

## Quand le cheval participe au dynamisme des territoires à travers des missions de service public : analyse de projets locaux innovants

Par :

- C. Vial<sup>1</sup>, R. Le Velly<sup>2</sup>, A. Wannerooy<sup>3</sup>
- <sup>1</sup>Institut Français du Cheval et de l'Équitation, INRA – UMR MOISA, 2 place Pierre Viala, 34060 Montpellier,
- <sup>2</sup>Montpellier SupAgro – UMR Innovation, 2 place Pierre Viala, 34060 Montpellier
- <sup>3</sup>Lycée Professionnel Agricole d'Amboise, 46 Avenue Emile Gounin, 37400 Amboise

### Résumé

Dans un nombre croissant de régions, des élus, des associations ou de simples passionnés utilisent le cheval pour remplir des missions de service public. Or, ces initiatives locales sont encore très éparses et mal connues. Cette étude, menée en partenariat par l'IFCE et l'INRA, a pour objectif d'appréhender la diversité de ces actions territoriales avant d'analyser certaines d'entre elles de façon approfondie. Elle s'appuie sur une démarche exploratoire et s'interroge sur la mise en place de ces projets, leurs évolutions et leurs impacts. Ces initiatives, qui apparaissent comme une réponse adaptée à un problème spécifique, sont souvent le résultat de l'intervention d'un acteur clé inscrit dans un triptyque public-privé-associatif. Elles passent par une phase d'expérimentations et de tâtonnements tant organisationnels que techniques, révélatrice du caractère innovant et non stabilisé de cette dynamique. Cette étude, qui met en évidence le potentiel d'impact social et écologique de ces projets et leurs retombées en termes d'image pour la filière et de débouchés pour les chevaux de trait, devrait ouvrir la voie à des travaux complémentaires afin de mieux comprendre et diffuser l'utilisation du cheval comme agent de service public.

**Mots clés : cheval, collectivité, service public, innovation, territoire.**

### Summary

In a growing number of regions, elected officials, associations and passionate people use the horse to fill public service missions. However, these local initiatives are still very sparse and unknown. This study, conducted jointly by the IFCE and the INRA, aimed at understanding the diversity of these territorial actions before analyzing some of them in depth. It is based on an exploratory approach and underlines the creation of these projects, their developments and their effects. These initiatives appear to be an appropriate answer to respond to specific needs. They are often motivated by a key player who coordinates associations, public and private actors. Our field investigations highlighted the frequency of experiments and of trials and errors, both organizational and technical, which show that these initiatives are innovative and not yet stabilized. The results of the study underline the social and ecological potential impacts of these projects and their benefits in terms of image for the horse industry and in terms of new opportunities for draught horses. This work is expected to encourage further work to understand and disseminate the use of horses as agents of public services.

**Key-words: horse, communities, public service, innovation, territory.**

## Introduction

La volonté publique d'avancer vers un développement plus durable est favorable à l'émergence d'initiatives locales porteuses de dynamisme sur le territoire. Certaines de ces actions s'articulent autour de l'utilisation du cheval. Celle-ci peut se faire à des fins très diverses (développement touristique, insertion de publics difficiles, travaux agricoles...) mais nous nous centrons ici sur l'utilisation du cheval comme agent de service public (Colmant, 2008). Ainsi, depuis le début des années 90, un nombre croissant de municipalités ont décidé de redonner une place au cheval dans leurs territoires (Boujot *et al.*, 1999). Le cheval devient un « employé municipal » et va remplacer les véhicules motorisés pour le ramassage des ordures, le transport de personnes, des missions de surveillance... (CIVAM Drôme, 2009). Or, ces initiatives sont encore très éparses et mal connues des collectivités territoriales et de la filière équine elle-même. Dans le cadre du programme « cheval et territoire », l'Institut Français du Cheval et de l'Équitation (IFCE), en partenariat avec l'Institut National de la Recherche Agronomique (INRA), ont souhaité en connaître les enjeux potentiels. Cet article restitue les résultats d'une première étude (Wanneroy, 2011) portant sur ces démarches qui mobilisent les équidés dans des missions de développement durable à l'échelle des territoires.

### 1. Une démarche exploratoire

L'objectif de cette étude est d'analyser quels contextes et dynamiques d'acteurs permettent l'émergence de projets intégrant des équidés au sein de missions de service public et d'en évaluer les retombées. Etant donné le peu d'informations disponibles sur ce phénomène émergent, nous nous sommes engagés dans une démarche exploratoire. Tout d'abord, un balayage non-exhaustif des projets entrepris localement sur le territoire national nous a permis d'appréhender leur diversité, autant en termes d'organisations que d'objectifs (Wanneroy *et al.*, 2011). De ce premier recensement, il est apparu que les collectivités utilisent le cheval comme agent de service public au sein de deux grands types de territoires : en ville (collecte de déchets, transport de personnes, police montée...) et dans des milieux naturels (entretien de sites naturels protégés, surveillance de troupeaux, mise en place de navettes hippomobiles pour le transport de touristes...).

Nous avons ensuite mené une analyse approfondie auprès de cinq cas d'étude reflétant la diversité observée lors du recensement initial. Pour chacun de ces cas d'étude, nous avons mené des enquêtes de terrain couplant observations directes et entretiens semi-directifs avec l'ensemble des personnes impliquées dans le projet. Le contenu de la trentaine d'entretiens réalisés a fait l'objet d'une analyse qualitative visant à faire émerger des enseignements transversaux sur les modalités de mise en place des projets, leurs évolutions et leurs effets.

Deux actions locales utilisant le cheval en ville ont été analysées. La première se situe à Vendargues (département 34), commune de 5000 habitants où la Mairie, en collaboration avec SITA (filiale de Suez environnement) et l'Association Vendargues Elevage Equitation Camargue, a mis en place depuis 2009 un système de collecte des déchets ménagers en traction hippomobile, ainsi qu'une policière à cheval. La seconde concerne une ville de 50 000 habitants : Beauvais (60). Depuis 2003, deux cobs normands sont utilisés pour des travaux d'entretien de voirie et pour le ramassage des poubelles de rue d'un quartier, deux ânes bâtés assurent l'entretien des parcs municipaux et trois cavaliers ont rejoint les effectifs de la police municipale. Les acteurs impliqués dans ce projet sont la Mairie, l'association Equiterre et SITA.

Soulignons également que deux enquêtes complémentaires sur ce premier type d'actions ont été effectuées à Saint Pierre sur Dives (14), qui est historiquement la première commune de France à avoir instauré un « cheval territorial » en 1993 pour le ramassage scolaire et des travaux de ville divers, et à Trouville sur Mer (14), où le ramassage du verre est effectué par des chevaux depuis 2000 et où a été mise en place la Commission des chevaux territoriaux (qui organise chaque année un congrès permettant l'échange d'expériences et d'informations sur l'utilisation du cheval pour des missions de service public).

Deux cas d'étude concernent l'utilisation du cheval comme agent de gestion de milieu naturel ont ensuite été réalisées. Le premier se situe dans les marais communaux Vendéens (79) où le Syndicat mixte parc interrégional, l'association du centre de dressage et les Mairies possédant les communaux se sont associés pour mettre en place deux écopastres à cheval qui effectuent une surveillance du milieu et des troupeaux collectifs pâturant sur les communaux. Dans le second cas, l'association Déficaux, le Conservatoire du littoral et le Département Seine Maritime ont mis en place sur le site de la Valleuse d'Antifer (76) un projet de gestion de ce site protégé grâce à deux cobs en hippotraction.

Enfin, une étude a été réalisée sur la mise en place de « Navettes hippomobiles » sur le Grand site de France du Canigou, où le Syndicat mixte du site du Canigou, le Centre Equestre Can de Loste et le Haras national d'Uzès ont mis en place des attelages de mérens en triplettes pour le transport de touristes, dans le but de faire reculer l'utilisation de la voiture sur ce site protégé.

## 2. Conditions d'émergence et évolution des projets

L'utilisation du cheval apparaît dans les projets observés comme étant motivée par sa capacité à répondre à des problèmes spécifiques qui se posent à la collectivité. Néanmoins, on constate également l'importance d'une sensibilité et de connaissances personnelles liées au cheval dans ce choix. Il est alors généralement possible d'identifier un acteur clé (qui peut par ailleurs occuper des fonctions très diverses), capable de porter ce projet et d'y impliquer des acteurs privés, publics et associatifs. Les initiatives observées sont alors fréquemment marquées par l'hybridation des ressources et des financements, certains cas couplant tarification marchande, financements publics (y compris par des aides à l'emploi) et engagement associatif.

Un résultat important de nos observations est que les projets sont caractérisés par des dynamiques d'apprentissage, qui se font chemin faisant, au cas par cas. Le succès et la pérennité des innovations suppose de passer par une phase de tâtonnements, tant organisationnels que techniques. Dans ces processus d'innovation, à l'image de ceux qui ont été décrits par la Sociologie de la traduction (Akrich, Callon et Latour, 2006), il s'agit de déterminer simultanément « le bon cheval », « le bon matériel », « le bon meneur/cavalier », « la bonne organisation logistique » mais aussi « la bonne mission à effectuer ». Ainsi, si les collectivités observées semblent s'entendre sur l'importance de valoriser des races locales et d'utiliser des chevaux calmes, maniables et achetés à un prix modéré, de nombreuses options demeurent ouvertes et on observe en conséquence des formes d'essais-erreurs dans le choix des chevaux. Le matériel est également une source de préoccupations. Bien que l'offre d'outils hippomobiles soit en expansion, chaque collectivité a généralement recours à du « bricolage » pour adapter son matériel. Trouver les employés compétents pour ces missions particulières peut aussi s'avérer problématique. Le plus souvent, la collectivité propose à ses employés de cumuler une autre fonction à celle de cocher (ou cavalier). Se pose alors la question de la formation, car bien qu'en développement, ces formations sont encore rares et non obligatoires. De même, l'organisation logistique est souvent soumise à des réajustements successifs (gestion du cheval en régie publique ou prise en charge par un prestataire, localisation de l'hébergement du cheval...). Enfin, le contenu même de la mission se précise souvent au fil de l'avancement des expérimentations. L'accompagnement de telles démarches innovantes n'a donc rien d'évident, puisqu'il ne s'agit pas de chercher dans un ensemble de solutions stabilisées celles qui répondent le mieux à des objectifs clairement établis, mais d'engager des processus de découverte et d'ajustements successifs.

## 3. Le cheval, agent territorial de développement durable ?

Ces initiatives utilisant le cheval, pas toujours intéressantes économiquement, génèrent un réel impact social et écologique. Ainsi, au niveau économique, le coût d'investissement peut sembler avantageux en comparaison d'un véhicule motorisé mais il ne faut pas négliger les coûts de fonctionnement, desquels vont découler la réussite financière du projet. Or, ceux-ci sont très variables selon le type de tâche à effectuer, l'organisation de l'atelier, les employés impliqués... et la façon même de les évaluer peut être sujette à controverses. Le calcul des coûts relatifs à ce genre de projet doit donc être appréhendé avec beaucoup de prudence. Parallèlement, des externalités positives non-marchandes sont également à prendre en compte, telles que la médiatisation dont bénéficie la commune grâce à la mise en place du projet ou encore la réduction des déchets et l'amélioration du tri par les habitants qui sont constatés lors de la mise en place d'un cheval pour le ramassage des ordures. L'impact écologique dépend lui aussi énormément de l'organisation de l'atelier, des distances à parcourir, de l'existence ou non d'un relai motorisé... et doit donc être étudié au cas par cas. Néanmoins, le cheval présente de nombreux atouts au niveau environnemental. Il véhicule une image d'authenticité et de nature et permet la transmission de messages écologiques et la sensibilisation du grand public. Il est peu bruyant et respecte les ressources et la biodiversité, ce qui est particulièrement avantageux en milieu naturel protégé. Enfin, ces actions permettent une préservation des races françaises de chevaux de trait, leur offrant un débouché alternatif à la boucherie. Les effets en termes de retombées sociales sont ceux faisant émerger le plus large consensus. Ils justifient l'utilisation du cheval en comparaison de tout autre véhicule ordinaire. Les personnes interrogées lors de notre enquête parlent de création de lien entre habitants et entre habitants et employés municipaux. D'une façon plus générale, un sondage récent, mené en 2006 par SOCIOVISION pour les Haras nationaux, montrait que 62% des français trouvent sympathique qu'on réintroduise les chevaux dans les villes. Le cheval apparaît alors comme un médiateur social, remettant du vivant au cœur de la commune et favorisant le respect de l'autorité dans des missions de prévention. Pour terminer, il faut également noter que ce phénomène engendre des retombées pour la filière équine, notamment en termes d'image et de valorisation des chevaux de trait.

## Conclusion

L'utilisation du cheval par les collectivités pour des missions de service public est un phénomène encore relativement récent qui est marqué par des processus locaux d'innovations et par une relative incertitude quant à certains de ses bénéfices. En parallèle des multiples expérimentations locales qui sont portées à l'échelle des territoires, se développent aujourd'hui quelques initiatives sources de structuration au niveau national et de production d'informations standardisées. Nous pensons notamment à la mise en place de réseaux d'acteurs visant à échanger des expériences et diffuser les premières connaissances sur le sujet (Ville de Trouville sur Mer, 2009), ainsi qu'à la création de cabinets de conseil proposant une expertise aux collectivités désireuses de s'engager dans cette voie. Toutefois, de nombreuses questions restent encore en suspens et il apparaît aujourd'hui nécessaire que les acteurs de la filière équine s'investissent et s'organisent pour accompagner ce phénomène. Il s'agit tout d'abord d'être en mesure de renseigner les porteurs de projets et de les guider vers les organismes accompagnateurs compétents. On constate également le besoin d'un recensement complet des acteurs impliqués et des cas existants, et d'une production de références technico-économiques sur le sujet. De plus, trois aspects prioritaires sont à prendre en compte : produire des chevaux adaptés, du matériel adéquat et proposer des formations spécialisées. Il est tout d'abord important d'adapter la production des chevaux lourds pour disposer d'animaux physiquement et mentalement sélectionnés pour ce type de travaux et ce dans chaque race locale. De plus, la demande des collectivités concerne des chevaux « prêts à l'emploi », c'est-à-dire dressés et éduqués pour ce type de mission. Il serait donc envisageable d'établir un « prix de référence » ou une labellisation pour ce type d'animaux afin de faciliter le dialogue entre éleveurs et collectivités. De même, un système de certification pourrait être envisagé pour le matériel afin de sécuriser les élus dans leurs recherches. Les fournisseurs doivent s'organiser pour accompagner les porteurs de projets et créer des outils adaptés mais personnalisables à chaque mission. Enfin, la formation des agents est un point essentiel. Les collectivités sont aujourd'hui demandeuses d'une formation « standardisée », qui soit gage de sécurité et établie en partenariat direct avec les utilisateurs de ces services.

## Remerciements

Nous remercions le Conseil Scientifique de l'IFCE pour le financement de cette étude, Philippe Perrier-Cornet et Christophe Soulard pour leur participation au comité de suivi de ce projet et toutes les personnes interrogées pour leur disponibilité et leur accueil.

## Références

- Akrich M., Callon M., Latour B., 2006. Sociologie de la traduction, textes fondateurs, Presses de l'École des Mines.
- CIVAM Drôme, 2009. Guide pour l'utilisation du cheval dans les collectivités drômoises, <http://www.fdcivamdrome.org>.
- Boujot, C., Bourdon, A., Portet, F., 1999. Rapport de fin de recherche « Chevaux de trait : le retour ? Atteleurs, compétition et tradition », Ministère de la Culture, <http://hippotese.free.fr/lizet.sit/titre.htm>.
- Colmant, P.M., 2008. Le cheval de trait revient en ville, *Les Echos*, 20315, 05/12/2008, 14.
- Ville de Trouville sur Mer, 2009. Comptes rendus des réunions annuelles du Congrès National des Chevaux territoriaux, <http://hippotese.free.fr/blog/index.php/tag/chevaux%20territoriaux>.
- Wanneroy, A., 2011. L'utilisation du cheval dans des missions de service public : analyse de projets locaux innovants. *Mémoire de fin d'étude*, École Nationale d'Ingénieurs des Travaux de Bordeaux, 82p.
- Wanneroy, A., Vial-Pion, C., Le Velly, R., 2011. Le cheval au cœur des actions territoriales : un premier repérage des multiples initiatives existantes. *Equ'idée*, 75, 24-27.