

Chantier en traction équine

L'ÉNERGIE CHEVAL COMPARÉE AUX ÉNERGIES THERMIQUES ET ÉLECTRIQUES

TEXTE CLÉMENTINE BONNIN - SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES ÉQUIDES DE TRAVAIL - PHOTOS JEAN-LEO DUGAST



nombreuses collectivités utilisent aujourd'hui les équidés comme une alternative aux énergies classiques.

Une étude menée en 2016 à l'initiative de la Direction des Infrastructures du Département de Charente Maritime, réalisée par le cabinet d'ingénierie Artelia, en partenariat avec l'Institut français du Cheval et de l'Équitation (Ifce), et soutenue par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie Poitou

Charentes et par le Fonds Eperon, réalise le bilan technique, économique, social et environnemental de ces chantiers innovateurs : transport de personnes, entretien des dunes et plages, collecte de déchets, balayage des voies, broyage, fauche, débardage et arrachage de plantes invasives.

A destination directe des donneurs d'ordres, huit fiches comparatives ont été réalisées par type de chantier.

Contact : caroline.charpentier@charente-maritime.fr.

En savoir plus sur l'Énergie Cheval : www.energie-cheval.org

(Disponible par téléchargement sur ce site :

« La Traction animale, Guide d'Utilisation », édité par le CD17)

DÉJÀ PARUES

Fiche 1 : Entretien des dunes et des plages en traction équine. (Sabots #81 novembre/décembre 2017)

Fiche 1 Bis : Entretien des dunes et des plages par portage (Sabots #82 janvier/février 2018)

Fiche 2 : Balayage des voies (Sabots #83 mars/avril 2018)

Fiche 3 : Limitation de plantes invasives par arrachage (Sabots #84 mai/juin 2018)

Fiche 4 : Broyage de la végétation (Sabots #85 juillet/août 2018)

Fiche 5 : Fauche de prairies tardives (Sabots #86 septembre/octobre 2018)

Fiche 6 : Débardage (Sabots #87 novembre/décembre 2018)

FICHE 7

TRANSPORT PUBLIC, SCOLAIRE ET TOURISTIQUE

Principe

- Transport de personnes, y compris personnes à mobilité réduite, par traction animale.
- Navettes régulières ou dispositifs ponctuels à caractère événementiel ou touristique.

>> Remplace un minibus de 20-25 personnes (véhicule thermique ou son alternative électrique).

Aspects techniques

- Durée maximale de travail attelé : 3h par période, 6h par jour.
- Vitesse : 5 km/h au pas, temps de trot exceptionnels (12 km/h).
- Nombre de passagers : 10 personnes par cheval (maximum = 30 personnes pour 3 chevaux).

BILAN

ECONOMIQUE

Bilan financier

- 1 à 2 €/km/passager (navettes régulières) selon la capacité des voitures ; 450 à 650 €/jour en prestation ponctuelle.
- Rentabilité liée à l'optimisation des trajets (capacité de transport par rapport à la distance à parcourir) et à l'inter-modalité (plus forte incitation à la marche à pied pour de courtes distances en cas d'association au transport hippomobile).
- Économies réalisées sur l'investissement et le fonctionnement (coût moyen 0,5 €/km/passager).

Attractivité du territoire

- Forte valorisation liée à l'utilisation du transport hippomobile dans l'offre de service de transport.
- Image positive auprès des usagers.

SOCIAL

Emploi local

- Proximité géographique prestataire/lieu du service impérieuse pour des questions de rentabilité induisant le développement de TPE spécialisées.
- Impact sur la filière élevage (production et formation des animaux) notamment en cas d'utilisation de races locales.

- Distance optimale : 1,5 km (trajet + chargement et déchargement = 20 minutes).
- Distance par jour en cas de navette : 30 km maximum.
- Pente optimale : inférieure à 10% (maximum = 15%).

Sécurité

- Présence incontournable et permanente d'un groom assistant le meneur, notamment au moment de l'immobilisation des chevaux pour la montée et la descente en sécurité.
- Dispositif latéral ou arrière adapté aux personnes à mobilité réduite.
- Dispositifs de protection anti-chute latéraux et arrière, afin d'éviter tout risque, notamment lié aux jeunes enfants.
- Sensibilisation des autres usagers à la présence des chevaux sur la voirie.

Aspects réglementaires

- Absence de diplôme obligatoire.
- Certificat de spécialisation Meneur utilisateur de chevaux attelés fortement recommandé.
- Règles applicables à la circulation de véhicules sur la voie publique (code de la route). Maximum 3 chevaux de front ou 4 chevaux en file ou convoyeur obligatoire, dispositif de freinage pour tout véhicule de plus de 1000 kg en charge, permis de conduire obligatoire.
- Responsabilité civile professionnelle couvrant les risques liés à l'activité.



Cohésion sociale

- Utilisation du rôle médiateur de l'animal.
- Impact favorable sur le lien social et intergénérationnel.

ENVIRONNEMENTAL

Nuisances sonores

Limitées, le cas échéant, aux déplacements des hommes et des chevaux sur le lieu de l'intervention.

Qualité de l'air

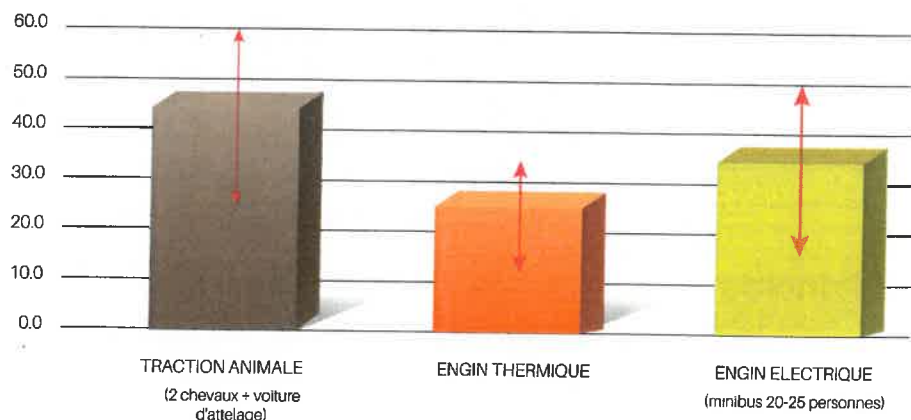
Absences d'émissions de particules fines hormis celles liées à l'accès au lieu d'activité par camion, le cas échéant.

Préservation de la biodiversité génétique

Mise en valeur des races de chevaux de trait, ânes et mulets, dont certains sont menacés d'extinction.

Bilan énergétique et émissions de GES

Emission en k_{éq}CO₂ / chantier
Hors coût GES du transport des chevaux et matériels



* Hypothèse d'un contenu GES du kWh électrique bas (mix énergétique français).

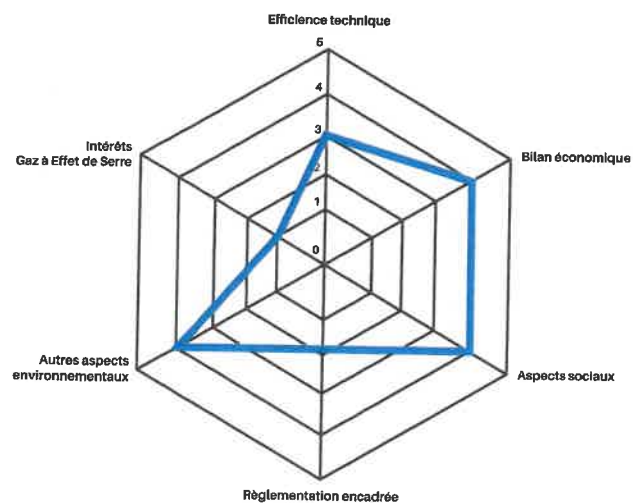
SYNTHESE

Atouts

- Absence de pollution sonore
- Absence de pollution (GES, particules fines)
- Adhésion du public
- Caractère convivial du mode de transport, lien social et intergénérationnel, animation
- Efficience réelle dans des contextes de courtes distances et de nombre de passagers réduit
- Economies d'investissement et de fonctionnement

Contraintes

- Nombre de prestataires professionnels limité
- Intendance (hébergement des chevaux et des hommes à proximité du lieu du transport)
- Absence de cadre réglementaire strict (conformité des véhicules, contrôle du dispositif de freinage...)
- Réticence des élus et des parents d'élèves dans certains cas, souvent par manque de concertation et de présentation des projets
- Capacité de transport limitée
- Limites liées à la pente et au temps de transport
- Véhicules avec accès PMR encore peu répandus et mises au point techniques souvent nécessaires
- Recherche et développement à poursuivre sur véhicules « tout temps » et à assistance électrique
- Risque de glissade sur certains revêtements nécessitant l'adaptation de la ferrure
- Dégradation possible de certains revêtements tels que bétons désactivés, stabilisés-chaux ou ciment, stabilisés résine, utilisés notamment dans les espaces semi-piétonniers et les voiries partagées



Le projet de transport hippomobile s'inscrit dans une logique de valorisation des modes de déplacement doux et de « slow city » plus que dans celle d'une réduction significative des émissions de GES.

L'absence de cadre réglementaire défini et la nature de l'activité doivent conduire les donneurs d'ordre à une grande vigilance sur les compétences des opérateurs. Les gains en matière de lien social et de retour du vivant dans la ville restent les atouts les plus marquants de cette activité.