

Les navettes hippomobiles du Mont-Saint-Michel sont-elles sûres ?



Le Syndicat national des cochers répond par la négative à cette question cruciale après leur expertise menée conjointement avec l'IFCE très peu de temps avant la mise en service des « maringotes » début juin, une expertise en partie contestée par l'organisme de formation des meneurs.

Mercredi 24 Juillet 2013

Depuis le 3 juin il est possible de se rendre au Mont-Saint-Michel en navette tractée par des chevaux lourds. Ce trajet hippomobile de 45 mn qui emprunte aujourd'hui la digue, tout comme les bus, empruntera dès 2014 le nouveau pont-passerelle en construction entre le continent et le Mont. Les [concepteurs du projet](#) chapoté par Veolia avaient vu les choses en grand avec des maringotes à étage capables de transporter 55 personnes. Prévues pour la saison estivale 2012, l'ouverture du service a finalement pris une année de retard. Après des tests, il a fallu en effet revenir à des navettes plus classiques, sans étage, avec 25 passagers maximum.

Lors des essais à vide en avril dernier une navette dernière génération [est sortie de la route](#) en dévalant la pente de la digue pour finir dans un grillage avec l'un des deux chevaux coincé sous l'attelage. L'un des chevaux aurait eu peur d'une balayeuse. A la demande du « Syndicat Mixte de la Baie du Mont Saint Michel », l'IFCE et le « Syndicat National des Cochers et Utilisateurs Professionnels d'Animaux Attelés » ont organisé en catastrophe des tests d'évaluation des chevaux et des cochers. Le service hippomobile étant ouvert au public depuis le 3 juin tout pouvait laisser penser que les choses étaient à présent en ordre.

Aujourd'hui le Syndicat des cochers s'étonnent auprès des élus que son rapport d'expertise n'ait pas été pris en compte et considère que « l'activité de navettes attelées du Mont telle qu'elle est pratiquée actuellement, présente un fort caractère de dangerosité. ». Pour Luc Michelon, trésorier du Syndicat national des cochers, des défaillances ont en effet été mises au jour lors de l'expertise réalisée conjointement avec l'IFCE fin mai. Sur les 23 meneurs, un seul s'avère titulaire du diplôme de cocher professionnel (CS UCA) et les tests d'évaluation effectués fin mai ont montré qu'aucun d'entre eux n'aurait pu réussir l'examen en l'état. Luc Michelon reconnaît toutefois que les meneurs n'avaient pas eu le temps de préparer les évaluations étant donné la situation d'urgence. Pour Stéphane Galais, en charge de la formation de ces meneurs au sein du CFA/CFPPA du Lycée agricole de la baie Mont-Saint-Michel, cette expertise n'est pas impartiale car elle a été effectuée par leur concurrent direct en termes de formation. En effet le diplôme de cocher professionnel (CS UCA) est poussé par les Haras nationaux tandis que la formation reçue par les meneurs de Veolia correspond à une Spécialité d'Initiative Locale (SIL) en conduite d'attelage en milieu urbain et touristique, une formation plus adaptée au service des maringottes du Mont selon Stéphane Galais. Cette opposition met en lumière des querelles de chapelles en termes de formation et d'évaluation des meneurs car le Ministère de l'Agriculture n'a pas mis en place de référentiel qui s'impose à tous.

Les 24 chevaux ont quant à eux été évalués par l'IFCE avec le BAC Cheval, « Le bilan des Acquis et du Comportement », qui permet d'apprécier le calme et le niveau d'éducation d'un cheval ainsi que son niveau de dressage. Les tests montrent que beaucoup d'entre eux ne sont pas assez dressés et que certains ont un comportement inapte à ce travail car trop nerveux ou trop peureux. Luc Michelon a constaté que beaucoup se jette dans le collier au démarrage, preuve d'un dressage insuffisant. Stéphane Galais remarque de son côté que le bilan de comportement des chevaux utilisés par l'IFCE n'est pas adapté au milieu urbain. Selon lui des chevaux ont déjà été écartés et il n'a pas vu de comportement à risque depuis l'ouverture du service.

Pour le syndicat des cochers certaines situations n'auraient pas été analysées précisément : à partir de quelle vitesse du vent doit-on arrêter le service hippomobile ? Au-delà de quelle température extérieure doit-on arrêter les chevaux pour ne pas les épuiser ? Luc Michelon pointe surtout du doigt l'organisation bancale mise en place avec d'un côté, un loueur d'équidés qui fournit tous les matins des chevaux et de l'autre une équipe de cochers qui conduit les maringotes, le tout sans véritable cohésion. Pour le Syndicat des cochers un véritable chef d'écurie connaissant tout à la fois les chevaux et les meneurs permettrait d'attribuer au mieux les équidés aux cochers, pour former de véritables couples, garant de la sécurité des passagers et des animaux. Faute de s'occuper des chevaux en dehors de la conduite des navettes, les meneurs ne connaissent pas l'humeur et la forme du moment des chevaux, gage de sécurité. Ils ne réalisent pas eux-mêmes le travail de dressage nécessaire pour garder les chevaux parfaitement opérationnels, un autre gage de sécurité. Stéphane Galais est sur la même longueur d'onde et propose de remettre la relation homme - cheval au centre du dispositif en impliquant les meneurs dans la préparation et le dressage des chevaux. Des propositions sont faites dans ce sens à Veolia. Un cursus de formation continue permettrait aussi de briser le travail très routinier des cochers de maringotes en les confrontant à d'autres situations.

En lançant ce service Veolia avait ouvert les postes de meneur de la baie à ses

propres chauffeurs de bus. Si certains d'entre eux se sont découverts une passion pour les chevaux, beaucoup ont été écartés pendant les formations. En vérité, les chevaux attelés ne sont pas des bus et les cochers ne sont pas des chauffeurs de bus...

*Photo bienvenueaumontsaintmichel.com
(article mis à jour le 20 août)*