Les actes du colloque

« Traction Animale : perspectives techniques, économiques et scientifiques »

A l'occasion de la Route des Vins et du Comté
Samedi 26 août 2006 de 16h à 19h30
Au Musée Relais de Levier (25)

Colloque Traction Animale
« Traction Animale : perspectives techniques, économiques et scientifiques »

A l'occasion de la Route des Vins et du Comté
Samedi 26 août 2006 de 16h à 18h30
Au Musée Relais de Levier

Déroulement :

Introduction : Jean-François COTTRANT (Haras Nationaux) puis Jean-Louis CANNELLE (Association de Promotion du Trait Comtois) **p. 5**

1) **Deux projets à l'étude :** ***problématiques logistique, matériel, chevaux et cahiers des charges***
   - ⇨ Monsieur CANON : association d'éducation à l'environnement et ferme pédagogique (exploitation en région parisienne de 11 salariés), réflexion sur le remplacement d'un vieux tracteur par l'utilisation d'un cheval de trait (cahier des charges en cours d'élaboration avec les Haras nationaux, recherche de financeurs, …) **p. 7**
   - ⇨ Monsieur RECHER (DEFI CAUX) : réflexion sur l'acquisition d'un avant-train motorisé **p. 8**

2) **Deux exemples d'utilisation intégrée :** ***orienté vers le matériel et le technico-économique (rentabilité des chevaux)***
   - ⇨ Manu DE MEULENAER (Brasserie Palm, Belgique) **p. 9**
   - ⇨ Henri SPYCHIGER (exploitant en Suisse) **p. 15**

Quelques pistes de développement : Luc DELAS (Equiterra) **p. 16**

3) **Historique** : Jean-Jacques MARQUART **p. 17**
   Technique : Constructeurs de matériel
   Kurt OHRNDORF **p. 22**
   Charlie PINNEY représenté par Pit SCHLECHTER **p. 24**

Questions-débat **p. 33**

Financement :
FIVAL : Frédéric DESCROZAILLE représenté par Pierre PASDERMADJIAN **p. 34**
COST des Haras nationaux représenté par Daniel LAGNEAUX **p. 37**

Conclusion : Pit SCHLECHTER (FECTU) **p. 38**

Annexes **p. 42**
Pour en savoir plus **p. 49**

Les intervenants :

CANNELLE	**J Louis**	**Association de Promotion du Trait Comtois - HIPPOTESE**
CANON	**Benjamin**	**Association Ville Campagne**
COTTRANT	**J François**	**Délégué Traits et Anes des Haras nationaux**
DE MEULENAER	**Manu**	**Brasserie Palm (Belgique)**
DELAS	**Luc**	**Equiterra**
MARQUART	**J Jacques**	**Historique de la Traction Animale**
OHRNDORF	**Kurt**	**IGZ (Allemagne)**
PASDERMADJIAN	**Pierre**	**FIVAL - Président de France TRAIT**
RECHER	**J Pierre**	**DEFI CAUX**
SCHLECHTER	**Pit**	**FECTU (Luxembourg)**
SPYCHIGER	**Henri**	**Equipe Franche-Montagne et exploitant agricole (Suisse)**

Etaient présents :

ARDEUEN	France	Confédération Paysanne
BOBILLIER	J Paul	Président de l'Association Nationale du Cheval de Trait Comtois
BORNARD	Denis	Franche-Comté Poney
BOUGEL	Sophie	France TRAIT
CANON	Marie	Association Ville Campagne
CHAGNEAU	J Paul	utilisateur en vigne
CHAPUT	Gérard	Syndicat Eleveurs de Traits du 63
CLUZEL	Sandra	utilisatrice
COURTHIADE	Olivier	Technicien FNAM + Ecole des Mulets
DE BROCA	Marie	ANCTC
DESORT	Fabrice	Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut
DROUHARD	Myriam	Archives Départementales du Doubs
FADY	Denis	Hippotese
FONTANA	Sylvie	Hippotese
FONTROBERT	Christian	CFPPA Noirétable
GALLET	Pierre	Hippotese
GARCIA	Maria	MAP/Sous Direction du Cheval
GREFF	Nicolas	Prestataire de service avec des mules (38)
GUERINI	Céline	Les Haras nationaux
HEROLD	Peter	IGZ Allemagne
JACOBS	Paul	ADODANE (Belgique)
JUNG	Jutta	IGZ Allemagne
KIELBASA	Agnès	La Terre de Chez Nous
KUHLMANN	Philippe	Ecomusée Alsace - Attelage de bœufs
LABORY	Astrid	Chambre Régionale d'Agriculture (Franche-Comté)
LAGNEAUX	Daniel	COST - Délégué Régional Bourgogne Franche-Comté des Haras nationaux
LANNE	Sylvain	Maison du Val d'Azun (65)
LECLERE	Laurent	Traits de Génie
MAES	Luc	Les Jardins du Buech / CIVAM TA
MOUSNY	Marc	CECD (Comité Européen des Chevaux de Débardage)
NARBEY	Bernard	Mémoire de l'agriculture comtoise
OHRNDORF	Petra	IGZ Allemagne
POUCET	Serena	Délégation Régionale Bourgogne Franche-Comté des Haras nationaux
REVERSAT	Jacques	ANCTC
RISCO	François	Délégation Régionale Champagne-Ardenne des Haras nationaux
ROVILLE	Bruno	CFPPAF de Mirecourt
STIEGLER	Audrey	utilisatrice
VIELLESCAZE	Anne Laure	cocher d'attelage

Ainsi que :

ANTOINE	Alain	HOUERIE	Claude
BARBEDIENNE	Véronique	JACQUET	Eric
BAZET	Gaëlle	LAMBLOT	Laurent
BENEUX	Nicolas	LYS	Jean Vianney
BEURET	Raphaëlle	MICLO	J Claude
BEYL	Gilbert	MORGENTHALER	Laurent
BIALADE	Serge	PALLIER	Isabelle
CATTIN	Michel	PILLOUD	Philippe
CHILOUP	Sarah	RAY-GALIAY	Emmanuelle
COUVET	Marie-Laure	SAUTONNA	Marcel
DE MEULENAER	Dominique	SCLECHTER	Marie-Jeanne
DESOBRY	Pierre	SEUILLOT	Pierre
DUCROUX	Christian	SOUQUET	Luc
DUJARDIN	Hélène	STEMBERGER	Carlo
DUPERRAY	Fabien	TAILLAND	Thierry
DUPERRAY	Sylvie	THOMAS	Samuel
FAURE	Christian	THUEUX	Jean-Michel
FOUHON		TOURNIER	Eric
GLEYZE	Magali	WAGENER	Paul
GUYON	Marie-Claude		
HENRIOT	Laurence		

Au total, plus de 90 personnes étaient présentes à ce colloque !

INTRODUCTION

Après les deux jours de la manifestation Route des Vins et du Comté et les démonstrations qui ont été effectuées sur le site, l'objectif est de dresser des perspectives d'avenir au-delà de cet évènement éphémère. Comment le cheval de manière générale peut-il être utile ? Cette réflexion s'inscrit dans une perspective mondiale où actuellement beaucoup d'agriculteurs utilisent la traction animale au moyen de chevaux ou de boeufs.*

Jean-François Cottrant *: Délégué Traits et Anes des Haras nationaux ; Introduction sans complaisance et volontairement provocatrice*
(Cf. annexes pages 41 à 47)

En France, on parle de la traction animale, mais il y a peu d'exemples pratiques. De plus parmi ces exemples on trouve beaucoup de démonstrations mais peu de projets durables. Il s'agit souvent plus d'un concept que d'une réalité.
Le nombre de prestataires de service est restreint: une centaine depuis environ 15-20 ans. La traction animale dérange, elle n'est plus dans les habitudes. Elle séduit mais n'est pas dans l'air du temps politique. Ainsi, pour le travail en forêt, toutes les politiques nationales passent par de nombreuses aides à la mécanisation.
Si on l'envisage sous son axe social, la traction animale est une activité de main d'œuvre. En effet, le plus souvent, un cheval au travail équivaut à un emploi.
La recherche sur la traction animale est surtout développée aux Etats-Unis via la communauté des Hamishs. Pourtant, elle s'inscrit parfaitement en agriculture dans les systèmes particuliers où le paysan veut maîtriser ses coûts d'énergie (circuits courts, agrobiologie).
Actuellement, la France s'est engagée à diminuer son utilisation des énergies fossiles d'où l'orientation vers les bioénergies et la traction animale. Pour l'instant, seules les bioénergies sont à l'honneur, la traction animale soufre de son une image passéiste, elle n'est d'ailleurs quasiment plus abordée dans les formations. Au vu de ce constat quelque peu alarmant, la question posée aux différents intervenants est :
Quel est l'avenir de la traction animale dans le contexte énergétique actuel ?

Présentation des différents intervenants

Jean-Louis Cannelle : *Président de l'Association de Promotion du trait Comtois* ; *Analyse de l'utilisation de la traction animale dans les pays européens*

Ce colloque vise à mettre en lumière les nouvelles utilisations du cheval.
Contrairement à ce que beaucoup pensent, la situation est à peu près la même dans tous les pays industrialisés : les promoteurs de la traction animale sont victimes de leur aspect passionnel et en oublient les aspects économique et scientifique de son utilisation. Avec le CERRTA (Centre Européen de Ressources et de Recherche en Traction Animale), dans chaque démarche d'utilisation du cheval par une collectivité, on est souvent pris par l'urgence en raison d'un financement ponctuel qui conduit à des projets bancals. Actuellement, il n'existe aucun financement de l'Etat pour une véritable recherche scientifique sur le sujet. Le matériel utilisé est souvent vendu par un passionné qui commercialise son prototype. Alors que pour la mise au point d'une racleuse, qui est la base de la traction animale, il a fallu 11 prototypes. Sur le village Traction Animale de la Route des Vins et du Comté, est exposé une des charrues GARNIER qui porte le numéro 130, hors actuellement nous en sommes au numéro 5178. C'est dire le travail nécessaire pour mettre en place du matériel performant. Les projets qui échouent le doivent souvent à une gestion trop passionnée du sujet : combien de collectivités mettent un financement ponctuel sur un projet, sans cahier des charges défini de l'utilisation, sans formation des meneurs, sans vision ni financement durable ?

DEUX PROJETS A L'ETUDE

Benjamin Canon, *Directeur de l'association Ville-Campagne*

Colloque traction animale – Levier – 26 août 2006

ASSOCIATION
VILLE CAMPAGNE
CERGY VEXIN
FERME D'ECANCOURT

Introduction d'un cheval de trait dans l'activité de la ferme pédagogique d'Ecancourt.

L'Association Ville Campagne Cergy Vexin, installée en périphérie de Cergy Pontoise, développe depuis plus de 25 ans une importante activité d'éducation à l'environnement et au monde agricole. Pour cela l'association dispose d'une ferme pédagogique, avec une réelle activité de production entièrement commercialisée en vente directe. Le cheptel est composé de près de 50 animaux dont chèvres, brebis, vache, âne et porc complétés par des lapins et des volailles, le tout sur une surface de 7 ha de prairies.

L'activité d'éducation et de découverte est donc organisée par animations thématiques qui couvrent l'ensemble des éléments d'éducation et de formation nécessaires aux enfants, le principal public concerné par ces activités.

Pour certaines activités, l'association déplace les animations sur la base de loisirs voisine, utilise également le massif forestier de l'Hautil et le parc naturel régional du Vexin.

Un gîte de séjour de 45 lits est à la disposition des participants qui sont encadrés et animés par une équipe professionnelle de 5 animateurs et un directeur, soutenu par des employés de services et d'entretien.

Pour l'ensemble des tâches d'entretien, alimentation en eau dans les parcs, transport du fumier, approvisionnement en fourrage, réparation de clôtures …, le personnel de l'association utilise un tracteur dont l'entretien et la vétusté ont conduit les dirigeants à réfléchir à son remplacement. Après un rapide inventaire des activités concernées, **il a été décidé d'étudier l'hypothèse de remplacer le tracteur par un cheval de trait.**

Dans ce sens, il est apparu également que l'introduction du cheval offrait de nouvelles perspectives d'activités sur la ferme. En effet, l'ensemble des animations dont le cheval et sa famille sont l'objet devenait accessible : initiation à l'élevage du cheval, son alimentation, sa manipulation, etc … ainsi que les possibilités offertes par l'utilisation de sa « force paisible » pour assurer des animations avec le déplacement des enfants et adultes en chariots.

Les premières réflexions ont débuté fin 2005, l'étude technique est actuellement menée par les Haras Nationaux avec pour objectif d'être opérationnel pour le début de l'hiver.

LA FERME D'ECANCOURT – COUR MURIER - 95280 JOUY LE MOUTIER Tél. . : 01 34 21 17 91 - Fax : 01 34 21 16 73
E-mail : contact@villecampagne.org - Site Internet : www.villecampagne.org

La dimension économique est la base de la réflexion. Peut-on rentabiliser le cheval de manière différente, notamment pour son aspect pédagogique ? Le cheval nécessite un investissement important mais permettrait un entretien des prairies plus régulier. Actuellement un cahier des charges est en cours de rédaction avec comme objectif d'être opérationnel pour cet hiver.

Mais la principale contrainte est la formation : 11 animateurs(trices) travaillent sur l'exploitation et doivent tous être opérationnels sur la ferme. 2 ou 3 d'entre eux, au moins, pour commencer, suivraient donc une formation (sur 1 semaine, 15 jours non stop). Il faut bien prendre en compte l'aspect sécurité des enfants, c'est pourquoi la formation sera le poste le plus important.

Jean-Pierre Recher, ***Défi Caux*** : *Centre d'insertion qui fonctionne depuis 20 ans, et à la base centre de formation professionnelle.*

Il y a toujours possibilité de trouver des portes de financements, malgré le manque de financement nationaux ou européens. Le bénévolat permet d'atténuer les choix difficiles entre la passion et l'économie.
Défi Caux organise une route à thème, la Route des Chassées Marées, d'Etretat à Honfleur les 27 et 28 octobre prochain. M. Recher remercie les Haras nationaux et M. Cottrant du soutien du Ministère pour leurs actions telles que le ramassage des bouteilles de verre sur le secteur d'Etretat depuis 1 an, 1 fois par semaine. Cette action permet de récolter 40 tonnes de verre par mois. Ainsi, ils gèrent un espace de 90 ha sur les falaises d'Etretat (qui ont des fleuves côtiers souterrains et des problèmes d'érosion et de relief). La question n'est pas de choisir entre le tracteur et le cheval mais de développer la traction animale. Le tracteur est utilisé en prestation auprès d'une entreprise mais ils ont décidé de privilégier la traction animale. Actuellement les crédits sont obtenus et la recherche du matériel adéquat est en cours. Le matériel de Charlie Pinney avec entraînement simple par les roues a été retenu (avec quelques aménagements) car l'aspect déclivité du terrain nécessite une attention importante sur la sécurité. Le fait d'utiliser un moteur auxiliaire sur un site totalement préservé n'était pas le plus évident en terme d'image. Cependant, Charlie Pinney déconseille l'entraînement simple par les roues au vu du terrain très pentu. La question de l'entretien est encore à régler.

DEUX EXEMPLES D'UTILISATIONS INTEGREES

Manu de Meulenaer : *Brasserie Palm à Tavigny en Belgique. Emploi du cheval de trait comme emblème de publicité, ambassadeur d'une entreprise.*

LE CHEVAL DE TRAIT, emblème de publicité
Exemple d'intégrité – notions de rentabilité – notes technico-économiques

Je vais m'atteler à vous parler de l'emploi du cheval de trait en sa qualité d' « ambassadeur » d'une entreprise ici en l'occurrence, une brasserie belge pour laquelle j'ai travaillé jusqu'à il y a peu; cet emploi n'est évidemment pas « commun » au 21e siècle ; c'est plutôt un métier du siècle passé.
Je vais vous peindre un tableau « à la flamande » de l'usage des chevaux de trait dans une brasserie moderne.

Mais revenons aux brasseurs anglais ou allemands, qui au 19e siècle, ont longtemps utilisés leurs attelages comme outil publicitaire.

L'emploi peu commun des chevaux de trait dans la publicité peut paraître très intéressant mais la réalité économique de notre époque, dans ce monde progressif et exigent qu'est la publicité et le marketing d'une entreprise sont des éléments peu enclin à une vie agréable pour nos chevaux et encore moins pour leur propriétaire.

Je vais attirer votre attention sur un vaste sujet et effleurer quelques points clefs. Il faut savoir que chaque cas est différent et mérite une étude particulière et approfondie. Je vais donc dessiner une esquisse pour mieux vous faire percevoir l'usage du cheval de trait.

1. Le cheval :
    a. Pourquoi choisir un cheval de trait ?
    b. Les caractéristiques du cheval de trait.
    c. Les problèmes rencontrés : comment « faire » son cheval ?
2. Le matériel :
    a. La voiture
    b. Le harnais
    c. Le transport
    d. Les uniformes
3. Les hommes :
    a. Connaissances techniques
    b. Mentalité de travail
4. Quelques chiffres et des « lettres »
    a. Le haras
    b. La mission
    c. Le budget - théorique et pratique
5. Le haras et la publicité
    a. Prix, budget
    b. Le langage de la publicité – contraste avec le langage de l'homme de cheval.

1. LE CHEVAL

a. Pourquoi choisir un cheval de trait ?

Ici, ni la vitesse, ni la force, ni le poids ne sont importants ! Quand une entreprise décide de travailler avec un cheval comme emblème publicitaire, elle doit correspondre à l'image du consommateur du produit proposé et doit également répondre à l'idée que se fait le consommateur. Bref, le consommateur doit pouvoir s'identifier au travers du produit publicitaire proposé et ici on est déjà au cœur du marketing !
Le cheval de trait fait partie de toutes les classes sociales confondues. Il a un effet « nounours ». Tout le monde veut le toucher, aussi bien les grands dignitaires que les gens du peuple à quelque classe sociale qu'elle appartienne. Tous se retrouvent ou se reconnaissent à travers l'image que véhicule le cheval de trait.
Le pur-sang pour le « happy-few » est réservé à une élite, le demi-sang est vite décrié comme étant « trop chic » ; le poney ne fait pas « adulte ». Le cheval de trait trouve sa place dans tous les milieux car il s'y trouve à l'aise en toute circonstance.

b. Les caractéristiques du cheval de trait

Ici le cheval de trait ressemble déjà beaucoup plus au demi-sang de l'escorte royale ou d'une garde républicaine.
En effet, l'usage du cheval de trait a démontré qu'il sait être un bon serviteur même s'il n'est pas le plus beau, le plus rapide ou le plus fort…. Car pour survivre dans le trafic routier actuel, le cheval de trait doit faire preuve d'un caractère à toute épreuve et surtout à être « clair dans sa tête ».
La démonstration publique, la participation dans les cortèges, le travail aux heures irrégulières et dans un environnement différent à chaque prestation est une épreuve à chaque fois renouvelée et demande beaucoup d'efforts à nos chevaux de trait.

L'élevage extensif – c'est-à-dire pour la production de viande – et l'élevage mineur lié au fait que les étalons et les poulinières ne travaillent plus réellement, amène comme conséquence la difficulté de trouver des chevaux aptes au travail.

Une brasserie néerlandaise a été obligée de choisir des Shires car le cheval de trait belge n'était plus « disponible » sur le marché.

Les mêmes brasseurs anglais et néerlandais rencontrent des problèmes énormes pour trouver des 'remontes' qui sont aptes à travailler dans ce domaine particulier. La race a trop évolué dans la direction du « show ».
Pourtant, le prix des hongres varie et le prix de départ est de 10.000,00 € ; ce qui est un prix énorme quand on sait que le cheval de trait se vend très souvent au prix coûtant de boucherie.

Depuis 4 ans la brasserie cherche des hongres de travail et l'élevage anglais ne parvient pas à fournir les chevaux demandés !

c. Problèmes rencontrés : comment « faire » son cheval ?

Choix ou réalité du marché.

Je vous donne en exemple la brasserie belge, Palm, qui a fait le choix de faire l'élevage de ses propres chevaux. Une idée unique en Europe… C'est évidemment plus vite dit que fait ! Surtout en évoquant le facteur « coût de la main d'œuvre humaine » qui pèse lourd dans le budget.
L'élevage exige des connaissances, un savoir, de la patience mais également de la passion et un investissement dans le temps… et le facteur chance n'est pas à négliger non plus.

Depuis la saillie jusqu'à 3 ans ½ un poulain coûte en « production » environ 8.000,00 €.
Ce coût est représenté par un amortissement annuel en investissement avec les unités suivantes : écurie, prairie, tracteur, prestations humaines, etc…
L'avantage de cet élevage c'est qu'en 10 ans, des 15 poulains nés, 4 n'ont pas répondu aux exigences de la brasserie.
Le « home made product » est une solution chère mais si les éleveurs de chevaux ne retiennent pas les critères demandés, c'est une solution…

2. LE MATERIEL

a. La voiture :

Quand l'attelage doit évoluer sur la voie publique, la voiture doit être en parfait état de marche et être réglementaire par rapport aux normes en vigueur du pays.
Les voitures d'origine doivent être en parfait état de marche tant au niveau mécanique qu'au niveau des bandages.
La visibilité sur n'importe quel attelage doit être optimale, c'est-à-dire que le meneur doit être capable de visualiser ses chevaux des naseaux des chevaux de volées ainsi que de l'arrière de son véhicule.
Le poids des voitures doit être pris en compte pour la charge portée et portante des chevaux : un professionnel ne peut se fourvoyer dans le calcul masse-poids-déplacement.

Quand au style, il faut évidemment étudier les traditions du pays. Des harnais « made in USA » avec des chevaux anglais et un tombereau typique du pays dénote du manque de style et de la connaissance de la tradition dans le métier !

b. Le harnais :

Simple, efficace, il doit être le meilleur gage de qualité : tous les compromis et les ajustements fantaisistes sont à proscrire.
Je rencontre tous les jours des harnais de misère ; si le contrôle technique « harnachement » existait réellement, la carte « rouge » serait la carte préférée des contrôleurs !!
Quel budget ? On achète un harnais à partir de 2.500,00 € sans trop de suppléments.

c. Le transport :

Chaque kilomètre parcouru en camion c'est de la publicité pure qui se déplace ; ce transport doit donc être à l'image de l'entreprise qu'elle promotionne d'une part et d'autre part, ce camion doit être aux normes et réglementaires mais aussi confortable pour les chevaux.
Le transport est, hormis la main d'œuvre, un poste onéreux dans le coût global.
Prix moyen : 1,00 €/kilomètre est proche du réalisme….

d. les uniformes :

Comme vous aurez une fonction de représentation, de carte de visite, il est évident que le port d'un uniforme représentant l'entreprise et reflétant une image digne de qualité du produit promotionné : le port de cet « outil » est indispensable à chaque étape de la journée mais aussi à chaque personne travaillant et représentant l'entreprise mise ainsi en valeur.
Il faut compter une tenue de travail d'écurie, une tenue de parade.
Budget : 1500,00 €/personne par an.

3. LES HOMMES

a. Connaissances techniques :

Dans une entreprise moderne d'aucun n'a idée des exigences de la spécialité et de la connaissance professionnelle nécessaires à être un bon groom, un meneur ou un directeur de haras.

Aujourd'hui, beaucoup de chauffeurs de chevaux sont loin d'être meneurs ; ils se vendent « bon marché » mais font beaucoup plus de dégâts.

Sans connaissance approfondie du système Achenbach - de préférence - il n'est pas possible de mener « dans les règles de l'art » un attelage de 4 ou 6 chevaux devant une voiture lourde, longue et sans freins à disque notamment un char de brasserie.

Ceci ne s'apprend pas en deux semaines.

En comparatif, pour être chauffeur de poids lourds, des tests et des manœuvres difficiles et exigeantes sont demandées, par contre pour mener un attelage à 4 dans une ville – voire dans le trafic piéton dense – aucun « permis » n'est requis.

Ici j'attire l'attention particulière sur le niveau des formateurs et sur les responsabilités du futur des meneurs.

Prendre ses responsabilités ce n'est pas nécessairement se faire populaire mais c'est surtout initier des règles que tous pourront suivre et être le moteur et le garant d'un usage du cheval dans le monde moderne. Il faut aussi différencier le meneur « de loisir » qui ne rencontre pas du tout les mêmes soucis que le meneur « professionnel » qui lui, mènera un attelage publicitaire en ville….
Une reconnaissance du métier devient une nécessité urgente.

b. Mentalité de travail :

Etre des professionnels, tant par la connaissance que par l'expérience, donc denrée rare… Ce n'est pas une profession qui exalte le glamour mais qui fait certainement perler la sueur sur le front !
La formation des hommes de chevaux est un art délicat mais nécessaire. L'apprentissage basique au travers du monde équestre est requis mais l'élevage d'un cheval est un monde particulier ; sans garantie de réussite et si les critères suivants sont absents encore amoindries : discipline, rigueur, ponctualité, technique, connaissance des méthodes, des usages et des chevaux….

4. QUELQUES CHIFFRES ET DES LETTRES

Je pars de l'exemple de la gestion d'un haras d'une brasserie située en Belgique…. En France, on remplacera la bière par le vin….

- 23 chevaux trait belges : 8 au travail, « à tout faire »
  : 4 remonte
  : 11 chevaux d'élevage : juments, poulains, yearling…

- 21 hectares de prairie permanente, dont 2,5 hectares aux abords directs du haras.

- Production de 11 hectares de foin par an.

- L'entretien des prairies est un travail effectué par les chevaux eux-mêmes !

- 9 chars de brasseries d'origine, 2 voitures de présentation, 2 voitures de marathon, 1 roof-seat break, 1 tracteur hippomobile, 1 tombereau.

- Plusieurs harnais de présentations, 20 colliers flamands, des harnais d'exercice, de compétition, de travail ; en cuir, et en synthétique.

- Participation à 8 compétitions (attelage à 4) pendant une saison.

- Prestations d'environ 30 prestations publicitaires par an.

Il est à noter que les prestations tant de compétition que publicitaires sont des apparitions publiques de week-end… Donc travail de week-end pour le show et travail de semaine pour les soins aux chevaux !! à vous de compter les week-ends restants ???

- En petit supplément : il faut compter la présence lors des naissances, la manipulation des poulains, le débourrage et le dressage des chevaux.

- Au total : 8900 heures de main d'œuvre ou l'équivalent de 5,5 personnes à temps plein (soit au moins 38 heures/semaine).

Je souligne ici que de 5,5 hommes il y a 3 ans, il ne reste au haras que la présence de 2 hommes à partir du 21 juillet dernier, date à laquelle ma fonction a été annulée… purement et simplement !

- Le budget est divisé en trois groupes :

1. investissements : achats voitures
   achats harnais … ad lib.

2. frais : littérature professionnelle,
   documentations, magazines etc…
   participations aux concours,
   mailings publicitaires et invitations,
   entretien des prairies,
   entretien des écuries,
   entretien des harnais,
   entretien des voitures,
   entretien et nourriture aux chevaux,
   maréchal ferrant,
   élevage, saillie,
   vétérinaire, documents sanitaires,
   achats chevaux,
   formations.

3. revenus annuels :
   publicité 20 x 875,00 € : 17 .500,00 €
   visites du haras : 25.000,00 €
   location des chevaux à 3,00€/p/p = 2.500,00 €
   Subvention pour fauche tardive : 4.000,00 €
   débourrage des chevaux : 1.500,00 €
   vente des chevaux : ± 2.500,00 et 8.000, 00 €
   instruction en attelage: 25.000,00 €
   environ 50.000,00 €

4. Frais de personnel (3 temps plein) : 200.000,00 €

Y inclus transport et personnel :± 300.000,00 €

CONCLUSION

La décision de l'emploi du cheval dans la publicité est souvent liée à une personne (directeur) qui a un pouvoir décisionnel. Le jour où cette personne modifie ce concept, c'est tout le fonctionnement du haras qui est alors remisé.

L'emploi des chevaux dans un concept publicitaire n'est pas rentable en soit, par contre c'est une formule publicitaire bon marché.

Dans le monde publicitaire, le cheval est un accessoire tout comme une perruque.

C'est à l'Homme de cheval d'informer d'une manière correcte et concrète que des règles de conduites doivent être respectées, une information claire des possibilités du cheval doivent être énumérées (et aussi en fonction du cheval utilisé : tous les chevaux ne savent pas tout

faire). Notre rôle est de protéger notre cheval de travail, dans ses limites et dans les folies extravagantes des demandes des publicitaires. Il faut leur laisser aux manettes des ordinateurs pour laisser faire des fantaisies à nos chevaux.

Apprendre à calculer un prix correct et ne vendre que ce que le cheval et le meneur sont capables d'assumer.

La féerie c'est pour les contes de fées, la réalité c'est le quotidien ! Ne pas accepter des missions « impossibles ».

Savoir aussi qu'un coût est rarement divisible et qu'une sécurité pour un service offerte par un professionnel est à des milles de la sécurité donnée par des amateurs ; que le marché du professionnel est celui de l'avenir de l'usage des chevaux et que l'usage de son savoir ne se perd pas en prix mais vaut son pesant d'or.

Henri Spychiger : *agriculteur suisse, ancien président de la race Franches-Montagnes.*

Exploitant agricole à Montcrozin dans le Jura Suisse à 1200 m d'altitude. Montcrozin est connu pour les énergies renouvelables grâce à son site d'éoliennes et un site d'énergie solaire à proximité. La moitié de ses terres sont des prairies boisées, l'autre moitié des prairies entretenues. Il a 25 vaches laitières utilisées pour faire des fromages AOC. Actuellement, il vend presque 80 centimes le litre de lait livré à la fromagerie. L'Interprofession des fromages est liée à la race Franches-Montagnes avec notamment un char de présentation en commun. Quelques hectares de forêt sont entretenus en traction animale car le terrain est pentu et difficile d'accès. Avec les aides, les grandes cultures étaient privilégiées par rapport aux prairies. Actuellement, les aides ne sont plus les mêmes d'où le retour aux prairies. Pour le compte de l'association « Les Atteleurs du Soleil et du Vent », il emmène des touristes jusqu'au parc éolien. Les recettes (10 F Suisse par char – soit environ 6 €) vont à l'association. Cette association a été créée il y a une vingtaine d'années, au début surtout pour des raisons économiques. Plus tard, la motivation a été également écologique. Aujourd'hui, les deux se combinent (en raison du prix des carburants). Malgré la réussite de la démarche il soufre de l'étiquette de l'irréductible nostalgique, écologiste qui lui est souvent collée.
Problèmes rencontrés :

- la formation (chaque année 1 ou 2 apprentis). Souvent ils n'ont jamais touché un cheval. La formation des chevaux se fait d'abord par des travaux facile : la herse de prairie par exemple. Le caractère des chevaux choisis est primordial. D'autant qu'il y a souvent peu de personnel.
- le matériel
- le support psychologique voire social : importance des organisations telle que la FECTU car elles permettent de se présenter en groupe.

Luc Delas : *Projet Equiterra*

Importance de la notion de réseau, de partenariat qui est permis par des manifestations comme la Route des Vins et du Comté.
Intervention orientée vers le marché, le débouché. Qui achète, qui commande ? Le projet Equiterra est de créer un village du cheval de trait dans la région de Beauvais. Le cheval de trait peut être porteur de la biodiversité des animaux domestiques. L'objectif est de repositionner le cheval de trait auprès des collectivités, des médias, du grand public. Il est souvent difficile de donner une image moderne du cheval de trait. On reste à parler de l'utilisation du cheval entre nous, entre connaisseurs déjà convaincus. Ceux qui nous permettront de monter des projets ne sont pas dans ce monde. Depuis 3 ans, le travail a consisté à faire porter le projet par des collectivités en leur faisant prendre conscience que le cheval n'est pas un objet. C'est un être vivant qui est un moyen au service d'un projet d'une idée. Il faut que le projet soit soutenu par tous : motiver le maire, ses adjoints, le service technique et même l'ensemble de la ville concernée. Il leur faut s'approprier le projet. Souvent, le problème du crottin est essentiel. Il faut répondre à la question qu'ils n'ont pas encore posée, il faut créer le projet avec eux, avec leur service technique. Il faut beaucoup de temps, trouver le bon créneau en fonction des échéances électorales. On manque de références, chaque expérience est unique et est utilisée comme référence. Si demain des mairies acceptent de parler du projet à d'autres maires, la traction animale avancera. Des associations comme la FECTU prennent alors toute leur importance car elles permettent de comparer la situation entre pays.

HISTORIQUE DE LA TRACTION ANIMALE

Jean-Jacques Marquart : *enseignement-recherche pendant 10 ans, militantisme pendant 10 ans et agriculteur pendant 20 ans. N'a jamais eu de tracteur, utilise le matériel de la CUMA quand il en a besoin.*

Ce thème est tellement vaste, déjà tellement traité par une multitude d'auteurs de tous les pays, que je me tiendrai uniquement à en commenter quelques aspects récents sur les trois derniers siècles, surtout en France.

Il est nécessaire de rappeler e 5 constituants complémentaires qui forment un attelage :

1 – une voie
- soit fixe, déterminée à travers les pentes du relief, de la portance des sols, le climat, etc… : route, piste, chemin, rue, débarrassé de ses obstacles principaux : roches, souches, eaux stagnantes, etc…
- soit mobile : eaux courantes, rails en bois, en fer, chenille en cuir, en fer, etc …

2 – des animaux
Espèce, race, type connu, bien alimentés, entretenus, dressés, entraînés, etc …

3 – d'un meneur humain
En bonne forme, compétent et attentionné.

4 – d'un véhicule, d'une machine
A roues, à patins, avec toutes leurs variantes, convenant aux travaux à effectuer (transports, travail de la terre, etc …)

- en liaison dans une filière technologique avec d'autres engins
  exemple : en agriculture, rabot de prairie – faucheuse – endaineuse – presse – chariot – chargeur, etc ...

- en liaison avec d'autres énergies
  exemple : chemin de fer à vapeur – gare – diligence à 5 chevaux – omnibus à 2 chevaux
  exemple : mulets militaires déplacés en camion pour combattre de montagne en montagne
  exemple : cheval de débardage transporté en van et associé à un tracteur
  exemple : houe à main, houe à roulette, houe à cheval, motobineuse.

5 – d'un harnais
Orthèse adaptant l' 'animal à l'ensemble de l'attelage, réalisée en différents matériaux, selon différents principes

PERIODES HISTORIQUES DE LA TRACTION ANIMALE RECENTE

Anciennement, des personnages aussi divers que Léonard de Vinci, Vauban, Gribauval étudièrent les systèmes d'attelage. Turgot supprima les corvées et transports militaires, améliora les routes et développa ainsi les échanges et les transports.

Depuis la fin du XVIIIème siècle, l'industrialisation naissante recourut à des techniques basées sur es mesures. Les différents moteurs animés (éoliens, hydrauliques, à vapeur, etc …) mais aussi les moteurs animés (hommes, animaux) furent évalués et des appareils de mesure (balance, dynamomètre, etc…) furent inventés et de perfectionnèrent.

Différents courants de recherche se mirent en place. Des entreprises possédèrent des effectifs énormes de chevaux de plusieurs milliers de têtes, l'agriculture se concentra. Ce fut l'armée qui entreprit les premières recherches importantes (dans l'artillerie, Gribauval et Cugnot) et la création du train d'artillerie et du train des équipages par Napoléon accéléra le processus. L'Ecole Polytechnique eut en province des Ecoles d'Application comme celle du génie à Mézières, celle de l'artillerie de Metz, des mines, des ponts et chaussées, etc. Le Général Morin y créa différents dynamomètres, étudia les frottements, les résistances. On pourrait citer aussi les travaux des Généraux Eblé, Drouot, Poncelet, etc, dans la même école de Metz. Napoléon III «écrivit sur les attelages d'artillerie. Au cours du XIX ème siècle, les transports de personnes, les charbonnages, les mines, la navigation, les chemins de fer etc. prirent de l'importance et loin de concurrencer le cheval amenèrent une meilleure circulation et distribution des produits. Des études importantes furent menées par ces grandes entreprises. Les plus connues furent celles de la Compagnie Générale des Omnibus de Paris dont l'écurie comportait 17 000 chevaux à la fin du XIX. Cette compagnie fabriquait ses véhicules, formait son personnel et avait ses laboratoires et bureaux d'études : sur la physiologie des chevaux au travail, les harnais, les ferrures, le logement, etc, sur la formation du personnel, la recherche vétérinaire, agronomique, énergétique, etc.

Avant la guerre de 1914, les armées européennes pratiquèrent de nombreux essais et expériences sur les chevaux, les harnais et les véhicules. Le Capitaine Charpy détermina le type de cheval artilleur ou trait léger rapide.

En 1927, la présence du cheval étant menacée dans certains secteurs de l'économie, eut lieu un grand colloque national sur l'utilisation rationnelle du cheval de trait. Non seulement furent analysées les conditions d'utilisation, des recherches publiées, mais aussi l'importance socio-écologique de l'abandon éventuel du cheval contre l'usage exclusif du moteur thermique (Le cheval à l'époque du moteur par A. Spindler), reprise après la guerre par l'Institut de l'Organisation Scientifique du Travail en Agriculture (IOSTA). Cette idée fut reprise par différents chercheurs isolés comme Jean Nolle que vous connaissez tous.

Après la guerre, les Russes, les Polonais, les Scandinaves firent encore de nombreux essais et recherches. En France, les études sur le matériel agricole à traction animale furent quasiment abandonnées dans les années 60 pour le commerce intérieur, mais poursuivies pour l'exportation vers le tiers-monde jusque dans les années 70 (CEEMAT, etc.).

Des années 80 à aujourd'hui, c'est surtout des chercheurs isolés ou des associations qui construisent et inventent des matériels à traction animale souvent associés à des moteurs thermiques (Charles Piney, Eric Degreiff, PROMMATA) ; La recherche sur les animaux se fait plus rare sauf sur es grands poneys (Merens, Fjords, Konig, Polski). Depuis 1952, la

création du cheval lourd de boucherie hypermétrique fait disparaître le cheval de travail, difficilement recréable.

COMMENT PARTICIPER A CES ETUDES E RETROUVER CES DONNEES ANCIENNES ?

Il est nécessaire que tous les participants de la filière traction animale aient plus de contacts entre eux. Le rôle d'associations d'utilisateurs comme Hippotèse ou PROMMATA est fondamental. Cependant, des liaisons doivent d'établir avec d'autres associations ou organismes, en particulier :

- les écomusées et les musées agricoles, d'art et traditions populaires, de thèmes variés comme le colportage, la navigation, les mines, l'armée, etc. Ces musées souvent endormis, cherchent à ouvrir leur documentation, à trouver des animations, à participer à des inventions nécessaires aux temps présents
  (ex. : Marcel Mavré et l'Ecomusée des pays de l'Oise).
- la participation aux travaux d'écoles, aux thèses, aux mémoires des écoles agricoles, forestières, mécaniques, etc.

Quelques autres exemples :
- l'histoire et l'utilisation sportive des chiens de traîneau ont engendré une recherche parallèle à celle sur le cheval (Dr Grandjean) ; pour l'éléphant, les camélidés, il en est de même.
- l'histoire de l'ergonomie, l'ergothérapie, la kinésithérapie, appliquée aux harnachements permet de comprendre et de rechercher.
- l'histoire du développement des produits plastiques et la plasturgie permettraient de continuer des recherches débutées dans les années 30 sur les matériaux des harnais.
- l'électronique et les appareils de mesure utilisés pour l'entraînement des chevaux de trot et de course, pour la médecine vétérinaire, pour le sport en général, permettent d'envisager un tableau de bord sur véhicule hippomobile, ce que certains avaient déjà élaboré dans les années 80.
- l'étude et la collection de photographies anciennes des chevaux gagnants de concours (comme l'a réalisé Manu de Meulenaer des brasseries PALM), permettent de constater l'évolution des types de chevaux à travers un standard qui ne bouge pas et de retrouver un type plus actif et travailleur.

Par ailleurs, l'apparition massive de retraités ruraux ou d'autres milieux dans les associations permet à un meneur plus jeune d'avoir un staff de documentalistes-chercheurs, etc, semblable à l'aide morale que donnaient les grands-pères dans les temps anciens, mais à l'échelle du monde et non plus du village.

Pour conclure, nus citerons le Commandant Machart en 1907 :
« le métier de charretier n'est pas la partie la moins intéressante du métier de l'artillerie ».

POURQUOI UNE HISTOIRE DE LA TRACTION ANIMALE RECENTE ?

Actuellement, et depuis la période coloniale, de nombreuses associations ONG et organismes gouvernementaux participent à une aide aux pays en voie de développement en préconisant, entre autres techniques, la traction animale comme voie d'autonomie relative ou comme étape vers la mécanisation motorisée. Dans les pays développés riches subsiste parfois une économie pauvre utilisant la traction animale, ou renaît (mode, effet en retour des pays pauvres,) une traction sportive, l'attelage de compétition, et une traction plus économique, tel le débardage à cheval, le travail des vignes et le maraîchage, le transport des personnes en traîneau, en calèche, etc.

Tout projet accompagné devant être précédé d'études de faisabilité, on constate trop souvent que des recherches sont menées par des organismes qui soutiennent souvent la traction animale (écoles vétérinaires, haras nationaux, parcs naturels, associations pour le bien-être animal, Régions, etc.). Ces études portent sur les animaux, le matériel, la rentabilité, etc., et souvent considèrent qu'antérieurement, rien n'a été fait, et que, dans la superbe fierté de notre actuel savoir technique, nous repartons çà zéro.

Cette méconnaissance de l'histoire de la traction animale fait que les mêmes expériences non seulement se répètent dans le temps à intervalles réguliers, mais encore de chaque côté des frontières dans une ignorance totale de l'histoire des autres pays.

Plus grave encore, l'effort technique réalisé au cours des XIX ème et XX ème siècles, lent, puissant, régulier et multiple, est totalement oublié, comme si, dans la biologie actuelle, on avait oublié Pasteur et Mendell, comme si l'histoire de l'automobile avait fait oublier celle du véhicule hippomobile précurseur !

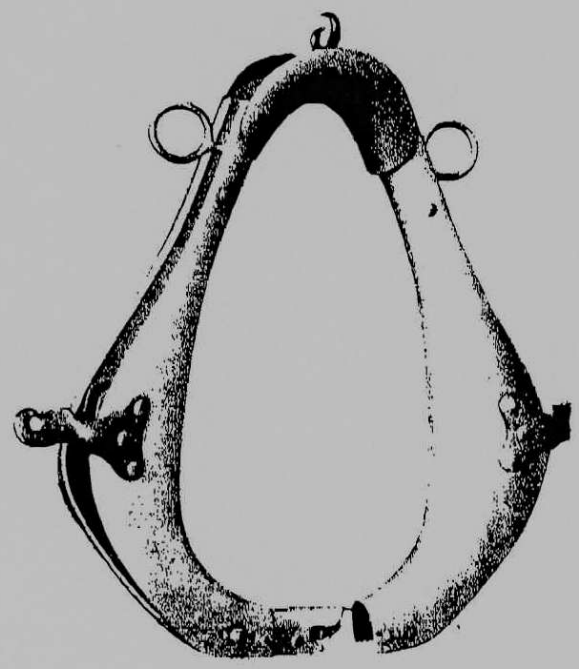
Cet oubli est inhérent à l'homme : les anciens de nos villages diront qu'il faut faire comme ceci, tenant uniquement compte de ce qu'ils ont vu dans leur terroir ou à l'armée. Le transfert technologique est rare et difficile. Ce n'est pas parce qu'on étudie les techniques des petits paysans du XIX ème qu'on est contre l'agronomie industrielle ; ce n'est pas parce qu'on étudie la traction animale aujourd'hui qu'on est nostalgique des temps anciens, rétrograde, écolo-hippie, baba-cool, etc.

Les quelques thèses actuelles et anciennes des enseignements, vétérinaires, forestiers, agricole, mécanique, etc., ont une bibliographie d'une pauvreté stupéfiante. Par contre, les recherches et études des pays en voie de développement sont étonnantes par leur qualité, par la densité des réseaux associatifs, l'enseignement, etc. Les travaux de coordination de réseaux africains, réalisés par P . Starkey mettent bien en lumière ce phénomène.

Extrait du catalogue de 1927 Magnin-Bédu, industriel en machinisme agricole à traction animale, dans les cinquante premières années du XX ème siècle.

Sur la même page, collier à ressorts de traction incorporés, réglable à 3 pointures : des ressorts pour collier ordinaire : un jeu de dynamomètres permettant à l'utilisateur de connaître la force développée par les chevaux et d'améliorer leur utilisation.
Exemple d'une fabrication rationnelle.

Etablissements **MAGNIER-BÉDU** à GROSLAY (Seine-et-Oise)



Gravure N° 204

Colliers métalliques

POUR CHEVAUX

Le collier métallique ne se déforme pas, ne blesse pas le cheval et n'emmagasine pas de germes morbides; il est plus léger et plus économique que le collier de cuir. Tous nos colliers sont livrés avec crochets d'attelage "Securitas".

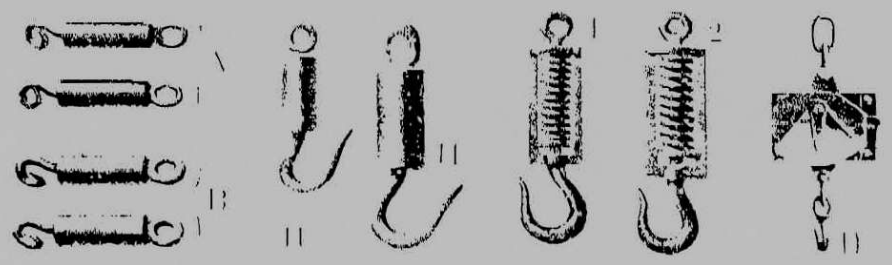
Pour avoir un collier s'adaptant parfaitement, il est préférable de prendre les dimensions, hauteur et largeur, sur l'animal même de l'animal.

H. Hauteur intérieure

L. Largeur intérieure prise à la hauteur des crochets d'attelage

Supplément pour collier muni d'attache de timon chaîne et anneau 8 50 Clé 3 50

Numéros	Désignation	Mesures H	Mesures L	Mesures H	Mesures L	Mesures H	Mesures L	Poids environ	PRIX
3	colliers [illegible]	45	18	47	21	49	23	15 100	292 fr.
4	colliers charrettes	50	20	52	22	53	24	7 700	297 »
5	colliers camions	54	21	56	23	58	25	8 500	303 »
6	colliers-aux	57	21	59	24	61	26	9 000	308 »
7	-- tracteurs	61	23	63	25	65	27	9 800	322 »



Gravure N° 205 **AMORTISSEURS** Brevetés S.G.D.G. — MÉNAGEZ VOS CHEVAUX

Ressorts pour voitures chargées de 1 000 à 2 500 kgs, modèle A, . . . *La paire* 38 fr.
— . de 2 000 à 4 000 kgs. . B — 43 »
— pour palonniers, modèle M, 2 chevaux . . . . . *La paire* 53 »
— modèle N, 3 à 5 chevaux . . . . . — 70 »
— pour instruments agricoles, N° 1, de 1 à 3 chx, 50 fr. - N° 2, 4 à 6 chx 62 »
D. - Dynamomètres N° 1, force 0 à 1000 kgs - N° 2, 0 à 1500 - N° 3, 0 à 3000 - N° 4, 0 à 6,000

TECHNIQUE : DEUX CONSTRUCTEURS DE MATERIEL

Kurt Ohrndorf : *inventeur allemand de machines modernes à traction chevaline*
Représenté par Peter Herold, Secrétaire de l'association IGZ : Association qui regroupe les utilisateurs de chevaux de trait en Allemagne.

Mon nom est Kurt Ohrndorf. Je viens de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie en Allemagne. Avec ma femme et nos 3 filles je mène une ferme biologique. Nous sommes membres de l'association allemande « Bioland » qui rassemble des producteurs d'aliments biologiques.
Nous avons 60 ha de prairies et 5 ha de champs qui servent à nourrir nos 50 vaches et leur descendance. Sur notre ferme nous avons 9 chevaux, dont 3 chevaux de traits qui sont utilisés pour cultiver des pommes de terre, des légumes et des céréales.

Jusqu'en 1965 les travaux de la ferme, qui avait alors 8 ha, étaient faits avec 2 chevaux de la race « Haflinger ». Cette année-là le premier tracteur arrivait sur l'entreprise, mais les chevaux restaient sur la ferme. Mon père continuait l'élevage des Haflingers.
En 1990 j'ai acheté une pouliche de trait de la race Westfälisches Kaltblut (Rheinisch-Deutsches Kaltblut), j'ai l'ai débourrée et dressée pour l'utiliser dans les cultures de pommes de terre. Pour mes trois filles il fallait bien trois chevaux, nous avons donc mis la jument à l'étalon pour en tirer successivement 2 poulains, qui étaient dressés à leur tour.

Suite à une série d'articles dans le magazine « Das Zugpferd » (Le Cheval de Trait) d'Erich Degreif, qui présentait la traction animale pratiquée aux Etats-Unis, je commençais à réfléchir sur la technique du matériel hippomobile. Encouragé par la création de l'IGZ (Interessengemeinschaft Zugpferde e.V. = Association des Utilisateurs de Chevaux de Traits en Allemagne a.s.b.l.) en 1992, j'ai construit mon premier avant-train. Il avait 3 roues, disposait d'un relevage trois-points hydraulique, et pouvait être utilisé avec 1 ou 2 chevaux. Je voulais m'en servir sur ma ferme.

Depuis 1990 et jusqu'à aujourd'hui, mes idées ont changé d'une façon radicale, la notion d'environnement est devenue de plus en plus importante dans mes réflexions agronomiques et techniques. Je suis devenu un non-conformiste.

En 1998 nous avons construit une installation de biogaz, selon nos idées et avec nos propres moyens. Un ancien moteur de voiture fait tourner un générateur. De cette façon, depuis huit ans, je produis entre 50.000 et 60.000 KW d'électricité par année, et en plus 100.000 KW de chaleur, qui chauffent notre maison et notre eau. Rien que le fumier des trois chevaux de trait suffit pour fournir l'énergie électrique consommée par une maison unifamiliale sur une année.1m^3 de biogaz fournit la même chaleur que 0,60 l de diesel. Quand je fais les calculs, la quantité de biogaz d'une année correspond à une quantité de diesel variant entre 28.000 à 30.000 l. Cette énergie est produite quasi « en passant » et sans émission de CO_2.

En 2000, l'entreprise a été convertie définitivement en ferme biologique. En 2001 mon nouvel avant-train a été présenté lors de la grande manifestation « Pferde Stark » à Detmold. Il n'avait qu'un seul essieu et il était muni d'un système de relevage 3-points immobile. L'essieu se déplaçait en direction de la charge lors du relevage de l'outil pour équilibrer l'engin qui était conçu pour deux chevaux.

Sur la base de cet avant-train je développais le modèle suivant que je présentais à Detmold en 2003. Il disposait d'un siège rotatif et le système de relevage 3-points était un élément à part que l'on accroche à l'avant-train. Comme le premier modèle il a reçu le prix de l'innovation de l'IGZ. Dans mes réflexions je restai fidèle à mon système initial.

Quand on m'a implanté la deuxième articulation artificielle de la hanche, je passais mon temps à l'hôpital et au centre de réhabilitation à chercher des solutions pour quelques problèmes fondamentaux de la technologie des porte-outils. Je remplissais tout un cahier de mes croquis en réfléchissant sur des solutions simples et performantes. Mon dernier porte-outil en est le résultat. On peut y atteler 1, 2 ou 4 chevaux, le timon est réglable en hauteur de façon à ce que la plate-forme pour le meneur reste toujours horizontale, quelque soit la manière d'atteler les chevaux et quelques soient les harnais utilisés. La balance est réglable en hauteur aussi et peut donc s'adapter à la taille des chevaux en respectant chaque fois l'angle de traction idéal.

La plate-forme du meneur est mobile et se déplace vers l'avant ou vers l'arrière à l'aide d'une manivelle, ce qui permet de régler le poids à la tête du timon de manière à ménager les chevaux. Le siège rotatif peut être fixé dans n'importe quelle position, le meneur peut donc choisir la position la plus confortable. Le siège est muni d'un ressort adaptable au poids du meneur, et on peut le fixer à gauche, à droite ou au milieu de la plate-forme. Du moment qu'il se trouve à gauche, il reste assez de place à droite, soit pour un deuxième siège, soit pour un moteur auxiliaire. Une pompe hydraulique amovible est fixée au siège. Si on veut mener debout, il y a moyen installer une barre, contre laquelle le meneur peut s'appuyer. Le point d'attache pour les outils tirés se trouve exactement au niveau de l'essieu, de manière à ce que la remorque ou la machine tirée n'a aucun effet sur le poids à la tête du timon. Une attache remorque amovible du genre voiture automobile est disponible sur demande.

Ma démarche de constructeur se base sur le principe de l'avant-train qui fait le lien entre les chevaux et les machines dont on dispose déjà sur la ferme et qui sont utilisées généralement avec un tracteur ou une voiture automobile.

Avec l'avant-train tout seul, on peut déjà faire pas mal d'opérations de transport ou de traction et on peut l'utiliser pour des balades ou pour le débourrage des chevaux. Le système de relevage 3-points, monté sur un essieu capable de porter 1000 kg, est un module à part qui s'accroche à l'avant-train. Il dispose de deux cylindres hydrauliques, dont on peut modifier la position à l'aide de plusieurs trous percés dans une barre. Afin de permettre des tournants très serrés, le module du relevage est pourvu d'un mécanisme de direction qui fait que ses roues suivent pratiquement la même voie que les roues de l'avant-train.

Tout le système est susceptible d'être complété. L'avant-train p.ex. peut être muni d'un moteur auxiliaire, le module du relevage 3-points peut être transformé en plateau. Ces options peuvent aussi être réalisés par le propriétaire.

Il y a trois qualités que je cherche à réaliser dans tous mes produits. Il faut qu'ils soient simples, polyvalents et abordables

Pendant les dernières années j'ai été beaucoup inspiré par d'autres constructeurs, mais surtout par Jean Nolle et Charlie Pinney, deux innovateurs qui ont beaucoup de mérites au niveau du développement de machines à traction animale et qui ont ma plus grande reconnaissance.

Kurt Ohrndorf

Charlie Pinney *(constructeur anglais)* **traduit et représenté par Pit Schlechter**, P*résident de la FECTU*

Nouvelles machines – un chemin à suivre

Remarque préliminaire :

C'est de chevaux de trait que je vais parler, puisque c'est ça mon champ d'expérience. D'autres animaux de trait, comme les bovins par exemple, sont relativement peu utilisés en Europe de l'Ouest, et même si les principes et les limites des technologies de la traction animale s'appliquent à toutes les espèces animales employées au travail, il y a des différences fondamentales, p.ex. au niveau de la force, de la vitesse et des angles de traction. Ces différences rendent impraticable l'utilisation de machines conçues spécialement pour des chevaux de trait avec d'autres animaux, à moins qu'on y apporte des modifications plus ou moins importantes. Pour cette même raison je me limite à l'agriculture européenne plutôt que de formuler des réflexions portant sur les aspects généraux du machinisme en traction animale.

Il est primordial pour les agriculteurs travaillant avec des chevaux, d'avoir à leur disposition des machines nouvelles, modernes et efficaces :

1) Si vous voulez gagner votre vie sur une ferme, il vous faut des machines bien conçues, efficaces et abordables, qui travaillent impeccablement et pour lesquelles des pièces de rechange sont disponibles à tout instant.

2) Si les agriculteurs en traction chevaline continuent à se servir d'un équipement ancien et usé, ils resteront toujours victimes de deux désavantages :

    a) Les machines anciennes ne sont pas disponibles partout, il est souvent difficile voire impossible de les réparer et elles tombent généralement en panne quand on en a le plus besoin, d'habitude au temps des récoltes. Assez souvent aussi

elles ne sont pas adaptées aux évolutions modernes en ce qui concerne le rendement des cultures et les pratiques agronomiques.

b) Aux yeux du grand public les fermiers utilisateurs de chevaux seront toujours associés à des méthodes de production démodées et des idées de passéiste, et personne ne croira sérieusement qu'ils soient capables de contribuer réellement et d'une manière efficace à la production alimentaire. Et pour cette raison toutes les tentatives cherchant à avoir des aides financières pour le développement de machines hippomobiles ou pour la promotion de la traction animale sont vouées à l'échec dès le début. A présent les aides financières des gouvernements ne sont attribuées qu'aux recherches spectaculaires en matière de « technologies nouvelles » - aux projets utilisant le vent, les marées ou le soleil p.ex. - et non pas à des initiatives qui veulent faire revivre des pratiques muséales, puisque c'est comme tel que la plupart des activités autour du cheval de trait sont perçues aujourd'hui.

Il nos faut donc, immédiatement, de nouvelles machines, d'une part pour des raisons pratiques, concernant le travail quotidien des fermiers, d'autre part pour garantir une image moderne de la traction animale.

Qui sont les fermiers travaillant avec des chevaux de trait, pourquoi ont-ils opté pour la traction animale ?

En général les agriculteurs européens utilisant des chevaux forment deux catégories :

- Ceux qui ont choisi la traction animale, souvent pour des raisons idéologiques, parce qu'ils se sentent concernés par des questions écologiques ou parce qu'ils veulent s'engager dans une agriculture durable, et

- ceux qui, pour des raisons économiques, n'ont pas les moyens de recourir à une autre source d'énergie.

Nous allons nous tourner vers le premier groupe – si nous avons du succès à ce niveau, le second groupe pourra profiter directement des progrès réalisés pour le compte du premier. En analysant la question du point de vue des « petits paysans » gagnant un revenu extrêmement limité, on doit constater que le manque de réserves financières dû forcément à leur façon de vivre et de travailler empêche nécessairement tout progrès significatif. Il est impossible pour un constructeur de machines hippotractées de concevoir, de développer et de vendre les machines compliquées et sophistiquées indispensables à un prix qui serait abordable pour cette catégorie d'utilisateurs.

- Quelles sont les machines qu'il nous faut ?
- Qu'est-ce qu'un porte-outil ?

Quelles sont les machines qu'il nous faut ?

Cette question doit être analysé sous deux angles différents.

A long terme on ne doit pas oublier que les préoccupations actuelles au sujet de l'environnement et de la meilleure façon de le conserver et de le gérer pour l'avenir ont des implications qui vont bien au-delà de l'explosion imminente des prix pour les énergies fossiles. Le fait d'être largement indépendante des prix du pétrole et la possibilité d'une agriculture à pollution minimum qu'offre la traction animale sont des arguments de poids en faveur du cheval de trait. Mais il faudra se demander en même temps comment l'agriculture pratiquée aujourd'hui devra changer ou être modifiée du fait que toute la gamme des produits de l'industrie pétrochimique, que ce soit les carburants pour les machines, les engrais ou les pesticides, qui sont les clés de l'agriculture moderne, deviendra de plus en plus chère et finira par être inabordable. Il est très probable qu'avec le temps l'évolution vers des méthodes de production alimentaire à grande échelle, extrêmement mécanisées et fortement tributaires des énergies fossiles ne sera plus viable. Dans ce cas l'agriculture pourrait être contrainte de se reconvertir vers des activités basées sur des entreprises plus petites et plus locales, demandant plutôt une augmentation qu'une réduction des ressources humaines employées. Examiner en détail les conséquences d'un tel changement, cela dépasserait le sujet de notre débat, mais rien ne nous empêche de garder ces réflexions en tête au moment où nous parlons des perspectives en matière de machinisme hippomobile. Aujourd'hui, avec des prix d'énergie relativement bas et des matières premières disponibles partout, nous avons la possibilité de développer les techniques et les outils qui pourraient être très utiles sinon indispensables pour les générations à venir. Cette occasion d'agir pourrait bien ne pas se présenter aussi longtemps qu'on le souhaiterait.

A court terme il est plus facile d'identifier les besoins en machines et outils, même s'il faut toujours un certain temps pour les développer. D'une façon générale l'agriculture comprend partout dans le monde la production, la récolte et la conservation de produits alimentaires destinés à nourrir les hommes et leurs animaux domestiques : préparer la terre pour les

semences, fertiliser le sol et combattre les mauvaises herbes, récolter au moment propice, transporter les récoltes soit dans les dépôts, soit au marché. Mais en réalité les caractéristiques spécifiques d'une grande variété de conditions topographiques et climatiques, de types de sols, d'espèces végétales etc. sont très hétérogènes en Europe. Cela signifie par exemple qu'il serait impossible de construire un seul modèle de charrue utilisable de la Pologne au Portugal. De même, si nous jetons un coup d'oeil sur la manière dont chaque pays, voire chaque région d'un pays a développé son type de cheval de trait selon les besoins locaux, il devient clair qu'il serait difficile de construire des machines qui conviendraient tout aussi bien pour les Suffolk Punch travaillant sur les terres lourdes des plaines argileuses de l'Est de l'Angleterre que pour les Comtois évoluant dans les montagnes du Jura. Même s'il y a une demande générale des agriculteurs actuels pour un matériel nouveau et efficace, il n'est pas évident de définir d'une façon précise les machines qui conviendraient à un nombre d'utilisateurs européens assez important pour rendre intéressante une fabrication à grande échelle. Et sans la production à grande échelle, qui permettrait de baisser les frais de construction, les prix pour ce genre de machines resteront inévitablement élevés, trop élevés en fait pour pouvoir réussir sur le marché actuel des produits agricoles.

Toute tentative de réunir les agriculteurs en traction animale de l'Europe, les invitant à se mettre d'accord sur un seul modèle de charrue « européenne » ou d'un autre outil monofonctionnel, ne serait-ce qu'un simple tombereau ou un chariot, est vouée à l'échec. Les besoins locaux sont trop différents pour qu'un seul modèle soit utilisable convenablement partout, avec n'importe quel type de cheval, dans n'importe quelle ferme de n'importe quelle région. Même les différents grands constructeurs industriels de tracteurs agricoles n'offrent pas l'engin passe-partout, et il n'y a aucune raison pour supposer que la fabrication de machines hippomobiles soit différente à ce niveau.

Mais il y a une machine qui est capable de contourner ce problème de diversité des besoins, c'est le porte-outil. Dans ce contexte

Ma définition d'un porte-outil est la suivante :

Une machine qui permet d'utiliser des chevaux de trait pour travailler avec un matériel moderne adapté lui-même aux conditions et pratiques de l'agriculture locale.

Cette idée peut sembler familière à certains d'entre vous, mais elle n'en est pas moins intéressante. Il y a sur le marché une multitude troublante et toujours croissante d'outils pour les tracteurs agricoles, du grand matériel et du petit, nouveau et d'occasion. En plus, cette panoplie offre des outils adaptés en principe à toutes les variétés géographiques, à tous les types de sols et de cultures. Vouloir développer une gamme d'outils d'une diversité comparable pour la traction animale serait tout à fait insensé et en tout cas absolument irréalisable. En plus il n'y pas de raison pour le faire, du moins pour l'instant, si on utilise un nombre limité de modèles d'avant-train différents.

Les besoins en disponibilité immédiate, en service d'entretien, en pièces de rechange et avant tout en modèles appropriés aux conditions locales sont couverts par les réseaux existant des points de vente de machines agricoles. Le fermier en traction animale qui se sert d'un porte-outil peut se procurer le matériel nouveau ou amélioré exactement avec la même aisance que son voisin qui travaille avec le tracteur. A présent bon nombre d'outils sont développés pour des tracteurs plus compacts allant de 15 à 30 CV – les petites botteleuses à balles cylindriques par exemple – et certains se prêtent bien pour l'utilisation hippomobile.

Je consens que l'acquisition d'un porte-outil demande un investissement important au début, mais comme il permet d'exécuter d'une manière efficace une grande partie des travaux de la ferme pendant toute l'année, ces dépenses sont relativement modestes, si on les met en relation avec la quantité d'opérations que le porte-outil est capable de faire. Cet investissement sera certainement beaucoup moins élevé que les sommes qu'il faudrait payer pour plusieurs machines différentes construites spécialement pour la traction animale et qui par définition ne seront utilisées que pendant des périodes très courtes de l'année. Les faneuses ne sont pas utilisées en hiver, par exemple.

Revenons aux paramètres à respecter dans la conception des porte-outils

Remarque : Il faut avouer que la conception d'un porte-outil sera toujours un compromis. Pour permettre à un porte-outil d'utiliser du matériel destiné aux tracteurs il faudra toujours que la combinaison entre un avant-train et un outil de tracteur soit plus lourde et généralement plus compliquée qu'une machine hippomobile à fonction unique. L'avant-train muni d'une faucheuse sera moins efficace au niveau mécanique et plus lourde qu'une faucheuse à deux roues munie d'un timon, par exemple. Mais, comme je viens de l'expliquer, la conception, le développement et la construction de machines hippotractées monofonctionnelles ne sont pas réalisables actuellement, pour les raisons que je viens d'expliquer.

Prise de force actionnée par les roues ou par un moteur – les arguments

D'un point de vue idéologique il paraît que le porte-outil idéal serait celui, dont la prise de force est actionnée par les roues, ce serait la solution la moins polluante et la plus proche de la vision du « cheval comme source d'énergie vivante ». Cependant il y a plusieurs raisons pratiques pour lesquelles ceci, souvent, ne constitue pas une option réaliste, du moment où certains outils de tracteur sont utilisés. Ces raisons on peut les résumer de la façon suivante :

MOTEUR AUXILIAIRE OU NON ? cf. tableau suivant

Prise de force actionnée par les roues	**Prise de force actionnée par un moteur**
Puissance utilisable limitée par la taille, le nombre, l'endurance des chevaux et l'adhérence des roues	**Puissance utilisable limitée par la puissance du moteur, indépendante des chevaux**
La vitesse de la prise de force varie avec la vitesse des chevaux	**La vitesse de la prise de force est constante**
Quand les chevaux s'arrêtent, la prise de force s'arrête	**La prise de force fonctionne aussi à l'arrêt du porte-outil**
Pertes de puissance dans le système de transmission	**Pertes de puissance négligeables, puisqu'elles ne concernent pas l'effort des chevaux**
Incapable de produire la puissance initiale nécessaire au démarrage de machines lourdes	**Puissance initiale non limitée par la puissance des chevaux ou par l'adhérence des roues**
Ne fonctionne qu'avec une gamme limitée d'outils	**Peut exécuter pratiquement toutes les opérations dont est capable un tracteur normal**

On voit donc qu'un porte-outil avec moteur auxiliaire a des avantages considérables. En plus, le moteur utilisé est beaucoup plus petit, moins cher à acheter et à entretenir et moins polluant qu'un moteur de tracteur. Vu que le cheval/les chevaux ne tire(nt) que l'avant-train muni d'un outil, il est possible d'atteler moins d'animaux que si la prise de force était actionnée par les roues. Le moteur ne travaille qu'au moment où l'on en a besoin, non pas continuellement comme sur le tracteur.

- Comment un petit fermier peut-il se payer un porte-outil ?
- Fabrication et financement

Comment un petit fermier peut-il se payer un porte-outil ?

(Nous parlons ici d'une ferme en traction animale à petite échelle, du genre entreprise familiale, non pas d'une activité agro-industrielle.)

A certains égards il ne vaut pas la peine d'ouvrir un débat sur le développement de machines hippomobiles modernes, tant que les fermiers utilisateurs de chevaux ne sont pas rémunérés d'une façon appropriée pour leurs efforts. L'agriculture basée sur la traction animale est une entreprise onéreuse du moment qu'elle est pratiquée d'une façon sérieuse, mais elle est la seule qui soit capable d'avoir un impact significatif, si nous voulons devenir plus indépendants des sources d'énergies fossiles, si nous voulons réduire les frais, la pollution, la détérioration des terres etc. Du moment que l'opinion publique et la conscience collective accepteront comme objectifs primordiaux une plus grande autonomie en matière de ressources en diminution, une réduction des pratiques néfastes à notre environnement et la conservation de l'écosystème dans lequel nous vivons, à ce moment-là notre société appuiera la réintroduction de la traction animale en agriculture.

Mais cette agriculture n'est pas du tout une alternative qui coûterait moins cher qu'une agriculture utilisant le tracteur. Elle demande des investissements importants au départ, un travail intensif et une main d'œuvre bien formée et expérimentée. En vérité il revient toujours moins cher d'acheter un vieux tracteur et une charrue rouillée capables de servir encore pendant des années que d'acheter un cheval bien dressé, son harnais et le matériel nécessaire pour travailler, abstraction faite du recrutement et de la formation d'une main-d'œuvre qui doit être des plus compétentes si l'on veut vraiment profiter des capacités d'un bon cheval de trait.

Il nous faut lancer une campagne professionnelle et ciblée pour encourager l'opinion publique à appuyer directement une pratique agricole qui est durable pour l'avenir et qui réduit la pollution, le compactage des sols et l'effet de serre. L'agriculture en traction chevaline devra assumer ce rôle. Si nous arrivons à faire valoir les arguments de poids qui parlent pour cette agriculture alternative, les gens vont l'encourager et l'appuyer en donnant la préférence au produits des fermiers utilisateurs de chevaux. De cette façon les efforts supplémentaires fournis par ceux-ci seront honorés à leur juste valeur et le développement de machines pour la traction animale pourra finalement devenir une activité viable.

Les pays riches de l'Europe de l'Ouest dépensent des sommes de plus en plus importantes pour subventionner la production et la consommation de produits alimentaires dits « biologiques ». Pour l'instant, il n'y a pas d'études scientifiques ou médicales qui pourraient prouver que ces produits plus chers auraient une influence bénéficiaire directe et quantifiable sur la santé des consommateurs, même s'il faut constater que la majorité de ces personnes considèrent instinctivement l'agriculture organique ou biologique comme des méthodes de production « plus naturelles et plus saines. » En outre, l'agriculture biologique utilise souvent des quantités non négligeables de carburants pétroliers pour passer et repasser sur les cultures avec des outils servant au désherbage et au sarclage, vu qu'elle n'a pas droit aux traitements chimiques. Sous ce point de vue il me semble douteux que ce genre d'agriculture soit vraiment plus durable à long terme que l'agriculture « conventionnelle », et il n'est pas du tout évident qu'elle engendra réellement les conséquences positives si souvent promises en ce qui concerne la réduction de la pollution et des autres dégâts infligés à l'environnement. Et pourtant il y a dans la plupart des pays européens des aides financières et des mesures d'appui pour la conversion vers des méthodes de production « biologiques », alors que ses avantages sont loin d'être prouvés. En vérité une agriculture biologique durable au sens propre du terme ne sera jamais cohérente logiquement, tant qu'elle ne sera pas basée sur des méthodes de production utilisant la traction animale. Mais voilà une réflexion qui dépasse l'objet de ce débat.

Pour cette raison je propose qu'une partie des fonds destinés à la subvention de l'agriculture biologique soit déviée au profit d'une agriculture à traction animale. Alors qu'il n'est pas prouvé que la santé des hommes soit vraiment améliorée par la consommation de produits dits biologiques, il n'y a pas le moindre doute sur le fait que la santé de notre planète serait améliorée, s'il y avait sur les fermes du monde plus de chevaux et moins de tracteurs. Il serait donc plus logique de subventionner la vente des porte-outils permettant aux fermiers de passer à la traction animale que d'aider artificiellement la conversion de l'agriculture conventionnelle vers des méthodes de production organiques.

Fabrication et financement

Il est très difficile pour une entreprise travaillant dans le domaine spécialisé du matériel pour la traction animale de trouver des aides financières publiques ou privés pour développer, construire et vendre de nouveaux produits. Il est difficile aussi de définir l'étendu et le potentiel du marché pour des machines hippomobiles monofonctionnelles, et il apparaît que les aides locales, gouvernementales ou européennes ne sont pas accordées pour des produits « d'un intérêt limité » de ce genre. Voilà pourquoi il faudra une approche différente, qui ne reposera pas sur des petits constructeurs prêts à risquer des sommes considérables dans la recherche et le développement de projets spéculatifs.

Je propose donc de profiter de l'actuelle politique à l'intérieur de l'Union Européenne, qui veut encourager, probablement à long terme, tous les fermiers, indépendamment de l'importance de leurs entreprises, de pratiquer une agriculture respectueuse de l'environnement et durable. La plupart, sinon la totalité des subventions et des mesures d'encouragement actuelles se détournent du principe des primes octroyées en fonction du nombre d'animaux présents sur la ferme etc. pour s'orienter vers des paiements liés à des pratiques agricoles bien définies, surtout celles qui respectent les milieux naturels et l'environnement. Si les professionnels de la traction animale s'efforcent de livrer la preuve qu'une agriculture basée sur l'énergie des chevaux est vraiment durable, respectueuse de l'environnement et pratiquement non polluante, ce qui correspond directement aux objectifs de la nouvelle politique européenne en la matière, il sera peut-être possible de débloquer des aides directes pour les fermiers utilisateurs d'animaux de trait. L'option du cheval de trait utilisé avec un matériel pratique et moderne doit être clairement formulée et soutenue par des arguments et des chiffres irréfutables. Si nous pouvons présenter une argumentation bien réfléchie et des avantages prouvés, avec comme idée fondamentale celle du porte-outil comme lien entre la force des chevaux et les outils agricoles existants, la transition vers une utilisation réelle de l'énergie animale sera évidemment plus simple que si nous sommes obligés de construire toute une gamme de machines et d'outils spécialisés.

Mais une telle approche ne pourra avoir du succès que sous les conditions suivantes :

- Il faut assurer que la transition vers la traction animale soit présentée comme un progrès, comme un pas en avant et non pas comme un retour en arrière.

- Il faudra insister surtout sur la notion de durabilité, que l'agriculture basée sur l'énergie chevaline garanti comme aucune autre.

- L'appui de l'opinion publique devra être gagné.

- Des aides financières substantielles doivent être accordées aux agriculteurs qui utilisent des chevaux.

Résumé :

A présent la demande en Europe concernant des machines nouvelles pour l'agriculture en traction animale est vraiment très modeste, elle se limite à quelques dizaines d'unités par an. Ce chiffre est bien trop bas pour encourager la conception et la construction de matériel en des quantités assez importantes pour permettre une production en série. Or ce n'est que cette méthode de production qui pourrait faire baisser le prix par unité de façon à faire de l'agriculture en traction animale une option abordable pour des fermiers autres que les fanatiques enragés. Il faudra persuader un nombre beaucoup plus grand d'agriculteurs que la traction animale est viable au niveau de la pratique de tous les jours, de la durabilité et du profit qu'ils pourront tirer de leurs produits. Mais les petites entreprises agricoles du genre « ferme familiale », qui se prêtent le mieux pour l'utilisation de la traction animale, subissent des pressions financières considérables, et elles auront besoin d'être motivées et encouragées pour adopter des animaux de trait. Il faudra faire reconnaître d'une façon générale et définitive le lien qui existe entre, d'un côté, cette agriculture vraiment durable, évitant les effets négatifs, qui est promulguée par la politique agricole européenne et la traction animale de l'autre. Un appui substantiel de la part de l'opinion publique en faveur d'une transition vers l'énergie des chevaux est indispensable, appui qui va engendrer la motivation politique nécessaire pour réaliser les subventions destinées à faire avancer cette transition. Le porte-outil, surtout le modèle muni d'un petit moteur auxiliaire pour actionner la prise de force et les systèmes hydrauliques, est le moyen le plus simple pour opérer d'une manière progressive ce passage d'une agriculture mécanisée vers une agriculture basée sur la traction chevaline, vu que beaucoup d'outils utilisés dans les petites fermes peuvent continuer à servir avec le porte-outil. De cette façon, les dépenses en capital restent limitées à un minimum et le cheval de trait peut être intégré peu à peu dans les activités courantes de la ferme, sans grands efforts et avec le moins de problèmes possible.

QUESTIONS – DEBAT

Henri Spychiger : Il ne s'agit pas ici de débat entre agriculteurs bio ou non bio. Mais force est de constater que les « bio » ont un lobby organisé que la traction animale n'a pas. En Suisse, beaucoup de fermes sans tracteurs mais pas d'organisation. L'avant-train pose un problème de rythme de travail, en marchant à côté du cheval on trouve mieux le juste rythme du cheval qui doit travailler 4-5 h

Jean-Jacques Marquart : On constate beaucoup de mortalité chez les chevaux pour ceux qui appliquent leurs traitements chimiques en traction animale. La question du « bio » est donc quand même à examiner pour les agriculteurs qui envisagent d'employer la traction animale.

Hélène Dujardin : Pinney a créé un porte-outil pour tirer des outils modernes mais ne faudrait-il pas réfléchir plutôt aux outils à mettre derrière

Philippe Kuhlmann : nous sommes la dernière génération qui peut faire le lien entre les pratiques anciennes et la nouvelle recherche. Il faut conserver la mémoire de ce qui existait et rester ouvert à tout, à la nouveauté. Il faut savoir s'adapter

Maria Garcia : ne connaît pas le secteur attelage mais note le poids du bénévole dans ce secteur, cela s'explique-t-il par la rentabilité de l'activité ? La formation a été abordée plusieurs fois, peut-on préciser la demande.

Réponse de **Jean-Louis Cannelle** : le bénévolat n'a été cité que par un intervenant. Le secteur tend plus vers une professionnalisation du secteur. La formation sur l'animal est importante c'est la base du travail en Traction Animale. Quelqu'un qui connaît bien le cheval se formera bien plus vite à la Traction Animale. Il faudrait un tour d'Europe des pratiques.

Philippe Kuhlmann : La propreté et la qualité du travail est essentielle pour gagner en crédibilité vis-à-vis de nos interlocuteurs.

Sandra Cluzel (utilisatrice) : A part PROMATA, Hippotese et un centre de formation dans la Drôme, il y a peu de publicité sur comment se former, où trouver l'information. Un jeune maraîcher qui s'installe ne saura pas forcément qu'il a d'autres choix que le motoculteur. En parallèle à la formation il faudrait travailler sur la communication

Jean-Louis Cannelle : OK, c'est pourquoi des manifestations comme la Route des Vins et du Comté permettent une mise en réseau des informations et une communication grand public

FINANCEMENT

Pierre Pasdermadjian excuse Frédéric Descrozaille de la **FIVAL** et le représente.

1. Rôle de l'interprofession pour le cheval de Travail

L'organisation du monde du cheval en France

Le monde du cheval en France est organisé en quatre filières : les deux filières des courses représentées par les sociétés mères France Galop (courses de galop) et la Société d'Encouragement du Cheval Français (courses au trot), la filière viande ayant créé une section équine au sein d'Interbev et la filière sport, loisir et travail représentée par la Fival.

La Fival

La Fival, Fédération Interprofessionnelle du Cheval de sport, de loisir et de travail, association privée à but non lucratif, est l'interprofession représentative du secteur du cheval de sport, loisir et travail.
Reconnue officiellement par les pouvoirs publics depuis le 10 janvier 2001, elle a le pouvoir d'établir des accords interprofessionnels ayant force de loi, après extension par les pouvoirs publics.
La Fival est constituée de cinq familles fondatrices reconnues comme représentatives de leurs secteurs respectifs, regroupées autour de :

- l'amont représentant la production, constitué de deux organisations : la FNC (Fédération Nationale du Cheval) pour les éleveurs et l'ASEP (Association Syndicale des Etalonniers Particuliers) pour les étalonniers
- l'aval représentant la commercialisation et l'utilisation, constitué de trois organisations : la CSCCF (Chambre Syndicale du Commerce des Chevaux de France) pour les marchands professionnels, le GHN (Groupement Hippique National) et le SNEEPEE (Syndicat National des Exploitants d'Etablissements Professionnels - Entreprises Equestres) pour les établissements équestres.

En outre, la Fival compte trois membres associés : l'ACSOF (Association des Cavaliers de Saut d'Obstacles en France), la FFE (Fédération Française d'Équitation) et le SNETE (Syndicat National des Entreprises de Tourisme Equestre).

Le financement d'une interprofession est principalement assuré grâce aux CVE.
Ces fonds privés servent prioritairement à la connaissance même de la filière et à la promotion du produit qui la caractérise afin d'organiser le marché et apporter des services à ses acteurs.
Très concrètement, la Fival a mis en place une commission travail afin de permettre aux représentants de chevaux de trait de travailler ensemble à la définition d'une politique d'avenir pour le cheval de trait, notamment par l'utilisation pour le loisir ou le travail au sein de l'interprofession.

Interview de François Chouanard, le responsable de la commission travail :
« Le principal débouché des chevaux de trait en volume demeure la viande, et la promotion de la viande de cheval est l'affaire d'Interbev équins, récemment créée. Mais je suis depuis longtemps persuadé que ce n'est pas le seul et unique débouché et qu'il faut produire des

chevaux de trait à d'autres fins plus valorisantes que la viande. J'essaie d'agir à mon niveau et maintenant un peu plus largement au travers de la Commission Travail de la Fival pour la valorisation des chevaux de trait : cela passe par la connaissance des attentes du marché, par une meilleure organisation de notre production et par la promotion-communication. Pour plagier le titre du rapport d'orientation Fival 2005 : passer de « mieux vendre ce qu'on produit» à « mieux produire ce qui se vend ».Nous avons, dans ce sens et en concertation avec les représentants des neufs races de trait, mis en place un ensemble d'actions financé par le fonds « EPERON » national 2005-2006 : harmonisation de la formation des pointeurs et juges pour en professionnaliser l'activité, encouragement à l'élevage, réalisation de supports d'information et organisationnels pour les éleveurs, promotion de l'utilisation des chevaux de trait par la participation à des salons, des opérations événementielles du type de la route du Poisson, des championnats nationaux ou encore la valorisation dans les villes, organisation de réunions de concertation de professionnels de la filière trait, promotion à l'export,… »

(* La Commission Travail est composée de : Monsieur Blondel, Jean-Paul Bobillier, François Chouanard, Luc Delas, Jean-Marc Delcourt, Claire Doubre, Yves Dubost, Yves Jego, Pierre Pasdermadjian, François Ressegand, Roger Roux Fouillet, Nicole Topart, Monsieur Touzais)

2. La Fival en tant que service instructeur des dossiers nationaux du fonds EPERON (Encouragements aux Projets Equestres Régionaux ou Nationaux)

Le fonds EPERON participe au financement de projets intéressant la filière cheval (sport, loisirs, travail et sous certaines conditions « courses »).

Comité d'engagement du fonds

L'intérêt des projets est évalué par un comité appelé « comité d'engagement du fonds EPERON » et est composé de 9 membres :
- trois représentants de l'Etat (3 représentants du ministère de l'agriculture, à savoir 2 Sous direction du cheval + 1 ingénieur général du GREF qui préside le comité)
- trois représentants des courses (1 France Galop + 1 Société du Cheval Français + 1 Fédération Nationale des Courses Françaises)
- trois personnalités qualifiées (2 Fival + 1 conseil des chevaux)

Circuit d'instruction préalable au comité

Les projets peuvent présenter un caractère régional ou national :
- régional lorsque l'implantation des infrastructures ou le rayonnement de l'action projetée relève d'une animation à caractère régional ;
- national dans les autres cas, notamment lorsqu'il s'agit de projets présentés par des structures dont le champ de compétences intéresse tout le territoire national.

Le secrétariat du fonds est assuré par la Fédération Nationales des Courses Françaises (FNCF). En revanche, l'instruction des dossiers est répartie comme suit :
- Dossiers nationaux : la Fival
    * le dossier est adressé à la Fival par le demandeur
    * la Fival instruit les dossiers et émet un avis sur chacun d'entre eux
    * la Fival transmet l'ensemble des dossiers à la FNCF
- Dossiers régionaux : les Commissions Consultatives Régionales d'Orientation du Cheval (CROCC)

* le dossier est adressé au conseil du cheval de sa région par le demandeur
* le conseil du cheval présente le dossier à la CROCC assorti d'un avis
* la CROCC émet un avis sur chacun d'entre eux
* la CROCC transmet l'ensemble des dossiers à la FNCF

Au niveau national, la Fival est incontournable car elle est le point de passage obligé des dossiers soumis au fonds Eperon. Chaque dossier doit recevoir l'avis de la Fival.

Bilan 2005 des dossiers financés

L'année 2005, première année de mise en place du comité d'engagement fut véritablement une année de « rodage ». Le montant total du fonds est de 9 millions d'euros.

La diversité des dossiers rend l'analyse des dossiers financés assez complexe. Il se dégage pourtant quelques axes :
- les infrastructures collectives
- la valorisation et la promotion
- les études économiques
- l'évènementiel
- les programmes d'élevage des races

En terme de race, les principaux bénéficiaires sont les races de chevaux de trait.

En effet, les associations de race de chevaux de trait ont bénéficié directement en 2005 de 175 000 € via France Trait et de 60 000 € pour les races ayant participé à la Route du Poisson grâce au soutien de la Fival suite à l'excellent dossier élaboré par la commission travail, soutien relayé ensuite par le ministère de l'Agriculture et de la Pêche.

En 2005, la Fival a également soutenu :
- Equiterra, qui a obtenu un financement de 12 000 € pour son avant projet à la mise en place de ce village unique en France. Ce projet vise à la réintroduction du Cheval de Trait en ville comme outil au service du développement durable et social du territoire.
- Et le concours international de débardage qui a obtenu 15 000 €

Bilan intermédiaire 2006

Les associations de race de trait ont de nouveau en 2006 bénéficiés du soutien de la Fival relayé par le ministre de l'Agriculture et de la Pêche.
En effet,
- France Trait a déjà obtenu 21 000 € pour ses missions en Allemagne et au Japon
- la SHP a obtenu 10 500 € pour sa mission aux Etats Unis
- L'APTC a obtenu 47 125 € pour la route des Vins et du Comté

Six autres dossiers de France Trait sont également en attente d'examen par le comité d'engagement à l'automne pour un montant total de 130 000 €.

Conclusion de François Chouanard, le responsable de la Commission Travail :

« Je conclurai en m'adressant aux éleveurs de chevaux de trait et aux associations nationales de races :

- le point le plus important pour l'avenir est notre capacité à définir une politique commune pour le cheval de trait et à la faire appliquer par les organismes qui nous accompagnent, notamment les Haras Nationaux.
- Grâce à la manne financière « EPERON », la Fival fait la démonstration de son utilité et de sa crédibilité. Elle se doit d'avoir les moyens de poursuivre le travail engagé : cela passe par votre mobilisation, votre implication et votre cotisation à l'interprofession. »

Remarque de Jean-Louis Cannelle : le Fonds Eperon a permis des manifestations comme la Route des Vins et du Comté 2006 ou encore le Concours International de Débardage de 2005.

Daniel Lagneaux représentant le **COST (Comité d'Orientation Scientifique et Technique) des Haras nationaux** ; présentation de Françoise Clément

En 1975, les HN ont lancé la recherche équine en France. D'abord sur la production puis sur l'utilisation. La carte de France montre plus de 20 centres qui travaillent sur des thématiques cheval. Ex l'ENESAD en Bourgogne qui travaille surtout sur l'alimentation du cheval. Les HN ont réunis tous ces organismes de recherche pour leur permettre de coordonner et de spécialiser leurs travaux. De plus, les HN ont apporté un financement à ces centres. Aujourd'hui 112 scientifiques travaillent sur le cheval dont 87 chercheurs et 25 doctorants. Les HN mettent également à dispo des troupeaux de chevaux expérimentaux. Budget annuel : 8,4 millions d'Euros qui financent 58 ETP (Equivalents temps pleins).

Freins : éclatement géographique des centres qui sont répartis par thématique et pas par espèce comme c'est le cas dans certains autres pays.

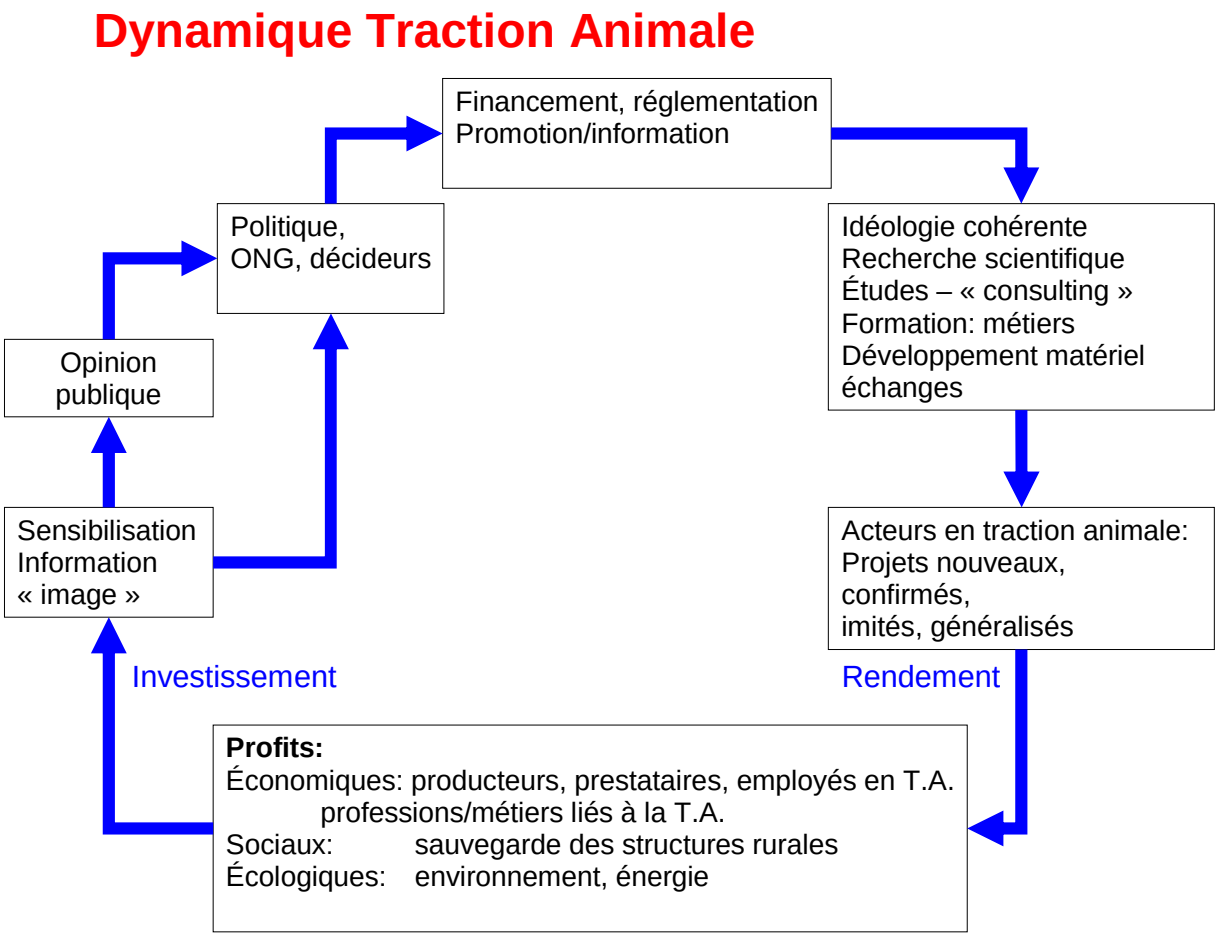
Pour faire de la recherche, il faut :
1- Avoir des idées et les faire partager à d'autres
2- Aller voir un laboratoire qui pourrait vous aider à répondre à la problématique
3- Présenter au COST ce programme de recherche qui pourra le valider même si à la base il ne correspond pas aux grandes lignes de recherches programmées.

Les thématiques liées à la Traction Animale méritent de figurer au COST : sur l'aspect sociologique, économique, écologique…
Le COST publie à travers Equidée les résultats de ses recherches.
Ce passage vers le grand public permet une valorisation concrète de la recherche effectuée.

CONCLUSION

Pit Schlechter, président de la FECTU

Suite aux exposés portant sur différents aspects de l'utilisation des chevaux de trait j'essaierai d'intégrer les points les plus importants relevés et discutés par les intervenants dans un tableau synoptique représentant ce qu'on pourrait appeler une dynamique de la Traction Animale.



Cette dynamique commence par l'information et la sensibilisation, en agissant sur la politique, les ONG et autres décideurs, soit d'une façon directe, soit en passant par l'opinion publique.

A titre d'exemple je citerais les contributions de Charlie Pinney (au nom de l'IDAC – *International Draught Animal Consultants*) et de la FECTU aux conférences/colloques de Tipperary en 2002 (énergies futures pour l'Irlande), de Ljubljana en 2006 (gestion des paysages européens), de Cardiff en 2007 (agriculture biologique).

Pour ce qui est des manifestations « grand public » tout le monde connaît des exemples, je me limite à mentionner les évènements internationaux de Detmold et de Levier. Dans ce contexte il faut insister sur la nécessité d'être professionnel dans toute démonstration de traction

animale, qu'elle soit historique ou moderne. Le patrimoine de la tradition n'est pas valorisé mais démonté par l' »à peu près », et aucun corps de métier ne permettrait d'être représenté en public par des dilettantes. Il faudra définir une attitude commune vis-à-vis des manifestations du genre « fenaison à l'ancienne ».

Les initiatives d'information et de sensibilisation ont pour objectif de se donner les moyens financiers, législatifs et médiatiques nécessaires pour établir les fondements d'une filière économique de la Traction Animale.

Trouver des moyens financiers consiste très souvent dans le fait de débloquer de l'argent qui est prévu pour des domaines, dans lesquels la Traction Animale a le droit de réclamer sa place, même si on ne l'y attend pas. Dans ce sens il y a par exemple moyen de profiter des programmes européens existants comme LEONARDO (sollicité par les British Horse Loggers, Hippotese, les débardeurs belges) ou INTERREG III (débardeurs belges). On pourrait imaginer aussi de drainer une partie des fonds destinés à l'agriculture biologique sur la traction animale.
Dans cet ordre d'idée j'ai d'ailleurs le plaisir de citer un exemple du Luxembourg. La direction de l'Administration des Eaux et Forêts a utilisé une partie très importante de son budget réservé à l'information et la sensibilisation de l'opinion publique pour publier un référentiel de 80 pages sur l'utilisation moderne du cheval de trait en forêt, dans les espaces protégés, dans l'agriculture, dans les services communaux et le tourisme. La brochure est distribuée gratuitement à toutes les communes, aux administrations et entreprises susceptibles d'être concernées et à toute personne intéressée.

A côté du volet financier il ne faudra pas oublier le domaine de la réglementation/législation, au niveau national et européen. Une formation professionnelle reconnue pour les métiers de la traction animale, une réglementation sérieuse en matière de gestion durable des forêts et espaces naturelles, des labels de qualité protégés peuvent contribuer à donner plus de sécurité aux acteurs de la traction animale.

Celle-ci devra trouver sa place à côté des autres sources d'énergie renouvelable dans la promotion et la médiatisation des politiques européenne et nationales.

Une filière économique globale et cohérente de la Traction Animale doit se baser dans sa démarche sur une progression et un échange continuel des réflexions idéologiques, scientifiques, économiques, techniques et pratiques en la matière.

Il sera donc nécessaire de :

* développer une conception idéologique, une philosophie de la traction animale moderne, qui tient compte des données économiques, politiques, écologiques, sociales, culturelles, éthiques … et englobant les pays riches comme les pays en voie de développement.
* répertorier les données et les études faites en matière de TA (recherche historique/internationale)
* les rendre accessibles (bibliographie, diffusion, publication, traduction)

* encourager la recherche actuelle (contacts avec universités, instituts scientifiques, jeunes chercheurs etc.)

* créer/élargir des structures capables d'informer et de conseiller des demandeurs au sujet de la faisabilité/viabilité de nouveaux projets

* instituer/perfectionner les formations pour les métiers de la traction animale

* garantir leur reconnaissance

* assurer les moyens syndicaux nécessaires à leur défense

* professionnaliser le développement, la fabrication et la distribution du matériel (machines, outils, harnais, chevaux – Labellisation)

* garantir l'échange et la diffusion d'informations au niveau national et international, au sein des filières (agriculture, débardage, tourisme …), entre les filières

par :

la connexion des revues spécialisées des différents pays
la création d'un bulletin de liaison international
l'initiation/l'organisation de rencontres, colloques, voyages d'études

C'est sur cette base que pourront être réalisés des projets concrets en Traction Animale.

Elle permettra d'initier de nouveaux projets, d'installer définitivement des projets confirmés qui pourront être imités, adaptés, généralisés.

Les projets confirmés seront capables de créer la plus-value économique, sociale et écologique indispensable à une installation définitive de la Traction Animale dans la société moderne.

Il sera possible de préserver/créer des emplois liés directement ou indirectement à la Traction Animale (cultivateurs, maraîchers, débardeurs, cochers, maréchaux-ferrants, bourreliers, fabricants de matériel,vétérinaires, éleveurs, formateurs …)

Ceci contribuera à une préservation des structures rurales vivantes, un des objectifs majeurs de la politique européenne actuelle de « développement rural ». (Le fait que 50% de la population mondiale vivra dans des villes dès 2007 pour augmenter jusqu'à 75% en 2050 permet de mesurer l'importance du développement rural au niveau mondial.)

Les profits écologiques de la Traction Animale au niveau de la conservation du milieu naturel, ses avantages vis-à-vis des autres sources d'énergies seront de plus en plus apparents. L'opinion publique ne s'inquiète pas seulement du prix du pétrole, elle est de plus en plus alertée par les conséquences climatiques de la production de CO_2, par les conflits armés menés autour des réserves décroissantes des énergies fossiles, par l'échec prévisible des biocarburants, par les besoins énergétiques énormes de la Chine et des Indes. Elle en sera d'autant plus ouverte à des solutions basées sur la Traction Animale.

Conclusion

Il me semble très important de nous rendre compte du fait que la Traction Animale se trouve dans une période de transition, donc dans une situation critique. En résumé et pour finir j'aimerais illustrer cette transition par quelques notions clés. Dans certains domaines le passage d'un niveau à l'autre a déjà bien progressé, dans d'autres il n'a pas encore été entamé.

Mais d'après les interventions de ce colloque et les échanges d'idées des mois passés il faut constater que la majorité des personnes invitées à se prononcer sont d'accord pour dire qu'il faut passer

- de l'amateurisme au professionnalisme
- de l'idéalisme au réalisme
- du bénévolat aux services rémunérés
- du pourboire au revenu équitable
- de la promesse à l'engagement formel
- du bricolage au développement structuré
- de la bonne volonté à la compétence
- de l'existence en niches à l'intégration économique
- du spontané au systématique
- des sollicitations aux revendications
- des arguments aux preuves

Il ne faut pas chercher à « sauver » la Traction Animale et encore moins les races de trait en créant des espaces protégés pour une filière qui est perçue comme handicapée par le fait d'être dépourvue de moteurs à combustion.

Il faut plutôt prouver que la T.A. est la meilleure solution dans beaucoup de cas où la technologie moderne crée plus de problèmes qu'elle n'en résout.

ANNEXES

Annexe 1

2 illustrations de l'utilisation moderne de la Traction Animale

Un porteur forestier en Traction Animale sur le site de la Route des Vins et du Comté 2006

Traits, Anes et mules, tous unis pour la même cause à l'occasion du Record de Labour à la Route des Vins et du Comté 2006.

Annexe 2

Publié le jeudi, 23 décembre 2004
Auteur(s): Bernard Estevez, agr.

Le cheval et l'agriculture durable

Le cheval a longtemps fait partie de l'histoire humaine et il a grandement contribué au développement des sociétés industrielles jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale.

De 1800 à 1945, le cheptel chevalin français comptait deux millions et demi de têtes. Depuis 1950, ce cheptel fut considérablement réduit. Il y a 20 ans, on ne recensait que 200 000 chevaux de trait et de mules, surtout utilisés pour la production de viande.

En 1921 aux États-Unis, on comptait plus de 24 millions de chevaux de trait et de mules. En 1979, on n'en recensait plus que 8 millions, la plupart étant des chevaux d'équitation.

Le cheval face au tracteur

Avec une telle mécanisation de l'agriculture et l'augmentation de la superficie des fermes, on ne peut certainement pas comparer la traction animale au tracteur par activité comme le labour, le sarclage ou la récolte. Malgré cette tendance lourde de l'industrialisation de l'agriculture, la traction animale n'a pas complètement disparu. Certes, ceux qui les utilisent sur de petites fermes, seuls ou en combinaison avec un tracteur de faible puissance, sont avant tout des amoureux du cheval.

Il existe néanmoins des conditions climatiques ou de relief où le cheval peut détenir un avantage, comme le travail en sol humide ou en pente. La compaction est aussi plus grande avec le tracteur qui est inutilisable en sol détrempé. Le tassement avec le cheval est discontinu ce qui est moins négatif pour l'érosion hydrique. L'eau stagne dans les empreintes du cheval alors qu'elle ruisselle dans les traces laissées par les pneus du tracteur.

En 1982, Wes Jackson du *Land Institute* aux États Unis a évalué les coûts énergétiques attachés à la traction animale et à l'utilisation du tracteur, basés sur une ferme de 150 acres travaillée avec 10 chevaux ou par un tracteur de 50 HP. Il a converti l'énergie nécessaire à l'utilisation du tracteur (travail + remplacement) en superficie de maïs, en prenant l'éthanol comme source d'énergie de référence. Les besoins ont été évalués comme suit: 8,92 acres pour la traction animale et 9,69 acres pour le tracteur. Le coût de l'utilisation du cheval est ainsi plutôt un manque à gagner qu'une sortie effective de fonds comme pour le tracteur, qui exige davantage de capital. De plus, le tracteur subit une dépréciation et par conséquent sa valeur résiduelle est faible ce qui n'est pas le cas du cheval puisqu'il se reproduit.

Dans un article en 1986, W. Jackson comparait les coûts de production du maïs (à un rendement de 150 bu/acre) d'un fermier amish (reconnu pour sa tradition attachée à la traction animale) avec ceux d'un agriculteur conventionnel de l'Ohio. Le producteur amish réalisait alors un bénéfice de 150$/acre.

Dans une étude américaine récente, les professeurs Moore et Stinner de l'Université de l'Ohio ont entrepris une étude comparative de fermes amish et leurs voisins « conventionnels ». L'étude économique indiquait une grande efficacité des fermes amish. Les trois fermes de cette communauté gardaient 47 % de leur revenus bruts comme profit durant les deux ans de l'étude comparativement à 23 % pour le groupe de cinq fermes laitières conventionnelles utilisant le pâturage avec des cheptels variant de 39 à 175 vaches.

Par exemple, la ferme Klein qui est amish produisait autant de profit avec ses 27 vaches

dont le lait était commercialisé à la ferme (lait et fromage) comparativement à une ferme avec 150 vaches dont tout le lait était vendu à une laiterie. Le seul herbicide utilisé chez les producteurs amish était de l'atrazine à faible dose dans le maïs et seul du fumier servait à la fertilisation, mais cela permettait des rendements qui ont étonné les chercheurs.

Cela prouve qu'une petite ferme peut être très efficace et rentable. De plus, ces trois fermes avaient un bilan minéral équilibré, opérant ainsi avec un haut niveau d'efficacité nutritive et générant par conséquent peu d'impact négatif sur l'environnement.

À qui s'adresse la traction animale? A-t-elle un avenir?

On évalue généralement les besoins en comptant un cheval ou une mule pour 6 à 10 ha de terres cultivées. Ainsi, la traction animale se pratique encore en Europe et aux États-Unis sur des fermes de 30 à 40 ha.

Le mulet ou la mule (croisement entre l'âne et la jument), bien que stériles, sont des animaux aux avantages multiples. Excellents pour le portage, capables de fournir un effort de traction comparable à celui d'un cheval de trait moyen pour une consommation de nourriture nettement inférieure, ils sont généralement plus résistants aux maladies tout en exigeant une hygiène moindre. La mule (de caractère meilleur que celui du mulet) est particulièrement intéressante pour le sarclage ou le binage car elle n'a besoin que d'un passage de 35 cm alors que le cheval requiert au moins 60 cm entre les rangs.

Mais aussi, sur de petites fermes, l'usage combiné du tracteur et du cheval, chacun exécutant les travaux pour lesquels chaque traction est la mieux adaptée est une option possible.

Une chose est sûre, le cheval de trait n'a pas fini de remplir un rôle utile dans notre société. Soucieux de préserver les sols fragiles malmenés par la machinerie forestière, le ministre de l'État de l'Hesse en Allemagne a décidé, voici plusieurs années, de réintroduire la traction animale pour le débardage avec des incitations financières. Ainsi, l'utilisation du cheval semble être économique et très appropriée dans certaines conditions telles que dans des sites en pentes, lorsque le sol est fragile ou humide dans des contrats à petite échelle, comme cela peut-être courant en forêt privée en Europe où la sylviculture est très utilisée.

Annexe 3

Le débardage en traction animale en France : état des lieux et propositions de développement

JF Cottrant (HN)

Le débardage à cheval : atouts et contraintes

TABLEAU SYNTHETIQUE DES AVANTAGES ET INCONVENIENTS
DU DEBARDAGE AVEC CHEVAL
D'après Anne THIRY (1994)

	ATOUTS	CONTRAINTES
Pour le milieu forestier Volet environnemental	• **Sol, tiges d'avenir et régénération respectés** • **Nécessite peu de pistes ou d'infrastructure d'accès** • **Forêt périurbaine** • **Zones sensibles (intérêt faunistique ou floristique, humides, sols fragiles, …)** • **Possibilité de valorisation des bois par tri et petites quantités**	• Distance de débusquage limitée • Lenteur du débardage d'où une durée plus longue des chantiers • **Limité à des « petits bois » maximum 1 m3 par cheval**
Pour le débardeur Volet social	• Travail en équipe • Travail avec un être vivant • Animal producteur qui peut cohabiter avec d'autres animaux • Qualité de vie	• Soins continuels • Risques de blessures du cheval • Métier très physique parfois dangereux • Limite du travail du cheval en temps et en puissance
Par rapport au tracteur Volet économique	• **peu d'investissements** • adapte son effort • bonne adhésion au sol • insensible aux intempéries • énergie non polluante (bruit, vibrations, gaz,..) • moins cher dans certaines conditions (petits chantiers, distance très courte)	• puissance limitée • réactions imprévisibles • **lenteur** • action limitée dans le temps • incapacité à gerber les grumes d'où une organisation des places de dépôt spécifique. • **Sauf cas exceptionnel, en général plus cher**
Pour le milieu rural Volet développement local	• **peut convenir à des pluriactifs du monde du cheval (tourisme, pédagogie, insertion,…)** • diversification possible pour des éleveurs et agriculteurs • **maintient de l'animation rurale et d'emploi (maréchal-ferrant, bourrelier, Vétérinaire rural,…)** • conservation du patrimoine génétique des chevaux de trait.	• **Dans l'esprit des forestiers, c'est un recul en matière de technologie.** • **Va à l'encontre de tous les modes d'exploitation prônés et encouragés par les pouvoirs publics**

LES FACTEURS LIMITANTS

LIMITES PHYSIQUES	LIMITES ECONOMIQUES
• Descente en charge trop raide sur une longue distance (plus de dix mètres) 50% • Montée en charge trop raide 10%. Perte de puissance en montée(Il faut dans la mesure du possible débarder dans le sens de la pente). • Zones trop marécageuses • Obstacles importants (rochers, sols glissants, crevasses, fossés profonds,..)	• Distances de débardage ou débusquage trop grande (100m maximum pour être compétitif) • Nécessité d'un abattage et d'un ébranchage impeccables d'où une perte de rendement des bûcherons • Durée de travail limitée pour un cheval à 7-8 heures par jour • Cube journalier sorti de 15 à 30 m3 suivant les conditions,
• Pas de possibilité de gerber les grumes sur les places de dépôt	• Organisation du travail pour faire partir les bois au fur et à mesure
• Volume des grumes limité à 1m3 par cheval	• Un volume unitaire trop faible pénalise le rendement (temps de recherche et d'accrochage important)

Le débardage à cheval : les causes de l'échec.

Malgré tous les avantages environnementaux du débardage à cheval reconnus dans le cadre de la gestion durable des forêts (voir ci dessus), celui-ci stagne. Un recensement récent des débardeurs en France montre que l'activité en est au même point que celui décrit dans le rapport de fin d'études forestières d'Anne THIRY en 1994. La problématique est toujours la même : Le surcoût du débardage à cheval ne peut être pris en compte par les exploitants ou les propriétaires face à la concurrence mécanisée. Le client final (scieur ou papetier) achète en effet le bois au même prix quelle que soit la technique d'exploitation et quel que soit le peuplement dont il est issu.
Plusieurs expériences de subventionnement direct des entreprises de débardage en traction animale en fonction de la production ont eu lieu. Ces mécanismes sont fragiles car dépendant de décisions politiques et des personnes porteuses de projets au sein de organes de décisions. Ils dépendent en plus de l'état des finances publiques
De plus, l'installation dans le subventionnement n'a pas permis de développer de réel marché de la traction animale, car les décideurs (ONF, Régions, départements, communes) ,ne sont, à de rares exception près (coupes exploitées en régie) pas les donneurs d'ordre directs. Ce sont les exploitants forestiers qui vivent souvent le débardage à cheval comme une contrainte supplémentaire dans un marché du bois tendu.
Le développement d'un véritable marché ne peut se faire que par la demande. Le surcoût ne peut être pris en compte que sur des niches de consommation et en diminuant tous les coût notamment d'immobilisation d'argent (exploitant), de transport et de rémunération des intermédiaires. La traction animale est bien adaptée à la valorisation manuelle des bois (tri en fonction de la qualité, multiplicité des produits,….)

Le marché actuel

Le seul véritable marché du débardage à cheval à l'heure actuelle (hors marché des démonstrations qui représente au moins 10% de l'activité !) sont les zones difficiles d'accès pour des raisons techniques, les zones périurbaines pour des raisons sociologiques et les petits

chantiers pour des raisons pratiques. Cela procure de l'activité pour une quarantaine de débardeurs dont 5 à temps complet.
Sur les 34 500 000 m3 produit par la forêt française, 50 000 environ sont débardés en traction animale, soit 0,15%.
Le choix de la traction animale est toujours fait par le propriétaire ou le gestionnaire des espaces. Les espaces publics représentent 90% de l'activité de débardage par traction animale.
Depuis quelques années, on voit cependant apparaître des appels d'offres pour de l'entretien d'espaces en traction animale uniquement (sans doute l'effet de seuil des marché publics). Il s'agit essentiellement d'entretien de berges de rivières.
La structure de l'entreprise de débardage est presque toujours la même : entreprise individuelle. Le travail salarié est exceptionnel.

Le débardage et les références administratives

A de rares exceptions près, la traction animale n'apparaît pas dans les cahiers des charges de gestion des espaces naturels boisés, même de façon purement informative. C'est le cas pour les ZNIEFF, les zones Natura 2000, les espaces naturels sensibles gérés par les départements,…..

En ce qui concerne l'enseignement agricole et forestier, aucune référence explicite obligatoire au débardage à traction animale n'est faite dans les programmes BEPA ou BAC PRO travaux forestiers, diplôme sensés former les entrepreneurs de travaux. Seuls quelques (2) BPA spécialisés ont une option traction animale.

Les débardeurs à cheval sont rangés dans la catégorie professionnelle des entrepreneurs de travaux forestiers. Ils cotisent à la MSA. La profession forestière étant réglementée (nécessité de diplôme ou d'expérience professionnelle), il n'existe qu'un seul diplôme spécifique : le certificat de spécialisation débardage par traction animale de niveau IV qui … n'est plus enseigné ! Les BPA « entrepreneurs de travaux forestiers » donnent la possibilité de s'installer, certains d'entre eux ont une option débardage en traction animale. Dans beaucoup de départements, l'inspection du travail en agriculture et la MSA ne connaissent pas cette activité et sont très réticents pour délivrer des « constats de levée de présomption de salariat » pourtant nécessaires à toute activité légale de débardage. Il en est de même pour les assurances.

Les débardeurs en traction animale ne sont en général pas éligibles aux aides d'état aux entrepreneurs de travaux forestiers instruites par les DRAF/SERFOB pour des raisons de seuil minimal de subvention. Seul quelques CPER permettent d'accéder, sous certaines conditions, à des aides d'acquisition de chevaux (poste minime dans un budget d'une entreprise de débardage).

La faible activité de débardage en traction animale fait qu'elle est quasi inexistante, administrativement parlant, dans le panorama forestier actuel.

Possibilité de développement à grande échelle.

Une des niches sous exploitée par le débardage à cheval est le bois de chauffage (coupé à façon pour cheminée ou insert). Or ce type de bois est bien adapté au débardage à cheval soit en perches soit en stère déjà façonnés sur charrette ou traîneau.

Le prix moyen du stère « bord de route » dépend bien évidemment de la région mais est de l'ordre de 30 euros.
Une juste rémunération du bûcheron et du débardeur fait apparaître un coût de 11 euros chacun par stère. Il reste alors 8 euros pour rémunérer le propriétaire et la structure commerciale.
Afin de ne pas grever les coûts commerciaux, nous proposons la structuration des clients en coopératives (ou associations). Ces clients devenus adhérents (donc ayant réalisé un acte citoyen) s'engagent en début de saison à acheter à un prix garanti (fixé en Assemblée générale) un certain nombre de stères.
Remarque : l'action commerciale est faite par l'adhésion au projet (cas associatif) d'où la suppression des intermédiaires. Pour son fonctionnement une cotisation annuelle ou un très léger prélèvement (0,5 euros par stère) peuvent être possibles.
La structure prend de son côté quatre engagements :

1. assurer la juste rémunération des acteurs (propriétaires, bûcheron, débardeur)
2. que la coupe s'inscrit dans un plan de gestion durable du peuplement (éco certification)
3. assurer aux artisans un volume de bois défini en début de saison
4. assurer aux adhérents une bonne qualité du bois fourni

Le débardage de bois de chauffage représente 2 250 000 m3 de bois en France soit 3 millions de stères, quantité sans doute sous estimée provenant de la source AGRESTE qui ne recense que les structures professionnelles.
L'objectif de débarder 200 000stères, soit 6,6% avec des équidés paraît atteignable. Si chaque adhérent s'engage à prendre en moyenne 10 stères (quantité variable par adhérent bien évidemment), un coopérative de ce type regroupant 200 membres peur assurer un mi temps de travail à un débardeur et pratiquement un temps plein à un bûcheron.
L'objectif de 200 000 stères par an permettrait de créer 100 emplois à mi-temps en France dans cette activité de débardage par traction animale. Le reste de l'activité des débardeurs serait assurer par le marché actuel ou par de la pluriactivité classique autour du cheval (tourisme, élevage,…).
Dans ce cas, les emplois créés sont pérennes si les acteurs sont de qualité et le produit fourni satisfait l'adhérent.

Pour en savoir plus…

Associations et centres de recherches pour la valorisation de la Traction Animale

FECTU (Fédération Européenne du Cheval de Trait pour la promotion de son Utilisation)
Pit Schlechter (Président) : FECTU asbl, 9, rue principale, L-7475 SCHOOS (Luxembourg) – fax : 00352-32 59 90 – E-mail : pit.schlechter@fectu.org – web : www.fectu.org

Membres fondateurs de la FECTU :

- **HIPPOTESE** (Ass. HIPPOmobile de Technologie et d'Expérimentation du Sud-Est, France)
Siège : 25 270 Villers sous Chalamont - tel : 03 81 49 36 41 : Jean-Louis Cannelle (Président)
Courrier : 05 250 St Didier en Dévoluy - tel : 04 92 58 88 01 : Didier Mahillon
Web : http://hippotese.free.fr/

- **TRAITS DE GENIE** et **EQUITERRA** (France)
Association de promotion et d'utilisateurs
Luc Delas : Chambre régionale d'agriculture, 19 rue A Dumas 80000 Amiens ; tel : 03 22 89 12 91 ; E-mail : l.delas@picardie.chambagri.fr
Ou Camille de Selys : Traits de Génie : Biadet, 82340 Donzac, tel : 05 63 95 86 68

- **IGZ** Interessen Gemeinschaft Zugpferde (Allemagne)
Prestation de services en agriculture
Dr. Reinhard Scharnhölz (Président) : E-mail : reinhard_scharnhoelz@web.de
Peter Herold (Secrétaire): Bundesdeschäftsstelle, Uferstr. 29, D-73660 Urbach, Allemagne ; tel : ++49 7181 8878953 ; fax: ++49 7181 8878954 ; E-mail : info@ig-zugpferde.de ; web : www.ig-zugpferde.de

- **SKOGSHÄSTEN**, Föreningen för Körning med Häst (Suède)
Jenny Göransson : Östarp, S-270 35 Blentarp ; tel : 0046 46 85 354 ; fax : 0046 46 85 860 ; E-mail : jenny_g@home.se

- **CECD** (Comité Européen des Chevaux de Débardage, Belgique) :
Marc Mousny (Président) : Rue de Buzin 21, Lignières, B-6900 Marche-en-Famenne ; tel/fax : 0032 84 34 43 14 ; E-mail : marc.mousny@skynet.be

- **JUT EN AER** (Belgique) : Willy Mertens
Berkendreef 33, B-2990 Wuustwezel ; tel/fax : 0032 36 69 85 20 ; E-mail : werkendtrekpaard@pandora.be

- **INTERNATIONAL DRAFT ANIMAL CONSULTANTS** (Luxembourg)
Pit Schlechter (Président) : FECTU asbl, 9, rue principale, L-7475 SCHOOS (Luxembourg) – fax : 00352-32 59 90 – E-mail : pit.schlechter@fectu.org – web : www.fectu.org

CERRTA (Centre Européen de Ressources et de Recherches en Traction Animale)
Jean-Louis Cannelle (Président) : 25 270 Villers-sous-Chalamont – tel/fax : 03 81 49 36 41 – E-mail : cerrta@wanadoo.fr – web : http://cerrta.monsite.wanadoo.fr

PROMATA (PROmotion d'un Machinisme Moderne Agricole à Traction Animale)
La Gare 09 420 Rimont - Tél : 05 61 96 36 60 - Fax : 05 61 66 99 58 - E-mail : association.prommata@prommata.org - Web : www.prommata.org

CIVAM TA
Bernard Dangeard, 26 000 Train l'Hermitage, tel: 04 75 08 74 15, E-mail : siberdange@wanadoo.fr ; ou Tel: 04 75 65 31 33 – web : http://www.fdcivamdrome.org

BRITISH HORSE LOGGERS (syndicat des débardeurs britanniques)
Doug Joiner : Childer Wood Heavy Horse Centre, Hill Farm Stanley Hill Bosbury, Herefordshire HR8 1HE, Angleterre ; tel/fax : 0044 1531 640 236 ; E-mail : doug@heavyhorses.net

LES JARDINS DU BUECH-LARAGNE
Association de réinsertion en maraîchage ; conseils et formation en Traction Animale
Luc Maes (Président) : Les Ribettes, 05300 Salerans ; tel : 04 92 65 16 27 ; mail : Palonier@aol.com
Ou : Route d'Arzeliers BP3 05300 Laragne ; tel : 04 92 65 37 84 ; fax : 04 92 48 57 09 ; E-mail : mailto:lesjardinsdubuech@wanadoo.fr

DEFI CAUX
Association qui gère un espace naturel sensible uniquement en Traction Animale
Jean-pierre Recher : Maison du canton, 28 rue de Vergetot 76280 Criquetot ; E-mail : archer@wanadoo.fr

PIN DE VIE
Association d'insertion utilisatrice de la Traction Animale
20 rue des Hers 38350 la Mure ; tel : 04 76 81 60 79 ; E-mail : pindevie@club-Internet.fr

SYNDICAT DE COCHERS
Jean-Louis Cannelle (Président) : 25 270 Villers-sous-Chalamont – tel/fax : 03 81 49 36 41
Syndicat.cochers@wanadoo.fr

APTC (Association de Promotion du Trait Comtois)
Jean-Louis Cannelle (Président) : 25 270 Villers-sous-Chalamont – tel/fax : 03 81 49 36 41

Constructeurs de matériel

Kurt OHRNDORF (Allemagne - machines)
Hof Heckseifen, D-57078 Siegen, Allemagne ; tel : ++49 271 83682 ; E-mail : ohrndorf@aol.com

Charlie PINNEY (Royaume-Uni - machines)
Nant yr Hyddod Cwmduad Carmarthen SA33 6XB, Angleterre ; tel: 0044 1267 281 684 ; fax: 0044 1267 281 102 ; E-mail : charliepinney@hotmail.com

Vincent SAPPEZ (France - harnais)

Institutions

HARAS NATIONAUX : Délégué National filières Traits et Anes : Jean-François Cottrant
Haras national l'Isle Briand, BP 50 009, Le Lion d'Angers, 49505 Segre cedex ; tel : 02 41 95 46 34 ; fax : 02 51 95 69 69 ; E-mail : jean_françois.cottrant@haras-nationaux.fr

FIVAL
104 rue Réaumur 75002 Paris ; tel : 01 45 61 12 19 ; fax : 01 45 08 88 03 ; E-mail : contact@fival.info

Autres intervenants de ce colloque

Benjamin CANON : Association Ville Campagne
Ferme d'Ecancourt, 78780 Jouy le Moutier ; E-mail : benjamin.canon@villecampagne.org

Manu de Meulenaer : brasserie Palm
Haras Diepensteyn, Diepensteyn 1, B-1840 Steenhuffel ; tel : 0032 52 31 26 16 ; fax : 0032 52 30 37 33 ; E-mail : stoeterij@diepensteyn.be

Jean-Jacques Marquart (histoire de la Traction Animale)
37 route de la Boudière 54570 Trondes ; tel : 03 83 63 85 60

Henri Spychiger
Ferme de Montcrozin, Suisse

Associations de chevaux de Trait

Ardennais

Syndicat d'Elevage du Cheval de Trait Auxois
Direction des Services Vétérinaires – 4 rue Hoche – 21 000 Dijon – tel : 03 80 59 67 17 – E-mail : pasderma@enesad.inra.fr – web : www.traitauxois.com

Syndicat Hippique Boulonnais
7 rue sans Culotte – 62650 Campagne les Boulonnais – Tél. : 03.21.86.59.63 – E-mail : syndicat.hippique.boulonnais@wanadoo.fr – Web : www.boulonnais.fr

Syndicat des Eleveurs du Cheval Breton
22 rue de la Libération – BP 724 – 29207 Landerneau cedex – Tel. : 02 98 21 38 12 – E-mail : cheval-breton@wanadoo.fr – Web : www.cheval-breton.fr

Syndicat National des Eleveurs et Utilisateurs de Chevaux Cob Normand
Hôtel Bois Hardy – 50 490 Saint Sauveur Lendelin - Tel/Fax : 02.33.07.79.17 – E-mail : dubost.yves@wanadoo.fr – Web : www.cobnormand.com

Association Nationale du Cheval de Trait Comtois
52 rue de Dole, BP 1919, 25020 Besançon cedex - Tel : 03 81 52 50 45 (le matin uniquement) - Fax : 03 81 41 01 00 – E-mail : contact@chevalcomtois.com – Web : www.chevalcomtois.com

Mulassier Poitevin

Société Hippique Percheronne de France
BP 30032 – 1 rue Doullay – 28402 Nogent le Rortou Cedex – Tel/fax : 02 37 52 00 43 / 93 20 – E-mail : shpf@percheron-france.org – Web : www.percheron-france.org

Syndicat d'élevage du cheval « Trait du Nord »
Hôtel de Ville 59407 Cambrai - *Secrétariat* **:** 2 rue des Cressonnières 62860 Saudemont - Tél : 03 21 48 35 82 - Fax et répondeur: 03 21 24 63 60 - E.mail : nicole.topart@wanadoo.fr

ACTIF (Association des Chevaux de Trait d'Ile de France)
31 rue d'Etampes, 91410 Corbeuse ; tel : 01 64 59 87 91

Fédération suisse d'élevage du cheval de la race des Franches-Montagnes
Les Longs Prés – CH-1580 Avenches – Tel : +41-26-676 63 43 – Fax : +41-26-676 63 41 – E-mail : info@fm-ch.ch – Web : http://www.fm-ch.ch/