le personnel de la collectivité connaît mal le cheval. Le débardage apparaît comme l'activité pour laquelle le recours à des prestataires extérieurs est le plus systématique, vraisemblablement en raison des compétences techniques exigées par cette activité (au-delà de la conduite des chevaux).

3 - Les domaines d'intervention du cheval attelé

En Basse-Normandie, le transport de personnes est l'activité la plus fréquemment mise en place par les communes, qu'il s'agisse de tourisme ou de transport scolaire (Argentan, Cherbourg, Saint-Pierre-sur-Dives, Trouville-sur-Mer). Certaines villes comme Deauville accueillent le cheval attelé sans s'impliquer dans l'action. Le groupe Lucien Barrière organise entre les hôtels de la ville des navettes régulières en calèche.
La collecte des déchets vient en seconde position (Trouville-sur-Mer, Thury-Harcourt, Argentan) avec l'entretien des espaces verts (Argentan, Saint-Pierre-sur-Dives) puis le débardage (La Glacerie, chantiers de l'ONF).

Le tableau ci-après synthétise les actions menées par les collectivités bas-normandes.

Collectivités bas-normandes utilisant le cheval attelé

Collectivité	Nombre d'habitants	Actions réalisées	Date de mise en œuvre	Action menée par la commune ou par un prestataire extérieur
Argentan	14999	Tourisme, transport de déchets, entretien des espaces verts	2001	Action menée par la commune
Cherbourg-Octeville	39774	Tourisme	2002	Prestataire extérieur
La Glacerie	5000	Débardage		Prestataire extérieur
Saint-Pierre-sur-Dives	3647	Tourisme, transport scolaire, entretien des espaces verts	1994	Action menée par la commune
Trouville-sur-Mer	6000	Transport scolaire, collecte de verre, autres collectes	1998	Action menée par la commune
Thury-Harcourt (Communauté de commune de la Suisse Normande)	12300	Transport de cartons	Janvier 2011	Prestataire extérieur
ONF (Office National des Forêts)		Débardage	2010	Prestataire extérieur

Collectivité	Nombre de chevaux	Nombre d'agents	Formation	Souhait de développement d'une autre action
Argentan	1 percheron	1 agent pour l'action (350 agents communaux)	Expérience de cocher et titulaire d'un galop 5 attelage.	Volonté de développer une autre action
Cherbourg-Octeville	2 chevaux de trait	Pas d'agent de la commune		
La Glacerie	3 percherons	1 agent pour l'action (80 agents communaux)		
Saint-Pierre-sur-Dives	1 percheron	2 agents pour l'action (65 agents communaux)	Expérience de cocher	Pas de volonté de développer d'autres actions
Trouville-sur-Mer	1 cob et 2 kladruby (chevaux tchèques)	4 agents pour l'action (280 agents communaux)	Expérience de cocher et titulaire d'un galop 6 attelage.	Volonté de développer une autre action
Thury-Harcourt (Communauté de commune de la Suisse Normande)	1 percheron		Titulaire d'un galop d'attelage	
ONF (Office National des Forêts)	4 à 6 chevaux de traits (Percherons, Ardennais, 1 mule)	3 à 4 personnes par chantier	Formation sur le terrain	Déploiement de l'action de débardage

A l'échelon national, les collectivités utilisent d'abord le cheval attelé pour des actions ayant trait à l'environnement. Le ramassage des déchets (y compris la collecte du verre) vient en première position (32%), suivi par l'entretien des espaces verts (19%), puis le tourisme vert (15%).

Si 50% des collectivités enquêtées utilisent l'attelage pour une activité unique, l'autre moitié conjugue une utilisation plurielle, pour deux, trois, voire quatre activités différentes (Conseil Général de Charente Maritime par exemple). Certaines villes travaillent par « famille d'utilisation » : transport des déchets et collecte du verre par exemple (Paris et Conseil Général des Hauts de Seine) mais de nombreuses collectivités diversifient leur utilisation du cheval attelé de façon plus large : transport des déchets, transport de touristes, débardage, par exemple (Domaine de Saint Cloud, Trouville).

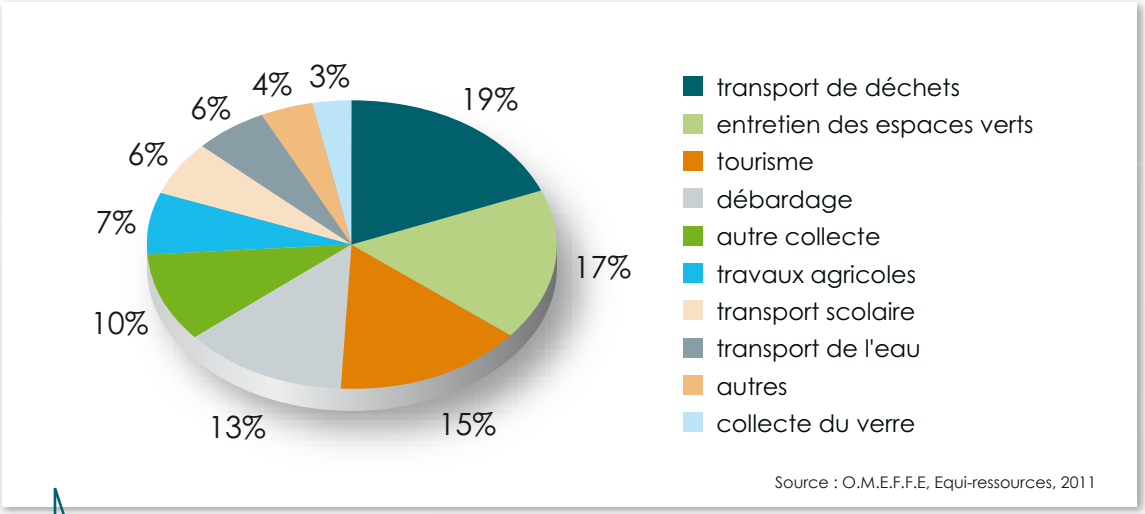


Figure 2 : Répartition des modes d'utilisation du cheval attelé au niveau national

4 - Les agents cochers-meneurs

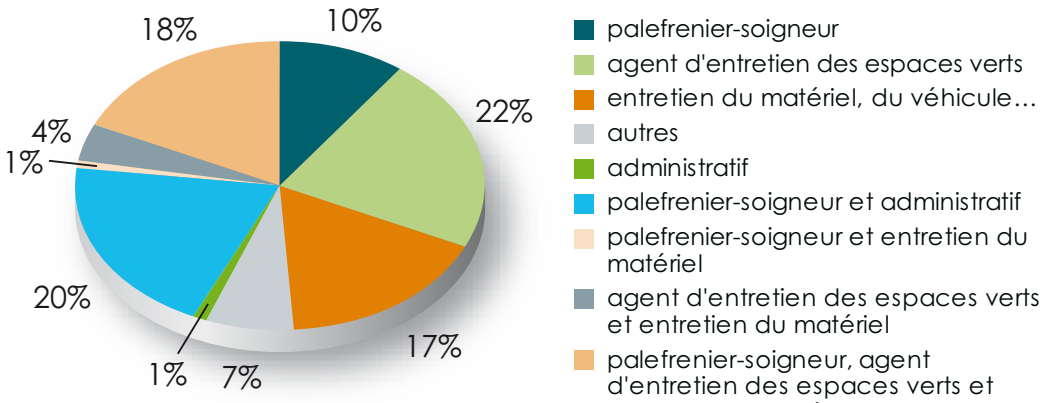
En Basse-Normandie, les activités de traction animale mobilisent au total entre 12 et 13 agents, soit en moyenne deux agents par collectivité. Cette moyenne augmente dans l'enquête nationale (3 agents en moyenne autour du cheval territorial) en raison de la présence de quelques grandes collectivités (les conseils généraux, Strasbourg, Paris, Rennes, Nantes, Poitiers).

Aux emplois bas-normands clairement identifiés, il faudrait pouvoir ajouter les travailleurs indépendants dont l'activité, avec des liens plus ou moins ténus avec une collectivité publique, est plus difficilement repérable. Par exemple, les Roulottes de la Suisse Normande, prestataire de services pour la Communauté de communes de la Suisse Normande, intervient, de façon très ponctuelle pour l'ensemble des communes du Smictom de la Bruyère. Cette association intervient aussi dans le secteur privé.

A l'échelon national, en l'état actuel de l'enquête, il est possible d'estimer à 63 le nombre de communes ayant des activités de traction en fonctionnement. La niche d'emplois actuels pourrait être d'environ 200. En y ajoutant les emplois dans la police montée, estimés à 200[8], le cheval en ville pourrait concerner une niche d'environ 400 emplois.

[8] Sources : suivi de cohortes des deux écoles de gardes à cheval (Soisson et Charente maritime).

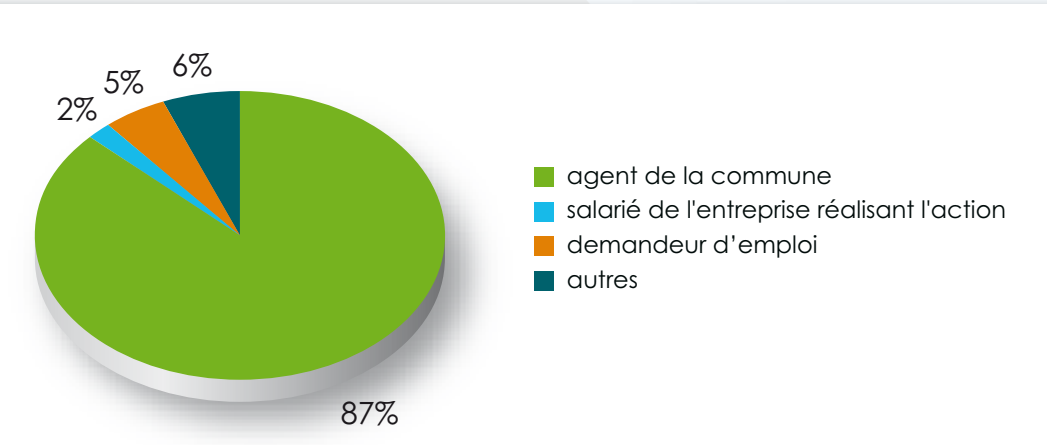
Tous les cochers-meneurs cumulent au moins deux fonctions (cocher-palefrenier, cocher-jardinier ou ouvrier, cocher-agent administratif, par exemple). Près de la moitié sont encore plus largement polyvalents, cumulant au moins trois fonctions.



Source : O.M.E.F.F.E, Equi-ressources, 2011

Figure 3 : Répartition des agents cochers/meneurs selon la fonction supplémentaire exercée

Le statut le plus répandu, notamment dans les collectivités de 10 000 à 100 000 habitants, est celui de fonctionnaire, agent de la collectivité. Ces agents sont majoritairement recrutés en interne. Ils évoluent vers leur nouveau poste de cocher-meneur soit en raison de prédispositions personnelles (intérêt pour le cheval, connaissance de l'attelage), soit après une formation.



Source : O.M.E.F.F.E, Equi-ressources, 2011

Figure 4 : Répartition des agents cochers/meneurs selon leur statut antérieur

La majorité des meneurs (64%) dispose d'une formation. Le « galop d'attelage » est la formation la plus répandue (55%). Le Certificat de spécialisation (CS) « utilisateur de chevaux attelés » est détenu par 6% des meneurs et le Brevet de meneur, accompagnateur de tourisme équestre (MATE) par 3%. 36% disposent d'une expérience de meneur acquise sur le terrain (notamment en débardage).

Qu'il s'agisse du CS « utilisateur de chevaux attelés » ou du « galop d'attelage », les meneurs ne possèdent pas, en général, de formation complémentaire liée à leur secteur d'activité. Pourtant, s'agissant du transport de personnes et du débardage, l'enquête met en évidence des besoins en compétences complémentaires : connaissance des techniques du débardage, du débusquage et du bûcheronnage pour les débardeurs à cheval, compétences de guide touristique, en communication et langues étrangères pour les cochers-meneurs travaillant dans le secteur du tourisme ou du transport scolaire.

5 - Les moyens matériels mis en oeuvre

Les collectivités organisent le plus souvent en interne leur activité autour du cheval attelé. Les animaux (en moyenne 2 par collectivité) sont majoritairement logés dans un lieu appartenant à la collectivité, pré ou box. Lorsque le service est assuré par un prestataire extérieur, les animaux sont pris en charge directement par ce dernier. Le nombre moyen de véhicules par collectivité s'élève à 2.
Le budget moyen investi pour un cheval est de 3 600 euros et celui investi dans le véhicule s'élève à 5 300 euro, soit un total de 8 900 euros. Les budgets annuels moyens de fonctionnement, lorsqu'il y a recours à un prestataire extérieur varient de 10 000 à 100 000 euros en fonction de la taille de la commune et de l'importance de l'action menée.

Les chevaux sont majoritairement formés avant leur achat par les collectivités (63%). Comme l'indique la figure 5, 6 races de traits sont principalement employées.

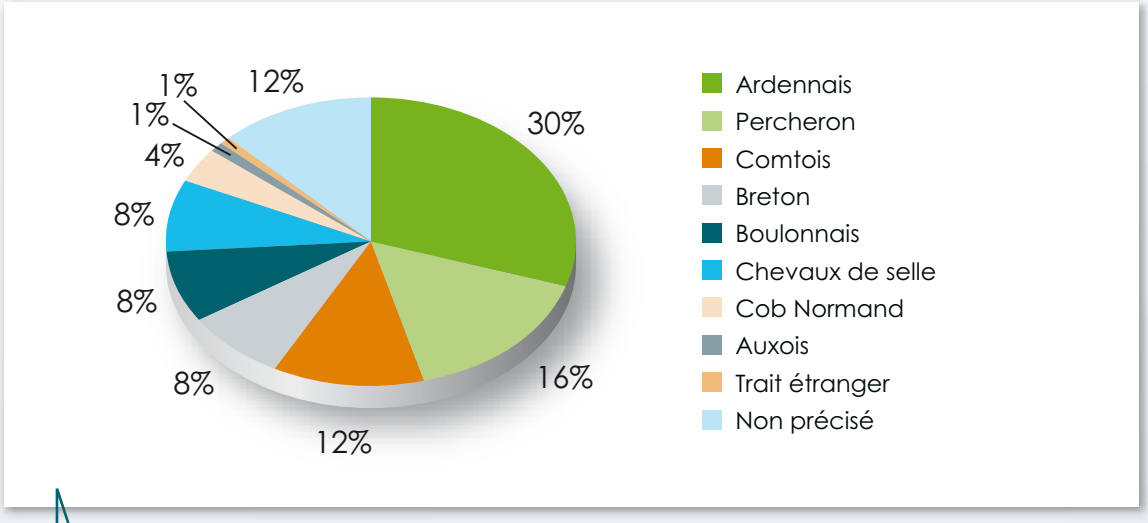


Figure 5 : Répartition des chevaux en fonction de leur race Source : O.M.E.F.F.E, Equi-ressources, 2011

III LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DU CHEVAL ATTELE

De nombreuses collectivités déjà engagées dans l'utilisation de la traction animale sont favorables au développement d'une seconde activité liée au cheval attelé. En Basse-Normandie, Argentan, Trouville-sur-Mer, la Communauté de communes de Suisse normande et l'Office National des Forêts disent souhaiter développer leur activité dans les années à venir.
Concernant l'ONF, des chantiers au moins aussi importants que ceux des deux dernières années sont programmés pour les 5 ans à venir, soit l'équivalent de 5 mois d'activité par an pour une moyenne de quatre personnes et quatre chevaux.
Certaines villes souhaitent diversifier leur utilisation de l'animal et développer plutôt le cheval monté. A l'échelon national, 70% des villes ayant déjà mis en place une action de traction animale souhaitent développer une seconde action.

1 - Nouveaux projets autour du développement durable et du transport de personnes

Les nouveaux projets d'utilisation du cheval attelé paraissent relativement peu nombreux.
Sur les 80 villes bas-normandes enquêtées n'utilisant pas, actuellement, le cheval attelé, 8 collectivités disent avoir un projet ou de l'intérêt pour la traction animale. Il s'agit d'Ifs, Caen, Sées, Hérouville-Saint-Clair, Alençon, Luc-sur-Mer, Le-Mont-Saint-Michel et Saint-Hilaire-du-Harcouët. S'agissant de Saint-Hilaire-du-Harcouët, la situation est particulière dans la mesure où l'accord conclu entre le centre de formation et la commune porte sur la formation, en ville, des futurs cochers meneurs du Mont-Saint-Michel. Il ne s'agit donc pas d'un projet d'utilisation du cheval liée à une activité d'entretien ou de service de transport public de la commune.

Au niveau national, en l'état actuel de l'enquête, 6% des collectivités disent avoir un projet ou de l'intérêt pour l'utilisation de la traction animale. Rares sont les projets « avancés » disposant d'un calendrier, d'un budget prévisionnel, etc.

L'intérêt des collectivités se porte principalement sur le transport des déchets, l'accessibilité à certaines zones (bords de rivières, plages) et l'entretien des espaces verts.

Pour les collectivités bas-normandes concernées, les projets portent, à part égale sur le ramassage des déchets, l'entretien des espaces verts et le transport des personnes. Les collectivités ont la volonté de gérer elles-mêmes leur action, sans faire appel à un prestataire extérieur. Elles prévoient de recruter leur personnel en interne.

Le tableau suivant synthétise les projets des collectivités bas-normandes concernant l'utilisation du cheval attelé.

Collectivités manifestant un intérêt ou ayant un projet d'utilisation du cheval attelé

Collectivité	Nature du projet, ou intérêt
Ifs	Pas de projet défini mais intérêt pour l'utilisation du cheval attelé.
Caen	Projet d'utilisation du cheval attelé dans le cadre du développement durable pour le ramassage des déchets. Ce projet serait géré par la commune tout en faisant appel à un prestataire extérieur. L'action devrait être mise en place en 2012 et employer 2 ou 3 agents.
Sées	Projet d'utilisation du cheval attelé dans le cadre du développement durable pour l'entretien des espaces verts et le transport de touristes. Ce projet serait géré par la commune en lien avec une association. La collectivité envisage un partenariat avec d'autres communes. La date de mise en place n'est pas encore fixée.
Alençon	Projet d'utilisation du cheval attelé pour l'entretien des espaces verts sur les bords de la Sarthe (faire les foins). Le projet devait voir le jour en 2011 mais sa mise en œuvre a été reporté aux années suivantes.
Hérouville-Saint-Clair	Pas de projet défini mais intérêt pour l'utilisation du cheval attelé.
Luc-sur-Mer	Projet d'utilisation de la traction animale pour le nettoyage des plages. Le calendrier n'est pas encore défini.
Le-Mont-Saint-Michel	Projet de transports de touristes. Un recrutement de 24 meneurs/conducteurs de bus est prévu. L'activité devait débuter en novembre 2011.
Saint-Hilaire-du-Harcouët	Projet d'utilisation de chevaux attelés pour le transport de personnes dans le cadre de la formation des cochers du Mont-Saint-Michel (mise en œuvre septembre 2011).
Thury-Harcourt (Communauté de communes de la Suisse normande)	Projet d'utilisation d'un bus hippomobile (2 chevaux) pour le ramassage scolaire (élèves de primaire).

2 - Estimation du potentiel d'emplois lié au développement du cheval territorial

En extrapolant les résultats de l'enquête sur une base de 10 000 communes, il est possible d'estimer à près de 1800 le nombre d'emplois potentiels. Ce chiffre peut être relevé à 2000, si l'on y ajoute les emplois susceptibles d'être créés par les collectivités souhaitant développer leur utilisation du cheval attelé. Au regard de l'emploi équin, estimé en 2009 à 74 000, cette niche d'emplois n'est pas négligeable. En revanche, soumis aux aléas budgétaires et politiques, le développement de ces emplois reste très incertain.

Pour la région Basse-Normandie, en prenant en compte à la fois les besoins en personnel des collectivités souhaitant développer leur utilisation de la traction (moyenne de 1 agent supplémentaire par collectivité) et celles qui projettent de mettre en place la traction animale (moyenne de 2 agents affectés à l'action par collectivité), le potentiel de nouveaux emplois peut-être estimé à 20 environ.

3 - Estimation du potentiel futur de chevaux

Sur une base de calcul identique à celle utilisée pour l'estimation de l'emploi potentiel, le nombre de chevaux susceptibles d'être utilisés en ville à l'avenir pourrait être estimé à environ 1000. Si ce chiffre reste faible au regard des besoins de débouchés des éleveurs, il constitue néanmoins une perspective de diversification positive pour les races de trait.

4 - Estimation des besoins futurs en formation

En l'état actuel de l'étude nationale, il apparaît que 36% des meneurs sont sans formation. Dans un contexte de développement de l'utilisation du cheval attelé, la formation plus systématique des meneurs aux techniques et risques spécifiques de la conduite en ville pourrait permettre de mieux répondre aux besoins de sécurité et d'efficacité liés à ce type de transport.

Le développement de certaines spécialités, par l'intermédiaire de « modules » venant compléter les formations existantes pourraient combler des besoins non satisfaits dans les matières suivantes :

- débardage et débusquage à cheval[9],
- guide touristique (formation sur le patrimoine, l'histoire de l'art, l'histoire du cheval, etc.),
- communication/expression orale pour l'accueil de touristes,
- langues étrangères.

[9] Il existe actuellement un Certificat de spécialisation « option débardage avec la traction animale ».

LISTE DES COLLECTIVITÉS BAS-NORMANDES ENQUÊTÉES

Collectivités enquêtées utilisant le cheval attelé

Argentan (61200)
Cherbourg-Octeville (50100)
La Glacerie (50470)
Saint-Pierre-sur-Dives (14170)
Trouville-sur-Mer (14360)
Thury-Harcourt (Communauté de communes de Suisse normande)
ONF (Office National des Forêts)

Collectivités enquêtées manifestant de l'intérêt ou ayant un projet d'utilisation du cheval attelé

Alençon (61000)
Caen (14000)
Hérouville-Saint-Clair (14201)
Ifs (14123)
Luc-sur-Mer (14530)
Le-Mont-Saint-Michel (50)
Saint-Hilaire-du-Harcouët (50600)
Sées (61500)
Thury-Harcourt (Communauté de communes de Suisse normande)

Collectivités enquêtées n'utilisant pas le cheval attelé et sans projet dans ce domaine

Agneaux (50180)
Argences (14370)
Aunay-sur-Odon (14260)
Avranches (50300)
Bavent (14860)
Bayeux (14400)
Beuvillers (14100)
Blainville-sur-Orne (14550)
Brécey (50370)
Bréhal (50290)
Bretteville-sur-Odon (14760)
Bricquebec (50260)
Cabourg (14390)
Carentan (50500)
Colombelles (14460)
Condé-sur-Noireau (14110)
Condé-sur-Vire (50890)
Cormelles-le-Royal (14123)
Courseulles-sur-Mer (14470)
Coutances (50200)
Damigny (61250)
Deauville (14800)
Démouville (14840)
Dives-sur-Mer (14160)
Domfront (61700)
Donville-les-Bains (50350)
Douvre-la-Délivrande (14440)
Ducey (50220)
Equeurdreville-Hainneville (50120)
Falaise (14700)
Flamanville (50340)
Flers (61100)
Fleury-sur-Orne (14123)
Gacé (61230)
Giberville (14730)
Granville (50400)
Honfleur (14600)
Isigny-le-Buat (50540)
L'Aigle (61300)
La Ferté-Macé (61600)
Le Molay-Littry (14330)
Les Pieux (50340)
Lisieux (14100)
Mezidon-Canon (14270)
Mondeville (14128)
Mortagne-au-Perche (61400)
Ouistreham (14150)
Parigny (50600)
Pont l'Evêque (14130)
Pontorson (50170)
Querqueville (50460)
Ranville (14860)
Saint-Georges-des-Groseillers (61100)
Saint-Germain-du-Corbéis (61000)
Saint-Lô (50000)
Saint-Pair-sur-Mer (50380)
Soliers (14540)
Sourdeval (50150)
Touques (14800)
Tourlaville (50110)
Troarn (14670)
Urville-Nacqueville (50460)
Valognes (50700)
Verson (14790)
Villedieu-les-Poêles (50800)
Villers Bocage (14310)
Vimoutiers (61120)
Vire (14502)

PRINCIPAUX ORGANISMES IMPLIQUÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DU CHEVAL TERRITORIAL

Association EQUITERRA

Maison de l'Agriculture
Rue Frère Gagne - BP 40463
60021 BEAUVAIS Cedex
Tel : 03 44 11 45 35
Fax : 03 44 11 44 26
Site Internet : www.equiterra.fr

Association Espaces

45 bis route des Gardes
92190 MEUDON
Tél. : 01 55 64 13 40
Fax : 01 55 64 13 49
E-mail : espaces@association-espaces.org
Site Internet : www.association-espaces.org

Association HIPPOTESE

Rue Rincote
88220 HADOL
Tél : 03.81.49.36.41
Site Internet : hippotese.free.fr

Association de Promotion du Trait Comtois

52 rue de Dôle
25000 BESANCON
Tél. : 03 81 55 94 71 - 06 78 64 58 72
Site Internet : www.aptc.fr

Association Traits de génie

www.traitsdegenie.com

CERRTA (Centre Européen de Ressources et de Recherches en Traction Animale)

2 place de l'Eglise
25270 VILLERS-SOUS-CHALAMONT
Tél. : 03 81 49 36 41
Site Internet :
www.formationtractionanimale.com

Congrès des Chevaux Territoriaux

Maison des associations
58 rue Guillaume le Conquérant
14360 TROUVILLE-SUR-MER
Tél. : 02 31 14 41 59
E-mail : chevauxterritoriaux@gmail.com

Débardage-Cheval-Environnement

Site Internet : www.debardage-cheval-environnement.com

FD CIVAM Drôme

25 rue Pasteur
26260 SAINT-DONAS-SUR-L'HERBASSE
Tél. : 04 75 45 13 15
Fax : 04 75 45 26 79
E-mail : fdcivamdrome@free.fr
Site Internet : www.fdcivamdrome.org

FECTU (Fédération Européenne du Cheval de Trait pour la promotion de son Utilisation)

9 rue principale
L-7475 SCHOOS (Luxembourg)
Fax : 00352-32 59 90
E-mail : pit.schlechter@fectu.org
Site Internet : www.fectu.org

France Trait

3 boulevard Beauregard
21600 LONGVIC
Tél. : 03 80 67 65 52
Fax : 03 80 67 59 86
Site Internet : www.france-trait.fr

Institut français du cheval et de l'équitation

Terrefort – BP 207
49411 SAUMUR Cedex
Tél. : 08 11 90 21 31
E-mail : info@ifce.fr
Site Internet : www.ifce.fr

SNCP (Syndicat National des Cochers Professionnels et autre utilisateurs d'animaux attelés)

Domaine du Petit Hautier
76620 MENERVAL
E-mail :
webmestre@syndicatdescochers.info
Site Internet : www.syndicatdescochers.info

équi-ressources
PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ FILIÈRE ÉQUINE



© IFCE

La traction animale dans les collectivités territoriales bas-normandes

Synthèse

- L'étude commanditée par la Région Basse-Normandie met en lumière l'état du développement de la traction animale dans les collectivités locales, ainsi que le potentiel d'emplois de cochers-meneurs, lié à ces activités.
- Le cheval territorial attelé est utilisé en ville, dans les parcs et jardins ainsi que dans les zones agricoles fragiles pour des missions de service public (ramassage de déchets, transport de personnes, entretien des espaces verts, débardage, etc.).
- En Basse-Normandie, six collectivités utilisent aujourd'hui le cheval attelé. Le transport de personnes et la collecte des déchets sont les actions les plus représentées. Elles sont organisées en interne pour la moitié des collectivités. L'autre moitié a recours à un prestataire extérieur. Ces activités mobilisent environ 12 agents et 12 chevaux, soit deux agents et deux chevaux en moyenne par action.
- Huit collectivités bas-normandes projettent d'utiliser le cheval attelé dans un avenir proche. A ce potentiel de développement, il faut ajouter les collectivités qui utilisent déjà le cheval et souhaitent élargir le champ de ses activités.
- En retenant une moyenne de deux agents pour les nouvelles collectivités et un agent pour celles qui veulent étendre une activité déjà existante, le potentiel d'emplois lié au cheval territorial attelé en Basse-Normandie peut être estimé à une vingtaine environ.
- Dans le domaine des compétences, la maîtrise des techniques et risques de conduite d'un attelage en ville est essentielle, complétée utilement par des savoir-faire en communication, langues étrangères, connaissances de guide touristique.

équi-ressources
PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ FILIÈRE ÉQUINE

Haras national du Pin
61310 Le Pin au Haras
téléphone : 02 33 39 58 57
info@equiressources.fr

www.equiressources.fr

les Haras nationaux
Institut français du cheval et de l'équitation
pôle hippolia
pôle emploi
Région Basse-Normandie
UNION EUROPÉENNE
l'Europe s'engage en Basse-Normandie
Fonds Éperon