

8^{ème} Congrès des Chevaux Territoriaux

23/24 Octobre 2010 – Trouville-sur-mer

Synthèse du colloque

(et CR de Réunion de la Commission Nationale, dimanche 24 Oct)

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

Nous avons limité cette année le Congrès à environ 75 participants et je donne la parole à

Jean-Claude Carretier (qui va vous présenter l'atelier des chevaux de trait de la Mairie de Paris) : Nous travaillons dans le Bois de Vincennes et notre atelier existe depuis 1998, il regroupe 3 chevaux Ardennais Hongre et 5 agents (2 jardiniers et 3 bûcherons). Nous nous consacrons à des tâches diverses, comme le hersage, le transport de grumes, de feuilles, l'arrosage, etc) nous entretenons 300 hautes tiges, 2000 m² d'arbustes, nos remorques sont équipées d'outre souple contenant 2200 litres. Nous avons une pompe électrique qui délivre 22 litres/ mn et qui vient en appoint si l'arrosage par gravité ne suffit pas. L'équipe abat 200 stères de bois par an, (transport de 150 grumes et broyage de végétaux), elle entretient aussi les pistes cavalières (11 km de pistes). Nous attendons l'arrivée prochaine d'une remorque équipée d'une grue pour ramasser des corbeilles enterrées de 300 litres et divers autres matériaux (nous avons fait des tests de ramassage de poubelles semi enterrées (300 et 500 litres) avec une potence actionnée par un groupe hydraulique), et nous avons fait des essais de tonte à l'aide d'une tondeuse à lames hélicoïdales. Le développement de l'activité passe par l'utilisation d'outils avec des moteurs thermiques auxiliaires.

Le Projet du Mont Saint Michel

Le projet de navettes réversibles et hippomobiles au Mont Saint Michel en collaboration avec la société Veolia devrait voir le jour en novembre 2011. Veolia Transport apparait comme un acteur de mobilité et le transport à cheval apporte au projet une valeur environnementale forte. Norbert Coulon a mis à disposition une quarantaine de chevaux. Une navette 'La Maringote' tractée par deux chevaux avec une capacité de 50 passagers devrait assurer l'année prochaine le transport des visiteurs de 10H à 20H en été, et de 11H à 17H l'hiver. Plusieurs phases de tests et d'essais pour la traction hippomobile doivent encore avoir lieu en fin d'année pour une simulation dans des conditions proches de l'exploitation future. Le transport à cheval apporte non seulement un atout environnemental fort, mais il permet aussi un contact avec les chevaux de traits pour les visiteurs (qui peuvent atteindre 25 000 personnes par jour) et une valorisation des races régionales de chevaux dans leur travail quotidien. De plus, cela positionne le cheval délibérément dans le 21ème siècle, non pas avec un regard nostalgique mais avec une vision d'un futur où le cheval a un rôle économique...

Virginie Dutacq répond à la question du nombre de personnes transportées.

50 personnes par Maringote, avec un potentiel de 650 000 personnes par an.

Mr Patrick Rebulat??? :

remarque que le projet du Mt St Michel est primordial, il ne faut pas se tromper... on vend de plus en plus de matériel en France et à l'étranger, et si l'on compare aussi avec le projet de Bruges (la ville est un de mes clients) quand on leur pose la question : cela me paraît difficile à mettre en œuvre : un transport avec 25 places et deux chevaux, cela se fait partout... mais le transport de 50 personnes est difficile, et faites attention de ne pas vous tromper.

Virginie Dutacq : Nous n'en avons pas l'intention, nos tests continuent de le prouver, on repart pour 6 semaines d'essais, il y aura des conséquences positives, les chevaux tracteront 50 personnes sur un véhicule ultra-léger et les chevaux seront utilisés au maximum 3H par jour.

Olivier Linot : Vous comprenez pourquoi on réduit le nombre de participants à ce type de Congrès, là nous avons affaire à des gens qui vivent de la traction animale et les deux premières interventions se focalisent sur les dangers de l'utilisation de la traction animale. Mais nous devons être tous prêts à leur dire que nous pouvons les aider. Il faut soutenir Veolia : une grosse entreprise défend des projets classés au Patrimoine Mondial de l'Unesco.

Sandra Coillot (Société Hipo-Ecolo-Services, vétérinaire) : Quelle distance les chevaux vont-ils parcourir au Mont Saint Michel ? Comment tournent les chevaux ?

Norbert Coulon : On va mettre trois paires de chevaux (Cobs, Bretons et Percherons) en conditions réelles pendant les 6 semaines de la période d'essai qui va démarrer le 8 novembre, les chevaux travaillent trois heures, la distance à couvrir entre le barrage et le pied du Mont est de 2 km, après avoir chargé les passagers, les chevaux parcourent 500 m au pas, puis un km au petit trot et les derniers 500 m au pas ; ils s'arrêtent 5 mn et repartent. Toutes les 3 h, on change les chevaux des voitures de façon à assurer le service. Les chevaux travaillent 5 jours par semaine et ont deux jours de repos.

Mr Baude, Sellerie Baude : Je me permets de vous féliciter d'avoir un projet comme celui-là qui rend service à la filière, je suis surpris quant au poids à tracter avec deux chevaux. Une étude sérieuse (présentée dans l' 'Humaine Revue' en 1900) et qui a été faite par un américain, Mc Connell en l'occurrence, stipulait qu'un cheval peut tirer 1Tonne 250 kg au maximum dans un contexte de travail. Au niveau des roulements utilisés pour les véhicules, il y a eu une très grosse évolution et il faudrait que je sache quel type de roulement et quelle est la pression des pneumatiques ? Je trouve le véhicule assez joli et je pense que la dimension de sécurité et de transport de personnes handicapées a été prise en compte, l'idée de démarrer en pente est bonne, après je pourrais vous donner quelques conseils sur le matériel utilisé pour la traction animale et l'équipement des chevaux.

Norbert Coulon : Dans les premiers tests réalisés, on avait équipé les véhicules d'un dynamomètre qui permettait de mesurer l'effort nécessaire aux chevaux pour déplacer le véhicule et quand on est monté avec une charge de 8T 6, on a fait sept démarrages et on a constaté sur le dynamomètre que l'effort de traction montait jusqu'à 1000 kilos (les cinq premiers mètres) et à partir du sixième mètre, on constatait que le dynamomètre descendait à 80 kg. Sur le Mont Saint Michel, la topographie est plate, donc il faut entretenir l'inertie naturelle du véhicule avec des roulements performants et le plat de la topographie.

Olivier Linot : J'introduis maintenant pour la première fois, Pierre Pasdersmadjian, le Président de France Trait, l'association qui regroupe les Syndicats d'éleveurs de France. Il va nous parler de la ville de Saulieu, en Côte d'Or où il défend une idée sympathique, celle de faire du vrai développement durable, en profitant de la filière locale.

Pierre Pasdersmadjian : Du fait de l'ampleur de ces rencontres, il m'a semblé intéressant d'associer les éleveurs pour faire passer le message ...à savoir celui de produire des chevaux qui ont un débouché. Madame Le Maire de Saulieu (21) étant absente, je vais intervenir à sa place et je lui ferai part de vos réactions. France Trait a initié un référentiel de la traction animale qui est à votre disposition sur le site de France Trait (il y a déjà une bonne trentaine de matériel référencé dessus et vous pouvez d'ailleurs nous envoyer vos références). Le projet de Saulieu a été réfléchi pendant plus de deux ans, un partenariat quadripartite : la volonté d'une élue qui voulait associer une production locale (le cheval de trait Auxois), donner une autre image de la commune, associer Sita (qui avait le marché du ramassage des ordures de la commune et de la Communauté de Communes) et associer un constructeur et un harnacheur Bourguignons avec le Syndicat national de la race et son centre de promotions. La ville se prêtait bien à une expérience de deux années, la vieille ville a des rues très étroites et l'expérience a été menée sur le principe Maître d'œuvre, Maître d'ouvrage. On se rend compte que des communes préfèrent payer un produit ficelé plutôt que d'investir et d'entretenir. Nous avons formé un ripeur au ramassage hippomobile, un constructeur local, Bernard Michon, consacre son temps à mettre au point du matériel à traction équine, le Syndicat d'élevage Auxois, plus son centre de promotions, maître d'ouvrage qui fournit la meneuse en l'occurrence, la jument et l'infrastructure d'accueil. La première expérience a eu lieu en 2009, du 1^{er} juin au 30 septembre, avec une benne hydraulique pas très lourde (avec un système de deux vidanges et de manipulation de sacs manuels). En 2010, on a fait deux tournées par semaine, le Lundi et le

Vendredi de 7H30 à 11H, on avait réfléchi à un système de quatre containers vides, la jument part équipée, on ramasse les sacs puis la jument descend au lieu de stockage sécurisé où l'on décharge les containers. Quand la tournée de collecte est finie, c'est le camion Sita de la commune qui charge tous les containers. Le matériel est adapté au personnel, le marche-pied est à 20 cm du sol.

Le bilan de cette opération :

Les points faibles sont le problème du passage exigü dans les petites rues, ce qui nécessite un meneur et un cheval expérimentés, une vision nouvelle du travail de collecte, à savoir que certains habitants ont parfois critiqué le service du cheval, nous avons constaté une fatigue du cheval en fin de saison. Nous avons donc couplé une opération touristique, où le cheval fait une visite guidée de la ville en partenariat avec l'office du tourisme. Les sacs sont aussi parfois un peu lourds, et il faut prévoir à l'avenir un cheval de remplacement et un meneur. La communication doit être plus importante en amont pour prévenir les riverains, et il faut que nous fassions un sondage sur le circuit emprunté et aussi auprès des habitants qui souhaitent recevoir l'attelage.

Les points forts : une plus-value environnementale importante génératrice d'emplois, la mise en valeur du patrimoine équin local sur un territoire rural, la disparition des nuisances sonores, une bonne visibilité du tri, un intérêt des riverains par la prise de conscience de l'hygiène et une vision totalement différente du métier d'éboueur qui est passé à celui de ripeur reconnu par l'habitant -en termes de relations sociales, c'est un progrès énorme. Les habitants sont attachés à l'opération, pour 2011 on veut passer à cinq mois sur la période touristique et assurer une collecte avec deux juments, et coupler la collecte avec l'opération touristique en prévoyant une jument dévolue à la tâche. Sur le matériel conçu : quatre containers avec un effort plus facile de la part du ripeur ; on essaiera de protéger davantage le ripeur en cas d'intempéries. Trois villes en Côte d'Or veulent travailler sur ce principe car il n'y a ni charges de matériel ou de personnel ou d'animal, mais chaque chantier a ses spécificités et on ne peut pas dire aujourd'hui qu'un matériel peut s'adapter à tous les chantiers.

Olivier Linot : Dans ce cadre-là, on a choisi de déplacer les containers, à Vincennes, ils avaient essayé à un moment de tirer les containers pleins avec un cheval et de les accrocher les uns aux autres.

Pierre Pasdersmadjian : Au sommet de l'élevage à Clermont-Ferrand, deuxième salon agricole français, on a fait une expérience avec des chevaux de trait qui ont ramassé tout le site (fréquenté par 100 000 personnes), un petit train de containers attaché les uns aux autres, très fonctionnel et apprécié des visiteurs.

Olivier Linot : Depuis des années, nous avons des contacts avec des pays européens et avec la FECTU, une association qui travaille sur la traction hippomobile. Je passe la parole à Bruno Vermeiren qui travaille à Bruxelles.

Bruno Vermeiren : Depuis dix ans, on travaille en Belgique sur un projet d'abord modeste mais qui est passé à un stade professionnel. Nous sommes le premier projet d'un cheval territorial en Belgique. Il y a deux races principales, le Trait du nord et le Trait ardennais, et des éleveurs ont introduit l'Arattel (avec un peu de sang arabe pour avoir un cheval un peu plus vif) et le cheval flamand (un cheval qui a pour origine les USA). Je vais vous présenter l'association Cheval et Forêt, fondée il y a dix ans située dans le domaine historique de Rouge-Cloître. Pour professionnaliser le projet, on a élaboré un projet financier et le 1^{er} avril 2010, on a commencé un marché public pour la région de Bruxelles, sur une année, environ 70 000 euros. Nos activités se structurent sur quatre pôles : le cheval au travail, le pôle pédagogique, touristique et social (avec l'intégration de personnes qui souffrent d'un handicap mental léger). Vis-à-vis de nos sponsors, on doit présenter un bilan d'activité. Nous avons quatre employés, et les soutiens sont là, grâce à des subsides, nous avons démarré le projet. L'année passée, nous étions troisièmes au concours des chevaux territoriaux, cela prouve que nos méthodes ont payé ! La Belgique a beaucoup de flexibilité et moins de normes que la France mais il faut trouver nos marques. On fait de la collecte de corbeilles, de l'arrosage et bientôt on espère entretenir les pistes cavalières dans la Forêt de Soigne, près de Bruxelles.

Le bilan : la maîtrise du cheval est bonne dans le Parc et dans les rues, l'apprentissage est concluant, le personnel est bien formé. Mais nous avons été très impressionnés par le bilan social, on collecte 70 poubelles dans un Parc et -avant- le public ne voulait pas voir ce qui se passait. Depuis l'arrivée du cheval, les gens se sentent plus concernés. Les jardiniers de la ville se sentent impliqués et ils sont valorisés.

Sur la Foire de Libramont : c'est une foire agricole très importante (180 000 visiteurs) et depuis 1978, il y a un concours de traction pour les débardeurs. Cette année, on a parlé du phénomène 'cheval en ville', nous étions invités à cette Foire qui est un levier médiatique incroyable.

Dans les Ardennes : Le CECD (Comité Européen des Chevaux de Débardage : belges, allemands, français, luxembourgeois) s'intéresse au phénomène *Cheval en Ville* comme possibilité complémentaire d'utilisation du cheval, c'est un opérateur méthodologique d'Interreg IV qui travaille sur le développement de matériel, et qui fait de l'expérimentation.

Le projet Interreg IV est soutenu par l'Europe et la Commission Européenne : en collaboration avec la province du Luxembourg, le Grand Duché et la Lorraine Française : huit communes jusqu'en 2012 avec des projets pilotes.

Ses actions:

- Etudes: engins existants, différentes utilisations, opportunités dans le domaine touristique, nouveaux champs d'actions
- Expérimenter et adapter: 8 communes y participent
- Former: attelage, débardage, maréchalerie, débouillage
- Communiquer: informer le public

Nous avons un rôle à jouer, il faut une bonne gestion et nous sommes convaincus que l'union fait la force.

Edwige Franzetti (adjointe au Maire) intervient sur le projet de Maxéville (près de Nancy) : Notre ville totalise 10 000 habitants, 60 % de logements sociaux, et nous n'avons aucune histoire avec le cheval. Nous avons des problèmes de transport en commun, et la calèche traverse un carrefour important.... En 2007, on a essayé de mettre en place une convention avec un centre équestre qui avait des chevaux personnels et on leur a demandé d'aller se promener en ville le week-end...afin de créer une brigade équestre qui transmette les besoins des habitants. Au bout de deux mois, les habitants ont demandé la prorogation de la brigade. On a repassé une convention avec le centre équestre. En 2008, on a fait une étude de faisabilité avec les Haras nationaux sur une calèche pour la mise en place d'un Equibus, pour le transport des enfants et des seniors. En 2009, on a ouvert le service municipal équin qui fait brigade équestre et l'Equitram en septembre. Nous avons un inscrit, un enfant puis on s'est retrouvés avec une calèche qui transportait huit à neuf enfants : nous avons un meneur, un palefrenier, un ASVP et 4 chevaux de type Comtois. On a réaménagé une vieille bâtisse en plein centre ville, des écuries et un Parc de 1 ha. Sur le plateau de Haye, la communauté urbaine du grand Nancy est d'accord pour construire des écuries. On transporte les enfants mais aussi les personnes âgées (gratuitement) pour aller faire leurs courses le mercredi et cela fonctionne été comme hiver sauf à Noël. L'investissement au départ est de 120 000 euros, les chevaux sont polyvalents (montés et attelés). La brigade équestre assure la surveillance du domaine public, favorise les échanges entre la Mairie et les habitants, rompt l'isolement des personnes âgées et handicapées. En janvier 2010 : on a transporté 276 scolaires, en septembre 2010, on est arrivé à 826 scolaires, avec une deuxième tournée, et une garderie le matin. Les enfants sont sûrs d'être à l'heure, aujourd'hui nous transportons 40 enfants par jour, nous sommes au maximum de la capacité et cela fonctionne comme un bus. Sur presque un an, de Janvier à Septembre, cela représente un transport de 4021 personnes. Il n'est pas certain que sur le même trajet, un minibus transporte le même nombre de passagers... et cela a humanisé notre ville.

Pierre Dudieuzere, Maire de Vendargues (Hérault) :

La ville se trouve à 9 km de Montpellier, à la porte de la petite Camargue, avec près de 500 000 habitants, la ville a beaucoup de chevaux, nous avons un policier à cheval, et l'idée de ramasser les poubelles avec les chevaux nous est venue. Nous avons un prestataire, la Société Sita, la mairie a acheté le cheval et nous l'avons loué à Sita. Sita a passé un contrat avec une association qui se charge de nourrir le cheval. Le souci était de bien entretenir le cheval : Quignon est devenu la vedette du village, c'est un Comtois de 5 ans, une jeune fille est meneur (un Galop 7) et le ripeur est aussi un homme de cheval. Nous avons choisi de mettre des sacs : on a enlevé les poubelles et mis des crochets aux maisons, avec l'idée de faire le tri avec des sacs de couleur (et dans l'agglomération, nous sommes à 96 % de tri sélectif). Le cheval fait 20 km, il travaille cinq jours par semaine, la benne est hydraulique et nous avons maintenant une ville sans poubelles. Nous avons aussi comme projet de faire le ramassage scolaire et de faire le balayage.

Question de la Mairie de Metz-Tessy (Haute-Savoie) :

Comment cela se passe avec les chats, par exemple ?

Pierre Dudieuzere : Nous avons mis les crochets un peu hauts pour éviter les chiens et chats, au départ, les gens sortaient les sacs trop tôt et on a eu des problèmes avec les pies. Ensuite, il est primordial de bien trier. Les sacs sont ramassés en fonction de leur couleur.

Olivier Linot poursuit les débats sur Le Centre National de Formation des Meneurs territoriaux :

Ce centre va prendre corps grâce au Conseil Régional de Basse-Normandie, depuis dix ans beaucoup de villes nous demandaient où former les suiveurs et meneurs, comment sélectionner les chevaux, où trouver le bon matériel ? Ne faites pas attention aux chiffres, on parle de 300 meneurs en France dans les dix ans qui viennent, nous ne pouvons savoir les chiffres exacts mais les gens demandeurs de formation peuvent venir de tous horizons, du monde du cheval, du centre national de la fonction publique territoriale, d'une association d'insertion ou d'un prestataire de services. La Basse Normandie est une terre de service hippomobile (Saint Pierre sur Dives avait déjà mené un service de ramassage d'ordures et de transport scolaire), de plus la Commission Nationale est partie de Trouville et le Conseil Général du Calvados finance le Congrès grâce au Sénateur Ambroise Dupont. En 2014, les jeux équestres mondiaux auront lieu à Caen et ils essaieront de promouvoir des emplois dits 'verts'. On espère proposer sur un seul site un endroit de formation des hommes et des chevaux, de test de matériel et montrer les différentes activités. Pour la partie formation, je vais laisser la place à Xavier Nabat : il a mis en place des services autour des jeunes et de la réinsertion professionnelle, depuis le début, je voudrais que le travail autour des chevaux donne la chance de se réinsérer et d'être valorisé par le service hippomobile (au-delà du fait d'être agent territorial). Xavier est responsable de l'Acsea formation (association calvadosienne de sauvegarde de l'enfance et de l'adolescence), il est un interlocuteur idéal pour que son association contribue à la formation en attelage avec la participation des Haras nationaux.

Xavier Nabat : Acsea formation n'intervient pas dans le secteur du cheval mais Olivier a su trouver l'argument important, à savoir le lien entre cheval et insertion. En France, on est paralysé par les référentiels et les diplômes, parfois on fait des formations d'un an alors que l'on aurait besoin de trois mois. On va essayer de construire une ingénierie qui permette de partir des besoins des employeurs. La formation sur mesure : il faut recenser les besoins d'une ville à l'autre et il faut nous adapter en fonction des personnes, un salarié qui exerce une activité et doit se reconvertir ne passera pas par la même formation qu'un lycéen. Nous avons fait l'inventaire dans les lycées, les haras, le CNFPT afin de vérifier la mise en place d'une formation pour un poste d'agent territorial. On travaille avec le Conseil régional sur les opportunités d'embauche et de reconversion. Le CNFPT sera présent sur le Comité de pilotage. Nous voudrions offrir des opportunités pour des personnes à la recherche d'emploi ou bien des personnels démotivés par rapport à leur poste qui seraient à la recherche de reconversion. Nous voulons proposer une formation qualifiante reconnue : en respectant les règles de sécurité pour l'animal. Le Centre devrait permettre aux salariés et aux non-salariés de se former, formation veut dire structurer un métier et pérenniser les choses.

Olivier Linot : Notre pari c'est de faire rentrer dans ses formations des gens de niveau hétérogène, certains voudront devenir suiveurs, jamais meneurs, et d'autres viendront juste pour un module de sécurité au travail dans les villes, par exemple. Le site sur l'hippodrome de Clairefontaine comprend 19 chambres homologuées, des écuries, des boxes, des salles de formation, des parkings et des communes locales qui nous demandent déjà d'intervenir chez elles...

Sur le schéma de fonctionnement du Centre de formation : j'ai mis d'un côté la production équine, Haras nationaux, Syndicats d'éleveurs et puis les partenaires privés : Sita, Veolia, etc avec des promesses éventuelles d'embauche. Et enfin les utilisateurs : agents de collectivités territoriales, personnes sans emploi, agents d'entreprises (DIF) et les fabricants de matériel.

J'espère que le Centre sera aussi un endroit de certification, où on pourra faire des tests. Il devrait démarrer dès novembre 2010.

Xavier Nabat : on devrait avoir une première formation avec 5 ou 6 personnes déjà embauchées et qui bénéficieront de CDD ou bien des personnes salariées de collectivités territoriales.

Olivier Linot présente ensuite

Pierrick Lelièvre, Maire de La Chapelle Gaceline (Morbihan) :

Nous sommes une commune de 650 habitants, en croissance, afin de créer un lien social, nous avons décidé d'utiliser le cheval...après avoir vu qu'il y avait du transport scolaire à Saint Pierre sur Dives. Nous avons pris contact avec une ferme équestre, nous avons envisagé de faire la liaison avec une autre commune pour conduire les enfants à l'école. Après consultation avec les Haras, nous avons mis en place une calèche pour transporter les enfants à la cantine. Nous avons embauché un agent communal, pris contact avec les assurances, et le bien-être des enfants s'en est amélioré. Cela fonctionne depuis un an, cela ne nous coûte pas plus cher qu'avec un prestataire de services. Nous transportons les enfants vers la médiathèque et nous avons des demandes de communes voisines pour faire des promenades avec des personnes du foyer logement. Le conseil municipal voulait aussi faire autre chose, nous avons été sollicités par un professionnel du théâtre équestre, le permis de construire est déposé et les travaux ont commencé. La calèche fonctionne et nous avons aussi fait l'arrosage des fleurs, le cheval est aussi utilisé avec les enfants de manière ludique. Nous avons fait une fête du cheval, une fantasia, une randonnée et un défilé de cent chevaux. Notre volonté est de continuer avec le balayage du bourg avec deux chevaux et une tondeuse hélicoïdale. Le Conseil général nous suit et nous allons créer une commission sur l'économie du cheval en Bretagne.

Gérard Coty, Montmorillon, CFPPA (Centre de Formation Professionnelle et de Promotion Agricole) :

Le CFPPA se consacre à la formation continue pour adultes, je suis chargé de développer de nouvelles formations. Montmorillon se situe au sud-est de Poitiers, le Centre dépend du Ministère de l'Agriculture, la formation qui concerne la traction animale est le fer de lance du centre. Au cœur de la formation, il y a le Certificat de Spécialisation utilisateur de chevaux attelés et des actions multiples sur le territoire (développement ou animation territoriale). Nous avons formé les agents des espaces verts de la ville de Poitiers, les employés communaux de la ville de Gençay, on a effectué du débardage en berges de rivières avec le Syndicat mixte du pays Montmorillonnais, des ramassages de sapins de Noël et de déchets encombrants. Nous organisons tous les deux ans un Salon de la traction animale (le prochain aura lieu en septembre 2011).

Sur les nouveautés :

-on a fait de l'arrachage de saules dans une zone classée Natura 2000 avec la ligue de protection des oiseaux (un chantier école avec des Bac Pro) pour sensibiliser les jeunes aux possibilités de la traction animale. Nous avons 6 chevaux de trait.

-du labour de pelouse par traction animale de la gendarmerie de Montmorillon, ils veulent implanter une jachère fleurie.

-implantation de fruitiers et transport de fagots de brandes (de la grande bruyère) pour un chantier d'insertion avec le Conservatoire des Espaces Naturels. Une dynamique s'est créée avec le soutien de la Commission Nationale des Chevaux Territoriaux.

-On a fait une démonstration de matériel hippomobile avec H2C distribution. On veut aider à la mise en place des projets, un pôle de ressources équestres pour le territoire, les partenaires : l'Asinerie du Baudet du Poitou, le lycée agricole, la Communauté d'agglomération de Poitiers ; le centre équestre et les espaces verts.

Jean-Claude Carretier : Combien de personnes par an sont-elles formées et trouvent-ils du travail derrière ?

Gérard Coty : On limite les formations, car il y a le problème de trouver un financement (8100 euros), mais il y a des possibilités de prise en charge, et on peut suivre seulement un module. Nous avons environ 12 à 15 stagiaires en moyenne tous les ans. 60% trouvent du travail ou créent leur emploi.

Jean-François Richeu ? (Maire de Saint-Père) : J'ai une commune de 2500 habitants en Bretagne avec un chantier d'insertion et deux chevaux de trait avec une pré-formation au métier du cheval, j'ai quelqu'un qui vient chez vous en formation et c'est vrai que le côté financier est difficile, 8100 euros c'est trop cher.

Gérard Coty : c'est la région qui fixe les prix, le prix est de 9€/H multiplié par 900H.

Jean-François Richeu : Y a-t-il des modules spécifiques (pour transporter des gens dans les charrettes ?)

Olivier Linot : Entre quelqu'un qui a un galop 5, et une formation de cocher (qui n'est même pas reconnue par le centre national de la fonction publique), on n'a pas de garantie. Il faudrait une labellisation donnée par les Haras nationaux.

Marion Lhote (Haras nationaux) : Les haras qui dépendent du Ministère de l'agriculture ont fusionné depuis le 1^{er} février 2010 avec l'école nationale d'équitation qui dépend du Ministère de la Jeunesse et des Sports et on porte l'appellation d'Institut Français du Cheval et de l'Equitation afin de rassembler les composantes et l'équitation. Je représente l'Institut et le syndicat national des cochers (Jean-Louis Cannelle) qui s'excuse de ne pas être présent aujourd'hui et le syndicat avait établi la liste des certifications et cette plaquette d'information

est à disposition. Le syndicat de cochers se pose la question de la certification des entreprises, et on travaille à cela.

O. Linot : C'est aux Haras nationaux de valider et certifier.

Alexandre Champion (Sita Suez) et Hippo-Ecolo-Services : Je laisse la parole à Melle Coilleau qui dirige Hippo Ecolo Services, qui est notre sous-traitant et j'interviendrai pour donner quelques chiffres.

Sandra Coilleu : Pour répondre aux Lois Grenelle 1 et 2 et aux dispositions des agendas 21 (collecte et transport), on a vu récemment que des collectes n'ont pas pu être assurées cette semaine en raison du manque de carburant mais les chevaux ont travaillé tous les jours. On assiste à une mobilisation de la population sur l'impact environnemental, le cheval redynamise le transport en commun en centre ville et mobilise les usagers autour du tri sélectif. Mr Champion va nous donner les chiffres sur Troyes et son agglomération (40 000 habitants) sur 18 mois, cela représente 2000 jours de collecte.

Mr Champion : Si on prend l'expérience de Pont Sainte Marie, on a augmenté de presque 20% le tonnage de tri sélectif produit par les habitants, on peut considérer la mise en place du cheval comme un gain financier qui compense sa mise en place. Trier mieux et trier plus, les déchets ménagers ont aussi tendance à baisser, c'est l'effet cheval facteur de lien social Avec les ripeurs notamment, la qualité du tri s'en trouve améliorée et celui qui fait la collecte hippomobile a largement augmenté ses étrennes.

Sandra Coillot : La pérennité de l'utilisation du cheval passe par la maîtrise des coûts, du service et de l'exploitation et la sécurité qui est fondamentale, et une conformité du matériel. les compétences du meneur (les gens doivent avoir une formation qui ne peut pas être remise en doute), la filière se dynamise, au niveau des compétences, l'animal doit avoir les qualités requises (attention à son âge), en fonction de sa physiologie : on ne peut pas demander la même chose aux chevaux (études de prise de sang, système de GPS qui indique l'effort du cheval selon le parcours). L'impact émotionnel est fort, et le matériel doit être bien adapté.

A. Champion : La collecte sélective représente 1T5 à 1T8 par jour, et pour les déchets verts, avec un attelage en pair, cela représente 8T par jour.

Sandra Coillot : Il faut faire attention de ne pas mélanger loisirs et activité professionnelle, c'est pareil au niveau du matériel...La société Hippo Ecolo services est prestataire pour la collecte et les transports, on travaille aussi avec des régies, on prend aussi en charge les domaines de subventions, on met en place du matériel adapté à la ville et aux flux. L'avantage de travailler en réseau : le réseau est franchisé, cela permet d'apporter à long terme une assistance aux collectivités qui le désirent. Nous serons présents au Salon des Maires afin de discuter avec vous.

O. Linot : Il serait temps d'instaurer un débat sur le sujet.

Bruno Vermeiren : Sur les formations, dans mon cas, on a besoin de trouver des types de formation 'modeste', pouvez vous proposer des formations courtes ?

Gérard Coty : Il suffit de lister les besoins et on fait une formation à la demande.

André Grassart (Fédération Française Equestre) : Deux points très importants : le respect du cheval (le maintien de son état physique) car si jamais une commune a un problème avec un cheval maltraité c'est une catastrophe, et de plus la formation est primordiale, elle équivaut à la sécurité : le moindre accident peut provoquer des conséquences énormes au niveau de la filière dans un monde qui ne connaît plus le cheval. Le cheval travaille depuis 6000 ans avec l'homme (il faut remonter à la Mésopotamie avec le travail du cheval attelé 4000 ans AvJC).

Les chevaux des omnibus parisiens portaient un mois au pré tous les ans pour leur remettre le moral en situation et en condition physique.

Ségolène Guichard, Maire de Metz-Tessy (Haute-Savoie) : On travaille sur la mise en place d'un cheval territorial pour des travaux d'espaces verts et je m'interroge sur ces questions de formation : on démarre sur quel type de formation ? (galop 5, combien de temps faut-il immobiliser un agent ? etc)

??????? : Au niveau assurances, on avait embauché un Galop 5 avec Sita, une dame qui est tombée enceinte et il a fallu embaucher quelqu'un du même niveau, de plus si on forme des employés territoriaux comme meneur, il faut faire attention à pouvoir les réintégrer dans un circuit 'normal' après....

Emmanuel Fleurentdidier (formateur à Montmorillon) : Pour travailler en ville, la formation ne requiert pas de diplôme mais on se rend compte que les meneurs doivent devenir professionnels. On ne forme pas un professionnel en 5 jours et la formation se fait sur le terrain.

O. Linot : Pour Trouville, on a fait venir un formateur vacataire et -en situation- il les a formés.

Marion Lhote : Il y a 6 centres de formation en France pour le CS de chevaux attelés avec la possibilité de passer des unités en candidat libre. La formation est indispensable car cette année, un cheval est mort à Québec. Le cheval est mort en pleine rue, et un attelage de chevaux de trait s'est emballé Outre-Atlantique, donc le risque zéro n'existe pas, par le biais des projets, Mme Coilleu a bien insisté sur les nécessités d'étude de faisabilité avant de mettre en place les projets. Il pèse aussi une menace sur le statut du cheval, il a aujourd'hui un statut agricole mais des députés veulent défendre le statut du cheval comme animal de compagnie. Si cela arrive, les projets sont morts, car on n'acceptera plus que le cheval travaille.

O. Linot : On a maintenant des écoles de 'designers', j'ai vu un projet d'un cheval sur un tapis roulant avec 4 roues de chaque côté... le cheval faisait marcher le tapis roulant qui faisait marcher les roues et il y avait un volant devant ! Quand on s'interroge sur les dangers, le crottin tombait dans un réceptacle, il ne pouvait pas y avoir d'emballement et le système de transport était dessiné autour du cheval, je me suis dit que peut-être à l'avenir on serait content d'avoir un cheval en sécurité qui marche.....

André Grassart : A l'origine, le Galop 5 est destiné aux amateurs prévu pour amener des gens vers la compétition mais il est considéré comme le diplôme qui permet à un meneur d'avoir la qualification suffisante pour utiliser un cheval en extérieurs en sécurité, pouvoir sortir y compris dans la circulation. Mais cela ne veut pas dire que le meneur est capable d'entrer en ville dans une circulation urbaine, il faut de l'expérience et des situations de mise en confrontation. Le Galop 5 est un minimum important à acquérir.

Mr Fauconnier ???? : Un CS cocher ne suffit pas, la formation n'est pas suffisante.

O. Linot : Quand les choses sont montées calmement, n'importe qui peut devenir compétent mais on ne peut pas laisser la personne seule, il faut des garde-fous (Vétérinaires, Maréchal-ferrant, etc) mais on n'est jamais à l'abri de rien. Aucun diplôme ne garantit la sécurité, il faut tester le personnel.

Marion Lhote : On peut avoir des CS cochers qui seront de très mauvais 'hommes de cheval' et inversement, un CS ne fait pas tout : par contre les centres de formation sont là et la formation continue est importante : un harnais se dérègle, un cheval se fatigue etc..

Edwige Franzetti (Maxéville) : Sur les risques d'accident, pour l'instant pas de souci avec le transport scolaire, nous avons des chevaux placides, mais l'un d'entre eux s'est endormi en faisant de la brigade équestre ! Les chevaux partent en vacances en juillet et entre Noël et le Nouvel An.

Gérard Coty : Faisons confiance à la formation, parmi les stagiaires qui apprennent le plus vite, ce sont souvent ceux qui n'ont aucune connaissance au départ.

O. Linot : Depuis des 10 ans, nous sommes les porte-paroles de l'énergie hippomobile, faisons donc attention à nos propos et positivons par rapport aux journalistes. Soyons solidaires.

Ségolène Guichard : Juste une précision, s'entendre dire qu'on ne peut pas travailler dans le cheval si on n'est pas né 'dedans'... cela me fait réagir. En dehors d'être maire, je suis avocate et je sais très bien que le risque zéro n'existe pas, je suis prête à l'assumer à condition de ne pas m'entendre dire que c'est délirant de faire travailler des agents qui n'ont aucune expérience du cheval. A l'inverse, avec une bonne formation et un bon accompagnement, on peut réussir.

CR de la Réunion de la Commission Nationale, le dimanche 24 Octobre 2010, en présence du Sénateur Ambroise Dupont.

Olivier Linot : Nous avons eu la chance d'avoir des entreprises comme Veolia ou Sita hier au Congrès qui sont venus expliquer leur dossier (celui du Mont Saint Michel, par exemple) et le Président de France Trait qui représente l'ensemble des éleveurs. Notre Commission doit continuer à réfléchir ce matin car nous ne sommes plus en mesure de faire une liste exhaustive des villes qui utilisent les chevaux, nous devons aussi nous coordonner avec les Haras Nationaux, c'est un dossier important, car ils ont mis en place un Comité de pilotage des chevaux au travail qui regroupe les fabricants, les éleveurs, les collectivités. Nous sommes des donneurs d'ordre, on nous offre un panel de services, mais dans le domaine du cheval, nous sommes tout à la fois des donneurs d'ordre, des constructeurs de services, et on fait des études de faisabilité. La Commission doit se regrouper pour mettre en place des services avec les contraintes réglementaires que cela représente. Sur le Centre national de formation, le Conseil régional prend conscience de la nécessité de former des gens, et le Centre national de la Fonction publique également. L'hippodrome de Clairefontaine est un lieu fonctionnel. De grosses entreprises telles Veolia et Sita ont fait de lourds investissements. La Fédération française d'équitation s'intéresse à nous et il est temps que notre Commission qui existe depuis 8 ans se transforme en Commission des Chevaux Territoriaux. Il faudrait voir avec Mr le Sénateur comment on gère cette association (si on en crée une). Et sans le Conseil Général, nous n'aurions jamais pu faire ce Congrès.

Ambroise Dupont : Je regrette de ne pas avoir pu être là hier et je vous remercie de développer ce projet très important car il ramène aussi du vivant dans la ville. Vous avez parlé des régions et de la formation, il est intéressant que le centre de gestion qui s'occupe des personnels administratifs se positionne sur ces sujets, la formation fait partie du champ de compétence des régions, dans le Calvados, nous avons des lieux comme le Haras du Pin. Les haras doivent garder un projet d'intérêt national, sinon il faudrait les appeler haras régionaux. Le congrès existe depuis une dizaine d'années, pour arriver à des résultats concrets, il faut toujours un minimum de quinze ans, et il faudrait créer un site web. La communication par internet est primordiale.

O. Linot : Nous sommes facilement trouvables par internet, et notamment le blog « Hypothèse », vous avez aussi à votre disposition une plaquette sur la commission des chevaux territoriaux et une autre plaquette d'information sur l' « analyse et recommandations sur le service hippomobile ». Nous allons maintenant lancer le débat sur une proposition de statuts pour la Commission nationale. Si l'on crée un site internet, cela veut dire dénomination juridique. Soit on crée une association des collectivités territoriales, dans ce cas c'est la ville qui est membre (cela nécessite une délibération du conseil municipal, et c'est plus lourd sur le plan de la gestion), la deuxième possibilité : c'est de créer une association loi 1901 entre personnes physiques qui pourraient bénéficier de subventions de personnalités morales. Si on opte pour cette option, quels sont les critères, qui peut en faire partie ?

-élus ou fonctionnaires territoriaux

-faut-il accepter les villes qui n'ont pas encore créé de service chez elles ? Ou bien est ce que l'on accepte les gens qui ont déjà un service territorial hippomobile ? Afin d'éviter l'opportunisme politique. Il nous manque aussi un assistant à mi-temps, qui pourrait nous représenter sur le salon des Maires, etc...

Marion Lhote : J'ai bien entendu ce qu'a dit Mr le Sénateur, nous sommes dans les Haras Nationaux même si on fait partie de l'Institut Français du Cheval et de l'Equitation, notre directeur général actuel est très porté sur la problématique chevaux de trait. Il pèse beaucoup de menaces sur l'élevage du cheval en général de par la baisse des subventions aux associations et éleveurs de chevaux (de la part de l'Elysée et de Bercy). Le cheval de trait permet de conserver la biodiversité et de sauvegarder des emplois autour du cheval. Quel est le positionnement des Haras sur le cheval en ville ? On suit de très près les travaux du congrès, nous avons accompagné un certain nombre de projets, quelle est la place des Haras ? Nous avons aussi été accusés de faire de l'ombre aux projets, il faut trouver le bon équilibre entre prestataires, éleveurs. Les haras ont voulu réunir le 16 avril 2010 les utilisateurs de chevaux dans le domaine de la traction animale : la commission était représentée par O. Linot et Lydia Mallet, on avait choisi délibérément de ne pas convier les éleveurs dans un premier temps. Suite à la réunion, on a fixé des axes de travail sur la formation, sur l'état des lieux des communes. Nous avons créé un comité de pilotage réduit avec des axes de travail, le but est de former un plan de développement national du cheval territorial (formation, communication, état des lieux). Nous avons pris des

représentants pour ce comité : Jean-Claude Carretier (pour les collectivités), Jean-Louis Cannelle (pour la formation), Luc Michon (pour le syndicat de cochers) et Luc Delas (association Equiterra pour la partie études). Sur le suivi des travaux du comité, nous avons pris un peu de retard. Nous allons tenter de répondre aux questions de certification et de formation et aussi par rapport au projet national. Sur la formation : il y a un réel problème de communication et le site internet sera une des réponses. Nous avons monté un certificat de spécialisation, utilisateur de chevaux attelés sur le haras du Pin et on en ouvre un deuxième au Haras d'Uzès pour répondre à une demande locale dans le sud.

André Grassart, Fédération Française Equestre : Nous sommes en symbiose avec ce qui motive et ce qu'apporte cette association : le cheval de trait a failli disparaître et il a été 'sauvé' par les Haras nationaux, contre l'avis de tout le monde. Jean Louis Cannelle a beaucoup apporté pour populariser le cheval et le valoriser. Vous avez aujourd'hui comme mission de 'sauver' le cheval à travers le travail et la possibilité de faire se rencontrer à nouveau l'homme et le cheval alors qu'ils ont été séparés depuis les années 50. C'est important, la Fédération est la troisième fédération sportive en France, ce qui prouve notre importance, surtout au niveau des jeunes (80 % des membres sont des jeunes et il y a une féminisation de la pratique équestre). Vous avez tout notre soutien car la présence du cheval humanise aussi la ville.

Guillaume Bourdon, association Espaces : Par rapport à votre projet d'association, une question sur le fait de 'fermer' l'association aux élus et aux collectivités territoriales. Nous sommes une association d'insertion et nous avons un chantier sur le domaine national de Saint Cloud qui dépend du Ministère de la culture. Nous utilisons les chevaux pour le ramassage des déchets, le débardage, et on représente une alternative intéressante par rapport aux communes qui ne veulent pas directement gérer un cheval, il existe d'autres associations comme la nôtre en France et le fait de fermer l'association aux élus risquerait un peu de couper les ponts, une association comme la nôtre a un rôle intéressant d'intermédiaire., nous sommes des professionnels crédibles et association ne veut pas dire amateur.

Marion Lhote : La création d'une association devrait se faire rapidement, suite aux réunions du 16 avril et ensuite le Copil, nous avons eu le sentiment d'avoir des structures qui veulent faire un peu de tout. Se recentrer sur ce que l'on fait le mieux est important, le congrès rassemble les communes pour partager les expériences, que chacun reste à sa place, et ainsi l'association apparaîtra comme un rassemblement des collectivités au sens très large.... des collectivités qui ont mené des projets de chevaux territoriaux. Sur le plan extérieur, je serais favorable à faire entrer des communes qui ont déjà un bilan, je ne suis pas sûre que les personnes qui veulent se lancer doivent intégrer l'association tant qu'elles n'ont pas réalisé leur projet.

Pierre Dudieuzere, Maire de Vendargues : Je suis d'accord, l'association doit rester dans le cadre des collectivités territoriales, il faut aussi écrire la loi sur les employés territoriaux qui vont s'occuper de chevaux en faisant attention aux problèmes d'assurances, (le jour où il y aura un problème) il est important de codifier tout cela.

Frédéric Degueule, prestataire de services (Montmorillon) : Il ne faut pas oublier les prestataires, et pour les communes indécises, il est important de le signaler.

Edwige Franzetti, Maxéville : Rester entre nous n'est pas restrictif ; on connaît les soucis de formation des employés territoriaux mais sur leur progression de carrière, il n'y a rien, et pas de possibilité de passer un concours. Rester entre villes est peut-être réducteur mais qui sont les donneurs d'ordre aujourd'hui ? Les villes. Avoir des chevaux en ville signifie rendre un service public, par exemple : comment récupérer la taxe carbone ? La loi Grenelle de l'environnement n'a rien prévu sur la traction hippomobile. Il faudrait un vrai retour au niveau de l'Etat.

Ludovic de Villele (Elu à Olivet dans le Loiret) : Qui peut faire partie de l'association ? Je rejoins la position des Haras nationaux, mais ne pourrait-on pas imaginer une société privée qui (en interne) propose de l'hippomobile pour l'utilisation du cheval de trait ? Mais je suis pour les collectivités qui ont déjà un cheval, cela me semble plus crédible.

Pierrick Lelièvre (Maire de la Chapelle Gaceline) : Doit-on ouvrir l'association aux prestataires de services, par exemple, si oui, ils seraient élus par qui ? Je suis plus favorable à la création d'une association avec les collectivités territoriales, les porteurs de projets ont beaucoup d'interrogations, c'est pour cela qu'il faut travailler la proximité, et pour convaincre un conseil municipal ou une population, rien de tel que le témoignage et il passe par des gens qui ont déjà pratiqué et réussi leur mission.

Guillaume Bourdon (association Espaces) : Il existe des associations composées d'élus et on peut imaginer le fonctionnement au sein de collèges, en limitant la participation aux collectivités territoriales, je crains que les élus restent un peu trop entre eux, ou bien qu'ils fassent appel à de grosses structures parce qu'elles sont crédibles (Sita ; Veolia).

Emmanuel Fleurentdidier (Formateur CFPPA, Montmorillon) : La formation devrait déjà être reconnue par les professionnels et qualifiante, le syndicat de cochers avait aussi émis l'idée d'une cocarde... il faudrait que le CS soit reconnu comme un diplôme qualifiant qui permettrait de différencier attelage de loisirs et attelage professionnel. Par rapport à la taxe carbone, ce serait bien de mettre en place une taxe pour ceux qui polluent mais aussi un crédit carbone (qui aiderait la mise en place du cheval dans une ville). Former des agents territoriaux ne veut pas dire que l'on en fera des meneurs qualifiés, donc pour les communes qui ne savent comment démarrer, le prestataire de services peut être la solution.

O. Linot : On est dans une phase exponentielle de développement et on a des problèmes d'affectif, je pense par exemple, à Yann Fradin (association Espaces), et humainement je n'ai pas envie de couper les ponts. Le Congrès sera toujours ouvert à tout le monde, il y a d'autres opérateurs que nous (Equiterria, Hypothèse), des centres de ressources, etc et la commission doit donc se positionner sur le territoire national pour accueillir des territoriaux et des élus sans exclusion... puisque le Congrès des chevaux continuera à vous associer. Une association est difficile à gérer et s'il y a beaucoup de petites communes qui en font partie aujourd'hui, cela veut dire que demain, ce seront les grosses communes et les élus politiques. De plus, parce qu'il va y avoir beaucoup d'opérateurs, il faut donc que nos statuts soient courts (aider les collectivités territoriales à mettre en place un projet hippomobile), et c'était le projet initial du Congrès. Pour les statuts, le Centre de formation va nous aider et si le CNFPT est partie prenante, ce sera plus facile pour nous -par exemple- pour essayer de créer un grade d'agent technique qualifié équin (même si cela prend des années !!). N'oublions pas que nous sommes des villes 'volontaires', il y a aussi plein de villes qui ont un service hippomobile et qui ne feront pas partie de l'association ; certaines communes n'ont pas envie de partager leurs expériences. L'association doit gagner en légitimité et nous n'en avons aucune aujourd'hui.

Marion Lhote : Le CS est bien une formation qualifiante de niveau 5 reconnue par le Ministère de l'agriculture, mais il n'y a pas d'obligation d'avoir un diplôme aujourd'hui. Le CS est mal connu, le syndicat des cochers ne diffuse pas assez de connaissances par rapport à cela, beaucoup de gens passent le CS et ensuite s'installent comme prestataires de services (en vigne, en maraichage, en débardage, etc). Le CS fonctionne par unités capitalisables (il a 4 UC) et certaines Unités peuvent être adaptables à l'agent territorial. Sur la taxe carbone, le défi politique, c'est la reconnaissance de l'énergie animale comme énergie renouvelable, (il y a des subventions pour l'éolien et le solaire). Sur les prestataires de services, ne mélangeons pas les gens porteurs de projets, et ceux qui sont là pour permettre l'aboutissement du projet, (la commune ou l'association peuvent faire appel au prestataire et elles pourraient parler de ce qu'elles ont fait, car en face d'elles, elles ont des 'outils' au service de leurs projets).

O. Linot : Les villes veulent savoir quel est le diplôme officiel, c'est tout. Le CS est sérieux mais cela ne suffit pas. Il faut mettre en place l'association, mais sous quelle forme ? Personne physique ou morale ? Sommes-nous d'accord pour que la ville soit membre de l'association ? Sous forme de personne morale ? On va présenter les statuts aux villes, on se donne un an et dans ce cas ce serait un représentant *élu* des communes qui deviendrait président de l'association : la ville délègue un membre, une ville/une voix. Sur la base d'aider les collectivités territoriales et de mutualiser et partager les expériences ; pour faire partie de l'association, on peut aussi inclure les Etablissements Publics (offices de tourisme, par exemple). Nous allons écrire à tous les membres de l'association pour les avertir.

Stéphane Provost (association Espaces) : Vous n'avez pas peur qu'en laissant un peu de côté prestataires de services ou associations ...de les voir se regrouper eux aussi en association ? D'autre part, n'y aurait-il pas des textes de loi pour savoir qui conduisait les chevaux ? etc ...(quand Paris faisait jadis travailler des chevaux...).

Emmanuel Fleurentdidier (Montmorillon) : Des textes de loi existent, ils datent de Napoléon !

O. Linot : Il y a aussi un risque que les prestataires et associations d'insertion se regroupent en association mais c'est un risque légitimé qui leur permet d'être mieux reconnus.

Sénateur Ambroise Dupont : Le débat a le mérite de mettre chacun devant ses responsabilités, la formation est essentielle et elle passe par un diplôme reconnu. Je propose d'envoyer des exemplaires du projet aux membres du Groupe Cheval du Sénat et au Groupe Cheval de l'Assemblée Nationale.

Marion Lhote : La Fédération Nationale du Cheval et le GESCA (un groupe de lobbying du secteur cheval) ont constitué des dossiers sur les conséquences du projet de modification du statut du cheval comme animal de compagnie, je peux retransmettre les dossiers, et France Trait a fait une action auprès des éleveurs, de manière à ce qu'ils préviennent les députés par le biais d'un courrier afin d'avertir les parlementaires des conséquences de la modification du statut du cheval. Derrière la Fondation Brigitte Bardot, il y a un gros lobbying. En Angleterre, le cheval est considéré comme un « pet », au même titre que le chien et le chat, ce n'est pas le cas en France, si demain le cheval change de statut, on aura des problèmes, car on ne pourra plus le faire rentrer dans les bilans des exploitations agricoles, ou travailler en ville. La Fondation Bardot a fait des actions violentes au Salon du Cheval à Villepinte l'an dernier, il y a beaucoup d'amalgames qui sont faits et on mélange les mauvaises conditions de transport des chevaux venus des Pays de l'est avec la manière dont on utilise un cheval en France par exemple. Le nombre de députés favorables à la modification du projet de loi augmente.

?????????: Tout est parti il y a trois ans quand la Fondation Bardot a été expulsée du Salon du Cheval, Porte de Versailles : et si le cheval devient un animal de compagnie, on ne mange pas les animaux de compagnie..... donc le lobbying se développe. Cela mettrait à mal toute une filière,

?????????: Une autre réglementation freine, c'est le CAPTAV : le certificat d'aptitude au transport d'animaux vivants, peu de communes ont le Captav et cette réglementation, personne n'en a entendu parler : elle limite pour un particulier (à but non lucratif) le transport d'animaux vivants sur 65 km.
