

## 4<sup>ème</sup> Congrès des Chevaux Territoriaux 20-21-22 Octobre 2006

Présentation des participants par Olivier Linot, Directeur Général des Services de la Mairie de Trouville-sur-mer :

O.Linot : Ce congrès va se dérouler en deux parties, nous parlerons ce matin des expériences liées à la mise en place de chevaux territoriaux dans les villes françaises et cet après-midi, pour la première fois, le congrès prendra une dimension européenne puisque nos amis anglais, suédois, allemands, belges et luxembourgeois nous expliqueront ce qui se passe dans leurs villes. Je donne tout de suite la parole à M. Lucas de la Mairie de Saint-Pierre-sur-Dives qui est un exemple, car il nous avait expliqué pourquoi, voici deux ans, l'emploi de leur jument s'était arrêté, les raisons de son échec, et il va nous dire maintenant pourquoi cela reprend.

M.Lucas ( Saint-Pierre-sur-Dives ) : Nous sommes un chef-lieu de canton rural, plutôt touristique, au départ l'idée d'utiliser un cheval avait été plutôt mal perçue par la population et le conseil municipal avait mis en veille cette idée. Après des élections et un changement de municipalité, j'ai repris la main en termes de décision et depuis 2005, nous utilisons une jument Percheronne pour le ramassage des corbeilles à papier, l'arrosage des espaces verts et le transport scolaire, ce qui est très important. Voici huit ans, une maternelle a fermé et les enfants allaient en garderie, nous avons pu intégrer parmi les missions de notre cheval cette idée de transport scolaire et maintenant le cheval est devenu incontournable, désormais il y a une mentalité, une culture « cheval » parmi la population qui aurait du mal à s'en séparer. Mais pour un élu c'est souvent un parcours du combattant, il faudrait suggérer aux acteurs économiques de se regrouper, de faire un produit « clés en main » pour que le cheval se développe, car il y a un vrai potentiel.

O.Linot : La présence d'élus ruraux peut parfois bloquer le retour du cheval, ils craignent une image passéiste, d'où l'importance d'utiliser le mot « moderne » et de s'appuyer aussi sur les services techniques .

Freddy Martel (Savigny-le-Temple) : Je suis responsable d'une brigade équestre, nous sommes sur un domaine de 14 hectares avec des anciennes écuries, depuis 2000 nous avons des agents de surveillance de la voie publique, nous avons deux équipes qui travaillent trois ou quatre jours par semaine, nous faisons des patrouilles avec cinq chevaux et le contact avec la population s'en est trouvé grandement amélioré dans une zone, au départ, plutôt sensible. Nous travaillons sur un territoire qui fait 1100 hectares ( on peut être en plein centre ville, aux sorties de gare et d'écoles, ou dans la zone industrielle ). La commune voudrait augmenter les effectifs, nous sommes en place depuis plus de six ans et considérés comme des ilotiers.

O. Linot : Je voudrais insister sur plusieurs points avant de demander à Jean-Jacques Seite de nous présenter son projet. Quand on veut utiliser un cheval dans une commune, il est indispensable de considérer quatre facteurs déterminants :

- L'impact économique : quand on développe un projet, c'est ce qui intéresse le plus fortement les élus, mais avant de faire un budget type, il faut rappeler et expliquer le « service » que procure l'animal : par exemple, si l'on prend l'arrosage des jardinières ou le tri sélectif comme à Trouville, le temps de travail est-il supérieur au temps de transport ou inversement ? Il faut que l'impact soit lisible, mais il est parfois difficile à expliquer selon l'exemple que l'on prend, vous n'aurez pas de mal à convaincre qu'un policier à pied coûte moins cher qu'un policier motorisé...., par contre, dans le cadre de la mise en place d'une brigade équestre, le point de vue sera différent.
- L'impact écologique : en termes d'images, c'est plus facile à expliquer, les chevaux marquent facilement l'attachement au projet.
- L'impact social : du point de vue de la population, si l'on observe l'expérience de Trouville et du tri sélectif, les enfants, chez nous, obligent les parents à collecter le verre et attendent pour voir passer le cheval, de plus, du côté des agents territoriaux, les « meneurs » sont aussi affectivement très attachés à l'animal et à leur travail.
- L'impact communication : il ne faut pas monter l'opération dans l'urgence pour se faire de la publicité, le projet doit être viable et durable.

Jean-Jacques Seite (CUB de Brest) : Mon entreprise agricole se consacre à la traction animale. J'ai démarré en 97 en tant que débardeur pour l'Office National des Forêts puis en 1999, j'ai eu la chance de rencontrer la conseillère pédagogique de la Ville de Brest, l'Education Nationale voulait travailler sur la langue française, j'ai eu l'agrément de l'Inspecteur d'Académie du Finistère et je reçois, une fois par trimestre, des enfants ( plus de 50 000 jusqu'à maintenant ) sur le thème « Montre-moi le cheval selon les saisons ». Je travaille en binôme avec une conteuse professionnelle qui fait des contes sur la forêt et le cheval, l'enseignement se fait à chaque saison, l'éveil des enfants de la maternelle jusqu'au collège se fait dans le respect de l'environnement. Je voudrais aussi vous raconter une anecdote : j'ai aussi débardé dans un Parc de la ville de Brest et transporté plus de 300 stères de bois, et quand je traite ce type d'appels d'offres avec un cheval, je n'ai pas peur des grosses machines, le cheval a plus sa place que les tracteurs (sur Brest, environ 20% des appels d'offres se font obligatoirement au moyen de la traction animale ). Je travaille beaucoup pour Brest sur le tri sélectif (je suis prestataire de services ) et tous les mois de décembre sur un marché de Noël. La ville m'a demandé de travailler sur un projet d'omnibus et je vais démarrer en décembre, un mois d'essai, avec un attelage de trois chevaux de front sur une seule ligne de 13H à 20H , j'ai un contrat de trois ans avec la Mairie, je serai payé à la journée.

Il s'agit d'un omnibus qui peut transporter vingt personnes, en plus du meneur, nous aurons un groom et un poinçonneur « à l'ancienne ». Je tiens à préciser que si vous voulez rester « crédible » sur ce genre d'opération, il faut bien souligner que nous sommes en 2006, que le matériel a évolué, nous ne sommes pas des « musées vivants », j'ai une exploitation agricole avec 22 chevaux, et des résultats comptables qui tiennent la route.

O. Linot : Depuis le début, nous avons accepté les associations dans notre commission, car le retour du cheval en ville implique que les communes fassent aussi appel à des prestataires, que ce soit des associations, ou des sociétés privées pour des ballades touristiques, par exemple, comme à Trouville. L'association peut vous fournir des services « clé en main », c'est important pour une commune qui veut créer ce type de prestations (par exemple pour le tri sélectif et le ramassage du verre ). Je voudrais aussi demander à JJ Seite une précision : le trajet que fera l'omnibus est-il pour les touristes ou est-ce un service public ?

Jean-Jacques Seite : C'est bien un service public, sur une ligne de bus de la ville de Brest, qui a d'ailleurs conçu des panneaux aux arrêts de bus où il y aura la traction animale, (5 arrêts au total ), nous avons aussi créé un emploi pour une jeune fille qui sera poinçonneuse.

O. Linot : Je vais essayer d'expliquer, en l'absence de Sylvie Sagne, ce qui se passe dans la ville de Lyon : au sein du service des espaces verts (plus de 500 employés), Lyon a créé une prestation spécifique de ramassage des corbeilles dans les parcs et jardins, ils ont saisi l'opportunité parce qu'il fallait changer de matériel, notamment leur camion compacteur de déchets qui travaillait sur 105 hectares, et bien sûr, ils avaient la volonté de passer à un projet de développement durable.

Sylvie Sagne a fait une étude de marché : remplacer un camion identique coûtait 53 000 €, un camion hybride 100 000 €, une équipe avec des chevaux seulement 40 000 €. La mairie a fait chiffrer une prestation externalisée (environ 160 000 € à l'année ), par contre pour la régie des espaces verts, on arrivait à un total de 94 500 €. Leurs chevaux sont entretenus par le Parc zoologique.

Il y avait trois solutions pour la formation du personnel : un centre équestre, un lycée agricole, ou un éleveur indépendant. On a aussi retenu dans leur projet la qualité de la démarche environnementale, mettre en place des chevaux participe d'un meilleur service, avec moins de pollution, et cela contribue aussi à un renforcement de la cohésion sociale. Sur les difficultés à mettre en place un service équin : le recrutement des candidats, les imprévus qui peuvent modifier le projet, l'inertie du système et le caractère très spécifique de leur site, il s'agit du Parc de la Tête d'or à Lyon.

Alain Ducharme ( Président du Syndicat National des Cochers Professionnels ) : Nous nous sommes rapprochés du Ministère de l'Agriculture et des Haras Nationaux. En ce qui concerne les formations, il existe « un certificat de

spécialisation loisir », mais on s'est aperçu que c'était une formation pour que les gens puissent travailler dans le loisir. Après sept ans de tergiversations, une nouvelle formation est sortie, en 2005, pour les lycées agricoles ou les centres de formation professionnelle, basée sur la connaissance de l'animal. Notre idée est purement basée sur la formation, nous ne faisons pas de protectionnisme mais on ne peut pas mettre sur la voie publique des gens qui ne savent pas se servir de l'animal...

Comment est reconnu le personnel ?

La personne qui gère l'animal est-elle considérée comme un employé spécialisé, quelle est sa motivation ?

Quelles sont les responsabilités, quand une commune décide de transporter les enfants par le biais de la traction animale, ou si on accroche une voiture ?

En cas d'accident, que se passe-t-il ?

Quels sont les moyens de prévention ?

Si l'animal vient à décéder dans la rue, par exemple ?

Le personnel formé doit aussi être capable de dire « Non, cet animal ne peut pas travailler aujourd'hui pour telle raison ». Tous ces critères sont à considérer.

Nous pouvons aussi donner un avis professionnel sur une réalisation.

O. Linot : En ce qui concerne la qualification des agents, l'agent peut être un peu plus valorisé par un système de rotations d'heures, parce qu'il travaille le week-end, ou un système d'indemnités, mais il n'y a pas de diplôme reconnu officiellement pour les meneurs qui veulent travailler dans une Mairie.

Alain Ducharme : A ce sujet, il faudrait se poser la question suivante : un cocher qui transporte une voiture avec 20 personnes a-t-il la même qualification qu'un chauffeur d'autocar, par exemple ?

O. Linot présente Daniel Simon, rédacteur en chef de la revue « Sabots » : « Nous avons lancé la nouvelle formule de notre magazine dans le cadre du Salon de l'agriculture à Paris. Vos initiatives nous intéressent en France aussi bien qu'en Europe, car nous sommes diffusés dans les principaux pays Européens. »

O. Linot : Nous allons accueillir une association un peu spécifique, qui n'est pas directement liée aux chevaux territoriaux, mais nous avons pensé que leur expérience était très intéressante et symbolique.

Alice Bloch ( Association « Le cheval à Paris ») : Nous avons traversé Paris à cheval en avril dernier, nous étions 14 cavalières à défilé de la Porte Dauphine à la Bastille, notre but n'était pas de provoquer, mais d'attirer l'attention sur une anomalie : Paris est la seule ville européenne d'où les chevaux sont bannis. Théoriquement, rien ne s'oppose à la libre circulation des chevaux dans Paris, si le code de la route est respecté. Paris est une capitale très touristique et pourtant c'est la seule grande ville en Europe d'où les chevaux sont bannis.

Prague, Rome, Vienne, Madrid, etc.. proposent toutes des parcours en calèche. Nous voudrions réintroduire la circulation des fiacres et créer « une maison européenne du cheval » à Paris. Cela pourrait être dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, dans les anciens abattoirs de Vaugirard.

Nous avons déposé une lettre « supplique » à la Mairie de Paris où nous demandons à Bertrand Delanoé et au Préfet de police « d'autoriser en des lieux choisis la circulation de fiacres et de chevaux montés ».

De plus , il serait merveilleux de circuler dans Paris en écoutant le bruit des sabots... Les sabots sur le bitume, c'est assez étonnant ! !

Alain Ducharme : En fait, on n'a pas le droit de traverser Paris au galop, mais, au pas ou au trot , c'est possible...à vos risques et périls !

Sinon, en dehors d'un périmètre de sécurité autour de l'Elysée, on peut théoriquement aller à cheval dans Paris.

Daniel Simon : Des cavaliers ont fait le trajet Chartres-Paris sans problèmes. On peut effectivement circuler à cheval du moment qu'il n'y a pas de trouble à l'ordre public et si l'on respecte le code de la route.

O ; Linot ; Passons maintenant aux problèmes de formation . Si un Conseil Général ou une ville veut former du personnel, où peuvent-ils s'adresser ?

Gérard Coti ( Lycée de Montmorillon ) : Nous développons des formations au centre pour adultes depuis plusieurs années. Nous avons intensifié nos prestations, par exemple, pour la restauration des berges de rivières.

Nous sommes dans la région Poitou-Charentes, entre Poitiers et Limoges, et depuis 1995, par le biais du Syndicat mixte du Pays Montmorillonnais, nous avons réhabilité un linéaire de petits ruisseaux avec des équipes en réinsertion professionnelle.

Nous collaborons avec l'EDF (participation financière) et avec l'ADECL, une association d'insertion locale qui recrute du personnel. L'idée était d'utiliser des chevaux et nous avons aussi formé des femmes, qui étaient socialement en difficultés, à la restauration des berges de rivières.

De septembre à décembre 2005, première formation avec intervention d'un débardeur. Le chantier a été une réussite. Nos objectifs étaient de valoriser le travail par une pratique originale et de responsabiliser les équipes.

Nous voulions aussi éviter l'emploi d'objets mécaniques dans un environnement fragile.

Les femmes se sont « appropriées » affectivement le cheval. Le bilan est donc positif, une troisième action est en programmation, les financeurs sont satisfaits. Nous avons deux juments, un Percheron et un Trait Breton, ce sont des chevaux d'école patients et gentils.

Frédéric Destailleur ( Association médico-sociale d'Etrepagny ) : Nous avons 125 adultes en situation de handicap.

Différents ateliers se sont créés avec des chevaux de trait. Le cheval au travail est vecteur de cohésion sociale. La traction animale agricole avec les handicapés permet de redonner une place à la singularité et une légitimité à la différence, ils deviennent des « acteurs de la vie économique locale ».

Nous faisons aussi bien du débardage que du ramassage scolaire ou du transport de personnes âgées, nous sommes financés par l'association Saint-Martin mais nous aimerions devenir prestataires de services de la commune.

Yann Fradin ( Association « Espaces » ) : Depuis 98, on travaille avec trois chevaux de trait sur le Domaine National de Saint-Cloud, je tiens à insister sur l'enjeu majeur de la cohésion sociale, nous devons créer de l'emploi pour des personnes en « galère », il y a 24 000 allocataires du RMI dans les Hauts-de-Seine, les contrats d'avenir sont gérés par les Conseils Généraux. L'argent des contrats d'avenir devrait permettre de faire du social, de l'assainissement, on peut faire du débardage de rivières, du focardage.

Il y a vraiment un enjeu, aujourd'hui on a 86 emplois d'insertions et on devrait pouvoir en créer beaucoup plus, sur tout le territoire, passer d'emplois de transition à des emplois pérennes. Nous avons aussi des permanents, nous faisons de la sous-traitance, on achète du matériel, des vêtements, et tout cela est réimpliqué dans l'économie locale.

O. Linot : Je donne la parole aux Haras Nationaux : ils ont vraiment pris conscience de nos problèmes. Ils ont édité une plaquette sur le cheval en ville qui nous a beaucoup aidés.

Jean-François Cottrand ( Haras Nationaux ) : Je voudrais vous parler des outils qui sont à votre disposition lorsque vous voulez créer des projets, des outils généralement peu connus : un attelage, c'est un cheval, un meneur et du matériel. Le porteur du projet est confronté au choix des différents matériels, à la rédaction du cahier des charges etc....

Le matériel utilisé sur la voie publique :

- 1) Il doit répondre aux spécificités du code de la route : les convois et véhicules à traction animale y figurent dans le chapitre quatre. Par exemple, quand on a plus de trois véhicules, il faut avoir quelqu'un devant et derrière, le code stipule bien la responsabilité pénale en cas d'infraction, les gabarits, la charge à l'essieu, l'éclairage et la signalisation, les dispositifs de freinage, etc..
- 2) En ce qui concerne la qualification des meneurs : on a trois types de formation qui délivrent des « choses » complètement différentes : le Ministère de l'Agriculture délivre des Brevets professionnels agricoles de niveau CAP / BEP et trois certificats de spécialisation qui sont reconnus : ils concernent l'attelage de loisir, le débardage par traction animale et l'utilisation de chevaux attelés.

L'intérêt de ces diplômes ou qualifications, c'est qu'ils correspondent à des référentiels professionnels, ils s'appuient sur une définition du métier. Le Brevet professionnel se passe par unités capitalisables et on peut avoir une « UCARE », une unité capitalisable d'adaptation régionale à l'emploi, avec une formation de 120H à 200H, à ma connaissance cela existe sur le Brevet professionnel entrepreneur de travaux forestiers et le Brevet de production végétale.

- 3) En ce qui concerne les certificats de spécialisation, il existe notamment : un certificat d'« attelage de loisirs », un certificat de « débardage par traction animale » de niveau quatre, et un nouveau certificat d'« utilisateurs de chevaux attelés » de niveau cinq qui correspond le mieux, de l'avis même des professionnels, aux utilisateurs de la traction animale.  
C'est un référentiel professionnel et la reconnaissance d'un métier. C'est intéressant sur le plan pénal en cas d'accident.  
C'est aussi un référentiel d'évaluation avec des modalités d'obtention par l'apprentissage, la formation continue et la validation des acquis de l'expérience (la VAE) . Il faut justifier de trois années d'expérience correspondant au référentiel d'activité pour la VAE.
- 4) Les diplômes fédéraux sont validés par la Fédération Française d'Equitation et ne sont valables que pour les licenciés : les « galops » sanctionnent les niveaux de « menage » en matière de compétitions, ce n'est pas un référentiel d'activité, c'est un référentiel d'évaluation.  
Les « accompagnateurs de tourisme équestre » correspondent à un référentiel d'activité qui comprend l'encadrement de personnes. L'accompagnateur doit être capable d'emmener une caravane avec des meneurs dans les voitures derrière, ce que ne peut pas faire un cocher.
- 5) Le Ministère Chargé de la Jeunesse et des Sports délivre le Brevet Professionnel JEPS, il est centré sur l'enseignement et l'encadrement des jeunes, avec les mêmes modalités d'obtention ( apprentissage, formation continue ou VAE ). C'est le diplôme le plus complet.
- 6) Des organismes de formation délivrent une attestation, ce sont des formations de courte durée, à la carte, d'initiation ou de professionnalisation.
- 7) Il existe aussi des SIL : des Spécialités d'Initiative Locale, des diplômes reconnus régionalement par les DRAF ( les Directions Régionales de l'Agriculture et de la Forêt ).

Quand vous achetez un cheval, il y a aussi nécessité impérieuse de faire un cahier des charges. Il existe également trois outils minimum de valorisation :

- Les concours d'utilisation organisés par les Haras Nationaux pour les chevaux de deux à cinq ans.
- Les labels « loisirs » des Haras Nationaux qui existent en chevaux montés et attelés, il y a des classements.
- Les concours « jeunes chevaux », avec la Société Hippique Française, orientés vers la compétition.

D'autres labels existent, le « Trait normand » s'appuie sur les concours d'utilisation pour labeliser les Percherons et les Cobs ici en Basse-Normandie. Ces outils ne garantissent pas la réussite technique mais ils contribuent à la limitation des risques, ils confortent les Maires et ils permettent de briser l'isolement des porteurs de projet. Les diplômes ne sont pas obligatoires pour un meneur mais j'encourage tous les décideurs à recruter du personnel diplômé. En cas d'accident, le minimum requis est un « galop 5 ».

O. Linot souligne que la responsabilité juridique se situe à deux niveaux : celle du meneur et celle du responsable du service. Celui qui a donné l'ordre au meneur d'aller sur le terrain avec le cheval l'estimait-il assez formé ? Quels sont les critères de formation ? A Trouville, lors de la mise en place de notre service, on n'a trouvé personne pour nous dire « il faut ce diplôme-là », par contre, les assureurs parlent effectivement d'« un galop 5 », mais cela ne dégage pas la responsabilité du meneur s'il fait une bêtise.

Jean-François Cottrand : il faut distinguer la responsabilité civile et pénale. Au pénal, on vérifiera si les harnais étaient en bon état, etc, et la responsabilité des Maires est engagée. Les compagnies d'assurance sont encore ignorantes des diplômes.

O. Linot : Nous allons consacrer maintenant la suite des débats à nos amis européens. Monsieur Pit Schlechter va nous présenter la Fondation Européenne du Cheval de Trait pour la promotion de son Utilisation ( La FECTU ).

Pit Schlechter : La FECTU a été fondée en 2003 par 9 associations d'utilisation de chevaux de trait venant de six pays différents. Ses objectifs sont divers : encourager la coopération, représenter les organisations, appuyer les initiatives qui utilisent la traction animale, améliorer le bien-être des animaux utilisés. L'organigramme de la FECTU se compose de six pays en Europe : la France, la Belgique, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Suède et la Norvège. Nous assurons la communication, et nous voudrions aussi nous occuper de la mise en place de différents réseaux, par exemple, un réseau débardeur, agriculture, cocher, attelage....

Les difficultés que nous rencontrons : les relations entre les éleveurs et les utilisateurs causent parfois des problèmes et nos ressources financières sont limitées (chaque association membre paie une cotisation de 100 € ), c'est le seul revenu de la Fédération.

D'autre part, nous avons aussi des problèmes de communication linguistique ! Nos projets en cours : nous voulons faire un inventaire du matériel moderne existant pour la traction animale, recenser les initiatives et les projets-pilote, faire un inventaire des formations.



Le matériel moderne est difficile à avoir : il faut trouver les constructeurs, les revendeurs, voir et essayer les machines, calculer le prix du matériel et les taxes d'importation.

Le cheval de trait n'est pas une solution simple car il n'est pas systématiquement moins cher qu'une machine motorisée.

La technologie hippomobile implique une planification sérieuse des investissements. Les communes ont parfois recours à des entreprises privées qui ont une obligation de rentabilité. D'autre part, le cheval de trait n'attire pas forcément la sympathie des passants, car il véhicule parfois une image « dépassée ou ludique ».

Si l'on se penche sur le contexte international, les économies d'énergie réalisées sont négligeables. En Suède, 4% des bois sont débardés à l'aide de chevaux. En Pologne, 300 000 chevaux sont dans l'agriculture, la sylviculture et les transports.

Il faut donc tenir compte des évolutions économiques et sociales, des effets positifs et négatifs de la globalisation. L'attitude critique de l'opinion publique vis à vis des autres formes d'énergie peut favoriser l'utilisation des chevaux de trait.

Dans les pays pauvres, 500 millions d'animaux de trait sont utilisés, la population asine mondiale est en augmentation. La traction animale reste la meilleure solution dans les cas où la technologie moderne présente des problèmes, elle peut contribuer notamment à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>, et démonter le mythe de la motorisation comme synonyme de progrès, de plus le prix du carburant est aussi en augmentation. Le message à transmettre c'est que les chevaux territoriaux sont la vitrine d'une utilisation moderne de la traction animale.

O. Linot : On s'aperçoit que les objectifs de la FECTU sont les mêmes que ceux de notre Commission nationale, alors que les deux organismes se sont composés séparément.

Ernst Rommel-Kronmiller, Allemagne ( cocher professionnel, ville de Schwäbisch Gmünd ) : J'ai commencé à travailler avec un cheval de trait comme forestier pour l'administration des eaux et forêts où je débardais environ 4000 à 5000 stères de bois.

Quand les prix du bois ont diminué, il n'y avait plus assez de travail dans la forêt. Je me suis consacré à l'arrosage des plantations et des arbres dans une petite ville près de Stuttgart. J'avais une charrette de 2,5 tonnes et deux Percherons.

Depuis 1992, je travaille sous contrat annuel 440H chaque été, de Mai à Septembre. Je m'occupe de la propreté des espaces verts, parfois les rues de la ville sont étroites, mais notre charrette est équipée de rétroviseurs, dans les rues larges, il est possible de passer au trot, les automobilistes sont aimables, ils me laissent la priorité ou suivent la même allure. Les relations avec les chauffeurs

de bus sont très bonnes, par contre sur les routes à l'extérieur de la ville, c'est plutôt l'incompréhension.

Je ramasse moi-même les crottins du cheval dans les rues. Dans le Parc, nous arrosons sans problèmes une superficie d'environ 150 mètres carrés, nous sommes équipés d'une pompe qui permet de compresser l'eau.

Notre commune a environ 60 000 habitants, ils sont plutôt favorables à l'utilisation du cheval, les touristes et les visiteurs sont étonnés, les seules critiques auxquelles nous sommes confrontés concernent la dureté de la vie des animaux au travail. Quant aux jeunes, l'utilité du cheval ne leur apparaît pas clairement. Curieusement, il y a très peu de commentaires sur le thème de la protection de l'environnement, qui, à mon avis, est le principal intérêt de l'utilisation du cheval dans les villes. Pour moi, cela les rend plus chaleureuses et plus vivantes...

Bruno Vermeiren, Belgique (Président de l'association « Cheval et Forêt ») :

Nous voulons faire une promotion symbolique du cheval de trait à Bruxelles. Notre association a été fondée en 2000, nous avons une vingtaine de membres bénévoles, quatre chevaux, un Ardennais et trois Traits Belge, nous sommes sur le site de Rouge-Cloître, en lisière de Forêt de Soignes, au sud-est de Bruxelles. Nos activités vont du débardage, du ferrage, à la participation à des fêtes communales et régionales.

Nous avons participé à des chantiers de débardage professionnel commandés par « Bruxelles environnement » (gestion des espaces verts à Bruxelles), nous publions un journal trimestriel : « l'Echo du Box » et un site web ([www.chevaletforet.be](http://www.chevaletforet.be)).

Nos partenaires sont multiples : la commune d'Auderghem, l'école de Maréchalerie d'Anderlecht, la Société d'élevage du Cheval de Trait Belge, la FECTU, la famille Vandergotten. Nous travaillons le week-end, nous manquons de temps pour entretenir le matériel et entraîner les chevaux, car nous sommes bénévoles. Nous avons reçu un budget de lancement du gouvernement, en avril 2006, d'environ 7000 €.

Nous espérons embaucher un premier employé en août 2007.

L'entretien des chevaux est assuré par les subsides régionaux.

Notre objectif est de constituer un calendrier de travail de cent jours de travail par an (débardage, tronçonnage, etc).

Un employé coûte en salaire annuel de 35 000 €, un élagueur professionnel se vend 350 € la journée, hors TVA.

Nous voudrions acquérir les outils adéquats pour le hersage ou le fauchage, acheter une remorque de voiture, un triqueballe.

Nous avons la confiance des autorités depuis cinq ans, vu l'engouement du projet, c'est à nous de gérer le potentiel de développement !

Raymond Beffort, Luxembourg (Dirigeant de l'entreprise « Beschleit S.A ») :

Je travaille pour une société de 50 personnes, qui travaille dans les espaces verts, au service de la nature. Nous avons deux chevaux de trait Ardennais. Notre

patron est le Président des sports équestres au Grand Duché, qui est un tout petit pays, de 80 kilomètres de longueur et 40 kilomètres de largeur, la superficie boisée représente 48 % du territoire, nous travaillons à l'entretien des espaces verts, nous faisons aussi des travaux d'arrosage et d'irrigation.

Nos projets : nous voudrions faire des travaux de débardage, nous consacrer à l'enlèvement des déchets en milieu naturel, il faut noter que très peu de villes au Luxembourg utilisent un cheval.

Lennart Enberg, Suède ( association Skogshästen ) : Je suis responsable du développement technologique, j'ai une ferme dans le nord de la Laponie avec mon épouse, où j'élève des chevaux de trait suédois. Nous proposons aussi des activités touristiques, et je participe à plusieurs associations équestres.

J'ai travaillé au Canada comme agriculteur et cow-boy et j'ai participé à des concours de saut d'obstacles.

La Société d'économie rurale de Norbotten est mon employeur, où je travaille depuis quatre ans.

Je travaille sur un projet de traction animale, financé par l'Union Européenne, qui a pour objectif de développer des entreprises équestres et la formation. Il manque des équipements modernes pour les chevaux, leur potentiel n'est pas complètement exploité.

Un promoteur veut construire une station d'enlèvements de déchets et il est séduit par l'idée d'utiliser un cheval de trait et une remorque pour transporter les déchets.

L'association a participé pour la première fois à la Foire de Gotteborg. Nous estimons que la formation est indispensable et nous avons en ce moment douze adultes en apprentissage. J'espère que la FECTU réussira à convaincre, notamment les jeunes citoyens afin qu'ils soient mieux informés sur ces questions.

Je continuerai à participer à des conférences dans le plus de pays possibles, là où les décisions sont prises.

Adam Curtis, Grande-Bretagne (Parc Royal de Richmond, Londres ) : Je voudrais vous présenter le lieu où nous travaillons et comment nous avons réintroduit les chevaux. « The Royal Parks » dépendent du gouvernement et ont été fondés en 1851. Il y a huit Parcs, tous propriété de la Couronne, de la Reine, ils sont gérés avec de l'argent public. Les cinq Parcs intérieurs sont les jardins du Palais, et les trois Parcs extérieurs sont des Parcs réservés aux cerfs.

Nous avons 27 millions de visiteurs par an.

Le Parc de Richmond s'étend sur 1000 hectares, c'est le plus important, il a été clôturé par Charles 1<sup>er</sup> en 1637 pour le seul plaisir de chasser le cerf.

Certains arbres ont plus de 700 ans, c'est le deuxième site au Royaume-Uni à avoir de la faune.

Les chevaux de trait travaillent sur plusieurs zones dans le Parc. Nous avons plus de dix kilomètres de chemins.

En 1954, les attelages de chevaux de trait ont disparu.

Jusqu'en 2004, il y avait la police montée.

Plusieurs facteurs ont contribué à la réintroduction des chevaux de trait.

Le directeur du Parc avait travaillé avec des chevaux à Aberdeen, et notre intendant était très enthousiaste.

D'autre part, le Parc était aussi très populaire, pour la pratique de l'équitation.

Madonna, notamment, a appris à monter dans cet endroit !

Nous disposions aussi de certains bâtiments pour l'infrastructure, nous avons supprimé un tracteur, tous nos chevaux sont des « Ongres » et ils travaillent toujours à deux.

Nous avons converti un ancien relais de chasse en écuries, nos charpentiers ont construit un hangar et une remise.

La journée de travail commence à 7 H et se termine à 16H30, les heures sont flexibles.

En hiver, on travaille dans les bois, nous avons une charrette et nous avons transporté jusqu'à trois tonnes de gros bois.

En été, on gère les espaces verts, certains travaux comme le hersage des chemins cavaliers sont effectués toute l'année.

Nous plantons en moyenne 150 arbres par an, nous possédons une remorque de réservoir d'eau.

Nos chevaux ont ramassé, entre autres, tous les bouquets de fleurs qui ont été laissés pendant le deuil de la Princesse Diana.

O. Linot remercie tous les participants et conclue les débats en précisant que des membres de la Commission nationale devraient prochainement se rendre à Argentan, en collaboration avec les Haras nationaux, pour soutenir et aider un employé municipal qui travaille quelques mois de l'année comme « cocher municipal », de Mai à Septembre.

Stéphane Alenne, employé municipal à Argentan : Je tiens à préciser que les chevaux sont loués à un prestataire de services l'année entière. Je travaille quatre mois par an avec les chevaux, je fais du « tourisme » de mai à septembre et le reste du temps, je travaille au service des espaces verts. Je voudrais donc relancer le service et c'est la raison pour laquelle je suis venu m'informer à ce Congrès.