

Réflexions sur le cheval dans la Ville

par Isabelle Dolphijn

présidente Equi-Info-Développement www.equinfo.org

vice-président Fédération Francophone d'Equitation www.ffe.be

administrateur Association Wallonne de Tourisme Equestre www.awte.be

déléguée à Inter-Environnement-Wallonnie www.iewonline.be de ces associations

1 Espaces réservés

*attelages

*Cavaliers et animaux de bât

2 Parking

*attelages

*Cavaliers et animaux de bât

3 Circuits

4 Problème de circulation

5 Sens uniques

6 Revêtements routier

7 Réactions

* Positives

* Négatives

*Quelques Solutions

8 Paradoxes

* Qualité de vie

9 Sécurité

*Transport de personnes

*Perception du volume de l'attelage par les automobilistes

10 Signalisation

*Catadioptrés

*Feux

*Freins

*Autres prescriptions techniques

11 Nuisance

*Les Crottins

*Le bruit

1 Espaces réservés

*attelages

Souvent l'accès aux piétons est autorisé aux hippomobiles par décision de la Ville : tous et toute l'année (Brugge) ; ceux nécessaires et toute l'année (Nantes) ; régulièrement mais sur demande (Bruxelles)...

Personne n'envisage d'ouvrir les sens uniques aux véhicules hippomobiles...

*Cavaliers et animaux de bât

L'accès aux cavaliers est sujet à interprétation.

Le signal C3 (rond blanc cerclé de rouge) interdit tout conducteur, ce qui exclu également les cavaliers (bien qu'ils soient souvent tolérés) ainsi que les animaux de bât.

C'est à tort que beaucoup croient que le cavalier qui met pied à terre passe du statut de conducteur à celui de piéton...

Certaines voiries étroites réservées au trafic lent ne sont pas spécialement interdites aux chevaux, mais leurs sont cependant inaccessibles, pour cause de chicanes.

Ces chicanes étant là pour interdire le passage, non pas des chevaux, mais des véhicules motorisés.

Pour laisser le passage aux cavaliers et conducteurs d'animaux de bât, ces chicanes devraient, soit être plus larges, soit être remplacées par un ou deux U l'envers. Ces U, s'ils sont plusieurs, doivent être distants cependant de 3 mètres, pour que les chevaux puissent les enjamber aisément, et dans tous les cas, les tubes doivent être de section cylindrique et non carrée, car les arrêtes peuvent être cause de blessures.

2 Parking

*attelages

A Brugge (hippomobiles touristiques de transport de personnes) les espaces de chevaux de départ et d'arrivée ne sont pas accessibles aux automobiles (il s'agit de places piétonnes, de cours intérieures de bâtiments).

A Nantes un espace de parking réservé est loué à la ville par la société d'Omnibus de Françoise Lepennetier. Cet espace est signalé par des panneaux et des barrières, malheureusement très souvent elle retrouve des véhicules garés dessus. Elle doit alors faire intervenir la fourrière ce qui provoque la colère des conducteurs des véhicules pourtant en infraction.

Son image de marque en souffre, mais le problème est dans la recherche de solution de mobilité (s'il pas assez de parking, il faut trouver le moyen de faire circuler les gens autrement)

Il ne faut pas d'aménagements de parking spéciaux pour les attelages, le conducteur restant le plus souvent « au volant ».

*Cavaliers et animaux de bât

Par contre, il est nécessaire pour s'arrêter quelque part avec un équidé de bât ou de monture de disposer d'un point d'attache. L'on pourrait dire « facile : il suffit de trouver un arbre ou une grille.. » Et bien non, il y a risque que l'animal se blesse à la grille, ronger l'écorce de l'arbre qui en mourra, ou abîme en y chipotant n'importe quel objet lui étant accessible.

Attacher des chevaux, nécessite soit des anneaux placés à minimum 1m20 du sol et à minimum 1m20 les un des autres (comme devant beaucoup de vieux cafés de village) , soit une barre d'attache (genre western) à distance de toute surface ou plante « rongable », de toute vitre, et le sol ne doit pas être glissant, mais ne doit pas être meuble (certains chevaux grattent le sol à l'arrêt et creusent).

C'est simple, mais pas si évident..

Par exemple à Saumur, un câble d'acier lisse, tendu entre 2 piquets distants de 20m est tendu au pied du château pour les groupes de cavaliers en visite

Les cordes des chevaux qui y sont attachés y glissent, les chevaux se retrouvent en tas et se battent, de plus si un cheval l'enjambe, il risque de se couper grièvement.

Il faut donc trouver un « expert en parking » quelqu'un qui soit à même de juger du bon choix du matériel et de l'emplacement, quelqu'un qui a l'expérience des déplacements à cheval.

Ces parkings chevaux peuvent être subventionnés en tant que « petite infrastructure touristique ».

Et si l'on veut pousser l'usage de ces parkings, il faut également les faire connaître, et penser à prévoir lors de l'établissement des fiches d'accessibilité et des questionnaires touristiques en plus des questions « parking vélo ? » et « accès handicapé ? », la question « point d'attache pour équidés ? »

3 Circuits

A Brugge le circuit est établi géographiquement et les départs sont répartis dans le temps, afin que les attelages ne se croisent ni ne se dépassent, cela pour éviter que les chevaux ne s'énervent.

A Nantes l'omnibus à également un circuit établi et accès à certaines rues piétonnières.

Mais là où il y a partout risque de problème lors de travaux ou festivités nécessitant que le circuit soit modifié et/ou l'endroit de départ déplacé.

Ce fut le cas à Brugge lors d'une finale de football, la ville avait désigné un espace provisoire de parking pour les « fiacres », mais les riverains utilisant ces emplacements à l'ordinaire n'en avait pas été informés...

Les premières années à Nantes la compagnie d'omnibus était régulièrement oublié lorsqu'il y avait travaux, échafaudages.. et avec un attelage de 7m de long...

Hors un circuit de qualité de remplacement ne s'envisage pas du jour au lendemain, et perdre quelques jours peu être une catastrophe pour une entreprise saisonnière.

Il est nécessaire qu'il y ait une collaboration entre services voirie, services de police et les responsables des circuits d'attelage.

Par exemple, maintenant à Nantes, une copie des arrêtés de police est envoyée d'office par fax à la compagnie d'omnibus.

4 Problème de circulation

Les véhicules hippomobiles de collecte ou arrosage n'ont apparemment pas de plus de problème de circulation que leurs versions automobiles.

L'attitude du public est même beaucoup plus aimable (moins méprisante) vis à vis de l'ouvrier travaillant avec un cheval, que simplement un camion de ramassage.

Pour l'entretien d'espaces verts (parcs de Bruxelles) ou la visite de réserves naturelles, domaines, soit le véhicule reste en terrain « privé » et n'a donc pas de problème de circulation.

Soit le cheval est déplacé en van entre les parcs, dont forcément, si problème de circulation il y a, cela n'a rien à voir avec le cheval.

Dans les domaines (Parc Courneuve), les gens sont informés de la présence des chevaux et les voient arriver avec plaisir.

Dans de grandes villes touristiques comme Brugge ou Vienne, les fiacres ont toujours été là, pas de problème de circulation non plus, pas d'accident.

Par contre, à Nantes, pourtant la ville où paraît-il ont été inventés les premiers transports en commun hippomobiles, par Stanislas Baudry en 1826, la situation est moins rose.

6me ville de France en nombre d'habitants, Nantes voit circuler un nombre d'automobiles correspondant. Et cette congestion rend les automobilistes agressifs.

Pourtant, voici 12 ans que Françoise Lepennetier a repris l'entreprise d'Omnibus que venait de remettre sur pied Patrick Mainard et elle n'a pas un seul accident, bien qu'elle avoue en éviter 3 fois par jour, tant les automobilistes sont imprudents (queue de poisson, dépassement par la droite...).

A Nantes l'accueil des automobilistes est d'après Françoise Lepennetier de toute façon négatif, même si la rue est large et que l'on peut doubler facilement, ou que la rue est normalement fermée aux voitures.

A Bruxelles le responsable de l'asbl Cheval et Forêt ne se sent pas concerné par leurs états d'âme : « ils sont agressifs avec tout le monde.. alors.. »

La mise en place de chevaux dans les rues ne va pas accentuer les problèmes ni générer plus de conflits qu'il n'y en a, mais si une ville a de sérieux problème de congestions de circulation, conflit avec les conducteurs d'automobile il y aura. Mais il s'agit d'un problème de mobilité, qui existe pour les cyclistes et piétons également, pas d'un problème de circulation hippomobile.

5 Sens uniques

Dans le cas ou des livraisons, collectes, visites.. y sont effectuées par des véhicules à traction hippomobile, une ville doit faire très attention avant de mettre des voiries à sens unique !

Si le détour possible par une rue parallèle est de moins de 100m, tout va bien, mais s'il oblige ces véhicules à rallonger leurs itinéraires de même seulement de 2km, c'est la catastrophe.

C'est la mise à sens unique de plusieurs grandes rues qu'il fallait parcourir de bout en bout qui a sonné le glas des voitures de livraison de bière à Londres... car c'est la distance à parcourir qui tue la rentabilité du déplacement hippomobile.

Personne n'envisageable d'ouvrir les sens uniques aux véhicules hippomobiles, pour des raisons évidentes de sécurité.

Cependant, en Belgique plusieurs associations envisagent de demander de ranger dans le code de la route les cavaliers, à côté des cyclistes, dans les usagers faibles. Et donc, entre autre, d'ouvrir aux cavaliers les sens uniques que les vélos peuvent déjà prendre à contres sens et d'envisager différemment la responsabilité du cavalier en cas d'accident.

6 Revêtements routier

Il est important d'analyser le type de revêtement que l'on va rencontrer sur un trajet avant de lancer un cheval dans les rues, car certains revêtement, certaines peintures routières sont de véritables patinoires qui nécessitent des fers spéciaux.

Il est à noter que les cyclistes ont ce problème également et que les changements de revêtement, ou de texture de peinture (passages protégés par exemple) sont source de glissades et de chutes.

7 Réactions

Ces réactions sont différentes selon le type d'usage et également selon les circonstances où les gens se retrouvent face aux équidés.

* Les « brouteurs archaïques » (des chevaux rustiques sont lâchés dans un espace que l'on ne doit plus entretenir) sont l'objet d'un intérêt distant.

* Les projets pédagogiques et fermes didactiques suscitent l'enthousiasme

* Les chevaux pour l'entretien d'espace vert sont très bien perçus. Quand on est au courant de leur existence...

* Les véhicules de transport touristiques sont bien perçus s'ils circulent dans des domaines privés, où les gens circulent durant leur loisir, dans une disposition d'esprit « aimable »

Il n'est pas de même en ville, mais si globalement, cela plait.

* Le cavalier est parfois ressenti comme plus bourgeois, plus agressif

*Réactions négatives des élus, des fonctionnaires et ouvriers

A Nantes l'accueil devant l'initiative a d'abord été très froid, l'on ne voyait que les dangers potentiels. (Maintenant la compagnie d'omnibus bénéficie même du label « made in Nantes »)

A Lasne l'échevin de l'environnement, recevant le projet à cru à une farce..

Parfois c'est même un élu cavalier qui est le plus opposé, car s'il ne connaît que chevaux de concours chauds et vifs, il n'imagine pas cela dans ses rues.

Certains agents « commis d'office » à travailler avec un cheval ont une difficulté à s'y adapter, le cheval ne faisant pas les poses syndicales ..

Le problème s'est posé également à Argentan dans le cadre d'un projet de formation et réinsertion sociale par le cheval : il a fallu une année pour que certains s'adaptent

Problème : le cheval doit parfois être veillé la nuit, et dans tous les cas être soigné le week-end.

La solution pourrait peut-être être de travailler en collaboration avec une asbl (loi 1901).

Un essai a été fait par Willy Martens, entrepreneur belge travaillant avec des machines hippomobiles, de collecte dans les rues d'Anvers, ce fut positif, mais pas adopté par la commune officiellement car les ouvriers ne voulaient pas qu'un sous-traitant fasse ce travail, mais également parce que le véhicule n'était pas adapté et demandait trop d'effort aux ouvriers pour y charger les sacs.

*Réactions positives

rapprochement

Effectuer les collectes sélectives avec un cheval donne plus de convivialité à la ville, l'idée était de motiver les gens à participer aux collectes, mais c'est bien plus que cela. (Trouville)

Le cheval permet un contact plus facile et plus vrai avec le public, chacun comparant avec sa région ou son pays (meilleurs contacts avec visiteur des pays d'Afrique à Courneuve)
Souvent les gens que l'on croise avec un cheval à la main ou en attelage s'arrêtent, dans la demande d'un dialogue (Courneuve).

Le public va vers le policier qui est à cheval ou en VTT, pour admirer son cheval ou parler vélo (Caen)

Les chevaux sont un peu là pour recréer l'image de la ville, où problème d'identité de la ville qui est passée de 750 à 23.000 habitants en moins de 30 ans (Savigny-le-Temple)

L'emploi de chevaux au bois de Vincennes à susciter des collaborations conviviales entre différents services de la ville (échange ferrure contre entretien avec la garde républicaine et soins VT contre entretien avec le parc zoologique)

Les employés qui travaillent avec un cheval sont plus motivés et donc plus rentables.

Régulateurs du trafic

Les policiers d'Anvers trouvent que les attelages sont très intéressants car ils ont un effet de « ralentisseurs mobiles » et règlent naturellement le trafic.

Mobiles

Les chevaux passent ou d'autres ne passent pas (Savigny-le-Temple)

Efficaces

D'après un responsable de service, les rues sont plus propres avec un cheval Municipal et sa balayeuse qu'avec un sous-traitant

Générateur d'emplois

Non polluants

Pas d'usage d'énergie fossile, pas d'émission de gaz, pas de bruit.
Travailler avec un cheval est associé à une meilleure qualité de vie.

*Réactions dangereuses du public (bien qu'amicales) ou négatives

Il ne faut pas sousestimer l'impact négatif de l'ignorance

Certains perçoivent comme un plus le cheval en ville, est tellement enthousiastes qu'ils mettent leurs enfants sur les chevaux sans même demander, donnent aux chevaux le contenu de leur poches (chocolat, sucres, vieux mégots..) ou de grandes claques amicales.
Malgré des cordes, des barrières, des panneaux de mise en garde.. (Nantes)

D'autres s'indignent : atteler un cheval est perçu comme une maltraitance, une forme d'esclavage (Nantes), s'horrifient parce que le cheval est mouillé alors qu'il vient de repartir au pas de la halte « visite du béguinage » ou il a été rafraîchi à l'éponge (Bruges).

Ces réactions sont d'autant plus inappropriées que la ville est urbanisée.

Dans le cas où le but est didactique, le cheval est à disposition du public pour être approché, manipulé, touché, néanmoins le plus souvent les friandises sont interdites (Bruxelles)

Il ne faut pas non plus négliger l'impact négatif des associations de protection animales, impact d'autant plus important que les gens sont ignorants du cheval.

GAIA a exigé que les chevaux de Bruges, qui ne travaillent que 6 mois l'an, ne travaillent qu'un jour sur trois (8h travail, 48h repos) !

Pour certains aussi c'est un retour en arrière (Saint-Pierre-sur-Dives)

*Quelques Solutions

Il faut remarquer que les véhicules hippomobiles sont minoritaires, et que toute mauvaise impression de l'un rejoindra sur les autres, sera généralisée et donc il est important pour le meneur d'être impeccable et de « rester suave » .

Il serait sans doute utile d'éditer des plaquettes didactiques que les meneurs agressés pourraient distribuer. Les meneurs pourraient disposer d'une carte de visite avec l'URL d'un site éducatif présentant l'énergie hippomobile.

L'on pourrait faire des actions d'informations du large public écoles et de prendre contact avec les associations de protection animale afin d'obtenir leur caution officielle.

Si les chevaux ne travaillent plus, ils n'auront plus d'autre place que dans les zoo ou dans nos assiettes, car ils sont pour la plupart trop encombrants pour n'être que des animaux de compagnie.

*Réactions positives « perverses »

Souvent, l'on monte un projet incluant des chevaux parce que c'est sympathique, que cela à une connotation écologique, originale... ou simplement par passion, et l'on ne prend la réelle mesure du projet. C'est s'exposer à ce qu'il soit éphémère...

Il faut que cela soit également économiquement intéressant

Exemple à ne pas suivre, enthousiasmé par l'idée, mais sans y approfondir, placer des animaux semi-sauvages pour l'entretien d'un espace, et puis envisager de prendre les mêmes animaux, non débouffés et largement adultes pour en faire les montures de gardes verts ou l'animation d'une ferme pédagogique...

D'où la nécessité de disposer d'informations.

Les candidats à l'emploi d'un cheval doivent pouvoir disposer de toute l'information nécessaire afin de pouvoir faire le choix d'outils moderne parfaitement adaptés et de voitures récentes ou anciennes mais sûres et « comme neuves » et pouvoir disposer de chevaux mis.

Ecologie et non mécanique ne veut pas dire vétuste !

Il existe des véhicules hippomobiles modernes et efficaces.

Vous n'allez pas prendre une WV GOLF et en démonter le coffre pour en faire une voiture utilitaire, vous prenez directement un pic-up, et s'il vous faut plus polyvalent, vous prenez une kanouri...

Et bien il existe en voiture hippomobile également des choix.

Il faudrait disposer de dossier, de bilan d'expérience.

PS il existe un groupe sur Internet (mailing liste) qui s'échange à titre gracieux adresses et informations diverses <http://fr.groups.yahoo.com/group/hippomobile/>

8 Paradoxes

A Nantes l'autorisation de circuler avait été retirée à l'omnibus hippomobile, car d'après la mairie ce type d'autorisation relevait d'une délégation de service public ce qui sous-entend un appel d'offre... bel excès de zèle réglementaire....

Pourtant l'image de l'omnibus est sur quasi tous les dépliants de la ville...

Dans certaines villes, la licence pour avoir le droit de travailler avec un véhicule hippomobile est élevée :

A Gand pour vendre des glaces 5 mois par an la taxe/licence demandée par la commune était de 11.155,21 EURO l'an, résultat, plus de glacier hippomobile

A Bruges la licence est de 6.197,34 EURO par an et par fiacre, qui ne travaillent pas non plus l'hiver, mais là, vu le nombre de touristes et le protectionnisme (La brasserie Palm avait circulé dans la ville de Bruges dans un but publicitaire, en réaction, l'association des cochers de Bruges leur a fait un procès) ils arrivent encore à gagner leur vie.

A Bruges comme à Versailles, le cadre est tel que l'affaire peu être rentable.

Il est juste qu'en compensation de la perception de ces taxes les attelages puissent bénéficier de facilités. Exemple : panneau d'interdiction C avec en dessous un panneau additionnel exceptant les véhicules hippomobiles (Brugge)

Dans des zones touristiques moins prestigieuses, c'est nettement moins rentable.

Cependant, c'est tout de même intéressant, car c'est un énorme plus (dixit le responsable de ce centre) auprès du public, qui rejailli sur toute la communauté

D'où, sauf contexte hyper touristique, il serait peut-être intéressant de subsidier les entrepreneurs hippomobiles, plutôt que de les taxer, cela étant compensé par l'image positive qu'ils donnent de la ville et la pollution moindre.

Beaucoup de projets culturels sont menés à fonds perdus pour l'impact qu'ils ont sur la qualité de vie, pourquoi pas en faire de même avec les projets incluant le cheval dans la ville, améliorateur de qualité de vie ?

Le Dr Nikolai P. Napalkov, Sous-directeur général de l'OMS, a déclaré à la réunion qu'il était amplement démontré que "l'activité physique régulière apportait aux personnes de tous les âges... des bénéfices substantiels sur le plan de la santé, aux niveaux physique, mental et social, et qu'elle contribuait de manière importante à améliorer la qualité de la vie". Il a ajouté que les modes de vie de plus en plus sédentaires, le fardeau changeant des maladies, la grande proportion des jeunes et l'augmentation de la longévité dans le monde entier "rendaient nécessaire d'identifier des stratégies pour améliorer la santé qui soient sûres, efficaces et de faible coût -- comme le développement des activités physiques".

Ou bien il pourrait être intéressant de leur donner des avantages fiscaux ou pratiques, comme beaucoup d'actions faites en faveur de l'usage du vélo (aménagement voiries, parking, déduction d'impôt au km parcouru en vélo pour aller au travail...)

Ces avantages fiscaux pourraient être la solution quand la relève d'une activité n'est pas assurée, faute de pouvoir en vivre

9 Sécurité

*Transport de personnes

A Nantes, donc, mais aussi à Quimper, à Bruges, pas d'accident sur dizaine d'année et pourtant des milliers de touristes promenés (même si d'après Françoise, meneur, à Nantes, un accident au moins est évité par jour...)

Il est à remarquer qu'une fois période d'écolage passée, le cheval participe lui-même activement à la sécurité (ralenti et s'arrête de lui-même si automobile s'arrête devant lui, s'arrête aux feux..)

L'on dit « à jeune cavalier vieux cheval et inversement » et c'est également vrai pour un cheval d'attelage et son meneur.

Il est important de pouvoir offrir aux villes et entreprises des chevaux mis, et de pouvoir disposer de bonnes écoles de meneurs ou de cocher.

En Belgique un centre donne un brevet sur moins de 15 jours... comme la chance sourit aux innocents, il n'y a encore heureusement eu aucun accident, mais ce type de formation peut donner des meneurs dont le manque d'efficacité peut être cause de l'arrêt d'un projet.

*Perception du volume de l'attelage par les automobilistes

Indépendamment de l'agressivité de certains automobilistes devant toute chose susceptible de ralentir sa route, les conducteurs d'automobiles estiment souvent mal l'espace occupé par les chevaux devant l'hippomobile, et se rabattent trop vite, coupant l'élan des chevaux, parfois les obligeant à s'arrêter.

Article R414-4

I. - Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

II. - Il ne peut entreprendre le dépassement d'un véhicule que si :

1° Il a la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci ;

2° La vitesse relative des deux véhicules permettra d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref.

3° Il n'est pas lui-même sur le point d'être dépassé.

III. - Il doit, en outre, en cas de nécessité, avertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser.

IV. - Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

En réponse à ce problème de « queue de poisson », en Belgique, certains meneurs installent sur leur brancard de gauche (attelage à un) ou à l'extrême avant gauche de leur voiture, un dispositif écarteur prévu initialement pour vélo, et trouvent cela très efficace.

Cependant, en Belgique le code précise qu'en aucun cas, sauf dérogation ministérielle il ne peut être fait usage d'autres feux ou catadioptrés que ceux prévus dans le code de la route. Affaire à suivre ?

10 Signalisation

*Catadioptrés

Article R313-18

Catadioptrés arrière.

VII. - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout véhicule à traction animale doit être muni à l'arrière de deux catadioptrés arrière. Lorsque, chargement compris, la longueur du véhicule dépasse 6 mètres ou sa largeur 2 mètres, ces dispositifs doivent être situés à la limite du gabarit du véhicule. Ces dispositifs doivent être placés de telle sorte qu'aucune partie du véhicule ou de son chargement n'en détruise l'efficacité en les cachant d'une façon totale ou partielle.

*Autres catadioptrés

Article R313-20

Autres catadioptres.

VI. - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout véhicule à traction animale, dont, chargement compris, la longueur dépasse 6 mètres ou la largeur 2 mètres, doit être muni à l'avant, à la limite du gabarit, de deux catadioptres avant, réfléchissant une lumière blanche.

*Feux

Article R313-23

I. - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout véhicule à traction animale doit être muni des dispositifs suivants :

1° A l'avant, un ou deux feux émettant vers l'avant une lumière blanche ou jaune ;

2° A l'arrière, un ou deux feux émettant vers l'arrière une lumière rouge.

II. - Ces lumières doivent être visibles la nuit par temps clair à une distance de 150 mètres sans être éblouissantes pour les autres conducteurs.

III. - S'il y a deux feux à lumière blanche ou jaune ou deux feux à lumière rouge, ils doivent être placés symétriquement. S'il n'y a qu'un seul feu à lumière blanche ou jaune ou un seul feu à lumière rouge, chacun d'eux doit être placé à la gauche du véhicule si ce dernier est en mouvement et du côté opposé au trottoir ou à l'accotement s'il est en stationnement.

IV. - Toutefois, peuvent n'être signalés que par un feu unique, placé du côté opposé à l'accotement ou au trottoir, émettant vers l'avant une lumière blanche ou jaune et vers l'arrière une lumière rouge :

1° Les véhicules à traction animale à un seul essieu ;

2° Les véhicules à traction animale à usage agricole ; le feu doit alors être fixé au véhicule ou porté à la main par un convoyeur se trouvant immédiatement à côté et à gauche du véhicule ;

3° Les autres véhicules à traction animale en stationnement, à la condition que leur longueur ne dépasse pas 6 mètres.

V. - Quand plusieurs véhicules à traction animale circulent en convoi, le premier véhicule de chaque groupe de deux ou trois véhicules se suivant sans intervalle doit être muni du ou des feux émettant une lumière blanche ou jaune et le dernier véhicule du ou des feux émettant une lumière rouge prévus ci-dessus. Le véhicule intermédiaire, s'il existe, est dispensé de tout éclairage.

VI. - Toutefois, pour les véhicules à l'arrêt ou en stationnement en agglomération, l'emploi des feux prévus au présent article n'est pas requis lorsque l'éclairage de la chaussée permet aux autres usagers de voir distinctement le véhicule à une distance suffisante.

VIII. - Les feux visés au présent article doivent être placés de telle sorte qu'aucune partie du véhicule ou de son chargement n'en détruise l'efficacité en les cachant d'une façon totale ou partielle.

*Freins

Article R315-4

Si le relief l'exige, les véhicules à traction animale doivent être munis d'un frein ou d'un dispositif d'enrayage.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

En Belgique les véhicules à traction animale doivent être pourvus d'une installation de freinage suffisamment efficace. Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules à traction animale à deux roues dont le poids en charge ne dépasse pas 1.000 kilos et dont l'attelage est tel que le véhicule s'arrête en même temps que l'animal de trait.

Qu'entend-on par efficace ?

Pour le freinage, si reculement il y a, les chevaux peuvent également agir efficacement... un véhicule tiré par des animaux non munis d'un reculement dépend des réflexes du meneur...

*Autres prescriptions techniques

Article R314-5

Les bandages métalliques des véhicules à traction animale ne doivent présenter aucune saillie sur leurs surfaces prenant contact avec le sol.

Article R434-3

Par dérogation à l'article R. 412-6, un convoi de véhicules à traction animale peut ne comporter qu'un seul conducteur sous réserve que le convoi ne comprenne pas plus de trois véhicules.
Ce conducteur, s'il n'est pas à pied, doit se trouver sur le premier véhicule.

! beaucoup ne connaissent pas le Code de la Route ce qui concerne les chevaux, et autres animaux attelés, bâtés ou montés...

11 Nuisance

*Les Crottins

Vienne, 180 chevaux, des tonnes de crottin par jour... Bruges, 87 chevaux...

Les « fiacres » de Brugge en pionniers ont mis au point le « drollezak » sac ramasse crottins.

Ce dispositif à été pris en exemple à Nantes, à Brugge, mais n'est valable que pour attelages et se fixe derrière le cheval au reculement. Il faut le vider régulièrement, avant à Brugge il le vidait dans la rigole (filet d'eau de la voirie) mais maintenant ce n'est plus légal.

Un autre système est d'avoir une balayeuse, mécanique, qui suit le même trajet que les chevaux.

A Bruxelles l'asbl Cheval et Forêt laisse les crottins laissés par le cheval durant le travail, en dehors des chemins et ramasse ceux tombant sur le chemin, avec une ramassette (pelle à poussière), pour les mettre ensuite dans un sac poubelle..

Ce n'est pas très « rentable », mais cette association n'a de but que pédagogique...

*Le bruit

Les fiacres de Brugge ont du aller en justice pour cause de nuisances sonores.

Un expert est venu prendre mesure des décibels générés au passage d'un attelage. La mesure était de 35 décibels. Une fois le véhicule hippomobile passé, le bruit ambiant génèrait encore 23 décibels...

Donc le cheval n'augmentait le bruit ambiant d'une dizaine de décibels seulement

Je crois qu'une mobylette peut aller jusque 95 décibels et certaines installations sonores bien plus..

Cependant afin d'atténuer ce bruit, les fiacres de Brugge firent les essais d'une ferrure ou toute la partie en contact avec le sol était de caoutchouc.

Ce fut une catastrophe.

En premier, point de vue mécanique, les chevaux s'arrêtant beaucoup plus sec ces fers étant très adhérents, se retrouvèrent tous boiteux, certains même gravement.

En second, les chevaux ne faisant plus de bruit, et les voitures non plus puisqu'elles sont équipées de bandage caoutchouc, les piétons restaient planté devant les véhicules, alors que la plupart des piétons, quand ils entendent le bruit de sabots ferrés, naturellement et presque inconsciemment s'écartent.

Ce qui oblige les meneurs soit à user de leurs avertisseurs sonores et donc à faire un bruit dérangeant et de donner une image agressive, soit à s'arrêter...

12 Informations complémentaires

www.hippomobile.be

Equi-Info-Développement

20 rue A Fossant

B-1380 Lasne

Belgique

Tel/fax 00.32.2.633.18.87

Courriel info@equinfo.org

URL www.equinfo.org