EQUITATION ET ATTELAGE DE LOISIR
Hippo news

Dossier

Janvier-février 2020

Le Cheval de Trait dans l'Economie

Dossier : Dominique Maes

Cette année 2020 sera sans doute une année de transition économique et écologique pour tous. Le dossier sur le cheval de trait du point de vue économique tombe donc à point nommé pour entamer cette année nouvelle.
« Une comparaison du cheval – tracteur » et « Le cheval de trait dans la publicité d'une brasserie » nous amèneront à réfléchir sur l'utilité de ce bel animal, véritable emblème de notre identité territoriale.

Dominique Maes, cavalière randonneuse (depuis 1977), devenue meneuse-randonneuse en attelage (depuis 1998) est instructeur d'attelage et collabore bénévolement à notre revue depuis longtemps.
Ce dossier intéressera les meneurs certes, mais aussi tous les admirateurs de « notre » cheval de trait qu'il soit brabançon ou ardennais.

Comparaison cheval-tracteur, consommation d'énergie et énergie récupérable

Résumé :

A partir de son expérience personnelle, M. Bernard Dangeard exploite, dans la Sarthe (France), une ferme agricole de 35 ha utilisant la traction animale. A partir de calculs de consommation d'énergie, sous réserve d'études comparatives plus poussées, M. Dangeard instaure cette étude en 2005 et forme des espoirs quant aux futurs emplois de la traction animale en France. Son combat en amont était celui des travaux de traction pure (travail du sol, transport de proximité, soins d'élevage…). Le cheval doit être préféré au tracteur, car énergétiquement plus intéressant et le tracteur doit être réservé aux travaux spécifiques nécessitant une prise de force ou une énergie hydraulique.

La comparaison est difficile à faire tant sont variées les puissances des tracteurs et les possibilités des animaux de trait, selon que l'on parle de bœufs, de chevaux, d'ânes, voire d'éléphants ou de dromadaires et que les poids des animaux peuvent varier de 200 kg à plus d'une tonne.

Outre la puissance théorique de son moteur, la puissance de traction d'un tracteur agricole est dépendante de plusieurs facteurs :
-Le poids du tracteur (au moins deux tonnes pour un tracteur de 25 CV minimum),
-La répartition du poids entre l'avant et l'arrière,
-L'état du sol et sa déformabilité (liée au degré d'humidité),
-La forme et la dimension des surfaces de contact (dessins des pneus, gonflage, …)
-L'utilisation d'une barre de traction ou d'un attelage à trois points.

Ph. Samain de Courcelles

PALM fauchage prairie

La satisfaction du paysan se mesurera aussi à l'aide de critères agronomiques ou des rendements de la culture : un travail réalisable parce que la puissance du tracteur le permet n'est pas forcément un travail à faire en fonction de ces critères agronomiques. Ainsi, même si la puissance du tracteur le permet, il peut être préférable d'attendre un jour ou deux que le sol soit plus sec que de vouloir à tout prix travailler en conditions plus humides. De ce point de vue, le travail du cheval, et des animaux de trait en général, est reconnu comme faisant moins de dégâts au niveau du tassement du sol en conditions humides. L'animal peut donc également être utilisé en conditions plus humides que le tracteur à cause de son moindre impact sur le sol.

Compte tenu des nombreuses hypothèses possibles, nous établirons une comparaison cheval-tracteur en faisant un choix du type de tracteur et du type d'animaux de trait :
-Tracteur de 35 CV environ, à deux roues motrices, d'une marque d'un grand constructeur conventionnel (Case, Fendt, Fiat agri, Renault, …). Les données sur ce point sont issues d'un document du GRET : « Matériels pour l'agriculture », pages 21 et s., 1992)
-Cheval de trait d'environ 800 kg, correspondant à une moyenne des animaux de races de trait tels qu'on les trouve en France.

1-Le tracteur

En reprenant les données d'Yves Cochet (Pétrole Apocalypse, Fayard, 2005), un litre d'essence ou de gazole représente à peu près 10 000 kcal, soit 41,85 MJ (mégajoules). Un moteur à essence dit « de puissance moyenne » est apte à transformer ce litre de carburant en 2,3 kWh de puissance mécanique. Comme 2,3 kWh représentent environ 8,3 MJ ou 2 000 kcal, cela veut dire que le rendement du moteur à essence est supposé égal à 20 %.
Pour un tracteur de 35 CV, pesant 2 à 3 tonnes, à un régime d'environ 2 000tr/mn, il est possible d'obtenir une force de traction de 500 kgf (kilogramme-force). Dans ces conditions, la consommation de carburant est de 7 à 10 litres de gazole ou d'essence en une heure. En comptant que le carburant représente 10 000 kcal/litre, cela fait une consommation de 70 000 à 100 000 kcal heure de travail de traction, ou encore 300 à 420 mégajoules. (kilogramme-force mètre par seconde (kgf.m/s)= 9.81 W)

D'un autre côté, 35 CV soit 25 kW en une heure, cela fait 90 mégajoules, ou 21 500 kcal d'énergie théoriquement disponible. Et la traction avec un effort de 500 kgf à 1 mètre/seconde, ou 3,6 km/heure, correspond à une puissance de 5000 Watt (P = FxV), soit une énergie disponible de 5000 x 3600 = 18 mégajoules par heure de travail. Sur les 300 à 420 mégajoules d'énergie consommée en carburant, il ne reste que 18 mégajoules (4300 kcal) d'énergie de traction, soit un rendement effectif de 4,2 % à 6 %. La puissance affichée du tracteur (35 CV) n'est donc pas directement transformable en énergie mécanique de traction. Ce rendement, apparemment assez faible, est encore largement modulé par les conditions d'utilisation, l'humidité du terrain, l'adhérence des pneumatiques… L'effort de 500 kgf semble admis comme une moyenne et il représente environ 5 fois l'effort que l'on peut obtenir d'un cheval de 800 kg.
Le rendement du moteur à essence (20 %) paraît beaucoup plus élevé. Il correspond mieux, nous semble-t-il, à ce qu'il est possible d'obtenir à la prise de force du tracteur. Alors qu'en traction agricole courante, le coefficient de transformation est nettement plus mauvais.

Une différence très notable, en effet, entre cheval et tracteur est la possibilité de transformer l'énergie du carburant non en force de traction, mais en puissance disponible sur une prise de force. C'est ce qui explique l'utilisation fréquente d'outils animés par cette prise de force, en particulier les fraises. Ce type de travail du sol est difficilement imaginable en traction animale. Mais il a aussi des inconvénients, en particulier sur le plan agronomique.

2-Le cheval

Pour le cheval utilisé en traction agricole les données retenues sont les suivantes :

Supposons un cheval de 800 kg, dont il est admis qu'une force de traction de 100 kgf, ou 1000 N est possible à obtenir sur une durée de 10 heures par jour (12 à 15 % de son poids pour un cheval, 10 à 12 % pour un bœuf). Le cheval travaille dans ces conditions à une vitesse de 1m/s, soit 3,6 km/h, soit une puissance de 1000 watts pendant dix heures, cela fait 36 mégajoules ou 8600 Kcal par jour disponibles en traction. La comparaison, dans les conditions proposées, montre que le tracteur développe une énergie de traction 5 fois supérieure à celle d'un cheval de 800 kg. Un tel travail pour un cheval correspond plutôt à une activité « de pointe », et ne se répète pas tous les jours de l'année. Cela peut être le cas en période intensive (fauche de foin, labours d'automne, récoltes urgentes…). Souvent les grosses journées de travail comportent des temps de pause et il est rare d'avoir besoin d'une telle « énergie » en continu sur une dizaine d'heures. Ayant pratiqué la traction animale sur une ferme de 35 ha avec une quinzaine d'hectares de foin à faucher, c'est cette activité qui demandait le travail le plus intensif et le plus concentré, proche certains jours des 10 heures intensives journalières évoquées.

Il nous reste à évaluer l'énergie qu'il faut fournir au cheval pour obtenir de lui l'énergie de traction de 36 mégajoules (ou 8600 kcal) par jour.
En additionnant les besoins d'entretien et les besoins liés au travail pour un tel animal, le tableau indique une énergie nécessaire de 9,5 UF (unité fourragère, correspondant à l'énergie fournie par un kg d'orge de référence), soit 3,8 UF pour l'entretien et 5,7 UF pour le travail.
Pour un cheval de 800 kg, dont on veut utiliser la force de traction pendant 10 heures dans une journée, nous avons une idée de ce qu'il mange, à partir de notre expérience concrète, mais pas dans les mêmes unités que celles utilisées plus haut, joules ou kilocalories. Ainsi, un cheval mange à peu près la production d'1,5 ha, ce qui représente environ 2 500 UF (1700 UF/ha) s'il s'agit d'herbe ou de foin, soit une moyenne journalière de consommation de 7 UF/jour. Il mange 15 kg de foin de bonne qualité en régime d'entretien sans travailler, ou encore 15 à 20 kg de foin et 5 à 8 kg d'orge ou d'avoine en situation de travail intensif.
Ces chiffres sont cohérents avec les indications relevées plus haut pour l'alimentation d'un bœuf de 500 kg. En disant cela, on introduit un autre élément de la comparaison non encore évoqué, à savoir que le cheval mange tous les jours, même si

nous n'avons aucun travail à lui demander. Il consomme alors l'équivalent de la ration d'entretien évoquée pour le bœuf de 500 kg quand il ne travaille pas (1 400 UF/an).
En conclusion, il est possible d'avancer qu'un cheval de 800 kg qui travaille intensivement a besoin de 10 à 20 UF/jour, valeur à retranscrire en joules. Une UFC (Unité Fourragère Cheval) correspond à 2200 kcal, ce qui donne avec les chiffres donnés plus haut, 22 000 à 44 000 kcal d'énergie nette. L'énergie nette correspond à l'énergie brute alimentaire ingérée diminuée des pertes par les fèces, les urines et la dépense calorique.
Donc, il est possible de récupérer 8 600 kcal d'énergie de traction en ayant fourni 44 000 kcal, ce qui donne un rendement de 20 % environ, à comparer aux 6 % maximum pour le tracteur.

Il convient encore d'ajouter que le cheval ne consomme pas d'énergie fossile, mais une énergie essentiellement renouvelable à base d'herbe, de fourrages grossiers et de céréales. Dans beaucoup de situations, cette alimentation peut souvent être produite sur place sans énergie cachée incluse, sous forme de transport ou de préparation industrielle énergivore.

La pertinence de faire appel de nouveau, et de façon peut être massive, au cheval de trait nécessite encore de faire une comparaison entre le cheval de trait et l'utilisation de biocarburants pour l'alimentation du tracteur. En effet, si l'utilisation massive des agrocarburants pour les transports terrestres est tout à fait à exclure (il faudrait en effet 3 fois la surface agricole de la France pour fournir les biocarburants nécessaires pour faire rouler le parc automobile actuel !), il est beaucoup question d'une utilisation d'agrocarburants dans l'agriculture qui pourrait devenir autonome au niveau de son alimentation énergétique.
Un tracteur de 35 CV qui consommerait 7 à 10 litres d'huile brute au lieu de gazole, pendant une heure de travail de traction, travaillant tous les jours de l'année, nécessiterait une surface de 5 hectares de cultures de graines oléagineuses fournissant l'huile-carburant. En effet, un hectare de tournesol ou de colza peut fournir jusqu'à 900 litres d'huile, 700 litres nets si on tient compte de l'énergie nécessaire pour produire l'huile, soit deux litres d'huile-carburant par jour et par hectare. Donc, pour avoir dix litres par jour, il faut 5 hectares.
Le cheval, de son côté, pour faire le travail équivalent à une heure de tracteur, a besoin de 5 heures, ce qui correspond à un travail moyennement intensif, plus proche d'une réalité quotidienne moyenne que les 10 heures évoquées plus haut. Cela peut être couvert par la production d'1,5 hectare (herbe, foin, luzerne, grain), ou 10 UFC, ou encore 22 000 kcal. Cela fait l'équivalent de l'énergie contenue dans 2,2 litres d'essence.

Dans notre comparaison, nous avons choisi un tracteur particulier, un certain type de travail (traction dans une opération de travail du sol) et nous avons seulement évoqué quelques aspects de la complexité de la comparaison. Nous n'avons pas du tout essayé de chiffrer les pertes d'adhérence qui peuvent être importantes pour le tracteur alors que le cheval y est beaucoup moins sensible. Nous avons aussi passé sous silence l'énergie cachée dans le travail de construction du tracteur, l'entretien et la maintenance du tracteur et des outils. Nous n'avons pas développé non plus tout ce qui concerne les travaux utilisant la prise de force, les possibilités de l'hydraulique (fourche, godet, …) où le tracteur fait des opérations que le cheval ne peut pas faire.
Une étude plus approfondie nous conduirait probablement à considérer que, dans un avenir proche d'augmentation irréversible du prix des produits pétroliers, dans les travaux de traction pure (travail du sol, transport de proximité, soins d'élevage…), le cheval doit être préféré au tracteur, car énergétiquement plus intéressant, et le tracteur doit être réservé aux travaux spécifiques nécessitant une prise de force ou une énergie hydraulique.

LE CHEVAL DE TRAIT, emblème de publicité Exemple d'intégrité – Notions de rentabilité – Notes technico-économiques

Je vais m'atteler à vous parler de l'emploi du cheval de trait en sa qualité d'ancien « ambassadeur » d'une brasserie belge renommée, la Brasserie Palm à Diepensteyn.
Je vais vous peindre un tableau « à la flamande » de l'usage des chevaux de trait dans une brasserie moderne tombé en désuétude. Par contre, ce modèle a permis d'inspirer certaines communes en Belgique pour initier la mise en place de traction animale au service des communes telles que le ramassage des immondices (Schaerbeek, La Roche-en-Ardenne, etc.) ou l'entretien des zones vertes et protégées (zones Natura 2000 et nettoyage des rivières, etc.)

Mais revenons aux brasseurs anglais ou allemands qui, au 19e siècle, ont longtemps utilisés leurs attelages comme outil publicitaire.

L'emploi peu commun des chevaux de trait dans la publicité peut paraître très intéressant, mais la réalité économique de notre époque dans ce monde progressif et exigeant qu'est la publicité et le marketing d'une entreprise sont des éléments peu enclins à une vie agréable pour nos chevaux et encore moins pour leur propriétaire.

Je vais attirer votre attention sur un vaste sujet et effleurer quelques points clefs. Il faut savoir que chaque cas est différent et mérite une étude particulière et approfondie. Je vais donc dessiner une esquisse pour mieux vous faire percevoir l'usage du cheval de trait.

1. LE CHEVAL

a. Pourquoi choisir un cheval de trait ?

Ici, ni la vitesse, ni la force, ni le poids ne sont importants ! Quand une entreprise décide de travailler avec un cheval comme emblème publicitaire, elle doit correspondre à l'image du consommateur du produit proposé et doit également répondre à l'idée que se fait le consommateur. Bref, le consommateur doit pouvoir s'identifier au travers du produit publicitaire proposé et, ici, on est déjà au cœur du marketing !
Le cheval de trait fait partie de toutes les classes sociales confondues. Il a un effet « nounours ». Tout le monde veut le toucher, aussi bien les grands dignitaires que les gens du peuple à quelle que classe sociale qu'ils appartiennent. Tous se retrouvent ou se reconnaissent à travers l'image que véhicule le cheval de trait.
Le pur-sang pour le « happy-few » est réservé à une élite, le demi-sang est vite décrié comme étant « trop chic », le poney ne fait pas « adulte ». Le cheval de trait trouve sa place dans tous les milieux, car il s'y trouve à l'aise en toute circonstance.

b. Les caractéristiques du cheval de trait

Ici, le cheval de trait ressemble déjà beaucoup plus au demi-sang de l'escorte royale ou d'une garde républicaine.
En effet, l'usage du cheval de trait a démontré qu'il sait être un bon serviteur même s'il n'est pas le plus beau, le plus rapide ou le plus fort…. Car, pour survivre dans le trafic routier actuel, le cheval de trait doit faire preuve d'un caractère à toute épreuve et surtout à être « clair dans sa tête ».
La démonstration publique, la participation dans les cortèges, le travail aux heures irrégulières et dans un environnement différent à chaque prestation est une épreuve à chaque fois renouvelée et demande beaucoup d'efforts à nos chevaux de trait.

L'élevage extensif – c'est-à-dire pour la production de viande – et l'élevage mineur lié au fait que les étalons et les poulinières ne travaillent plus réellement, amène comme conséquence la difficulté de trouver des chevaux aptes au travail.

Une brasserie néerlandaise a été obligée de choisir des Shires, car le cheval de trait belge n'était plus « disponible » sur le marché.

Les mêmes brasseurs anglais et néerlandais rencontrent des problèmes énormes pour trouver des 'remontes' qui sont aptes à travailler dans ce domaine particulier. La race a trop évolué dans la direction du « show ».
Pourtant, le prix des hongres varie et le prix de départ est de 10.000 € ; ce qui est un prix énorme quand on sait que le cheval de trait se vend très souvent au prix coutant de boucherie.

Depuis 4 ans, la brasserie cherche des hongres de travail et l'élevage anglais ne parvient pas à fournir les chevaux demandés !

c. Problèmes rencontrés : comment « faire » son cheval ?

Choix ou réalité du marché.

Je vous donne en exemple la brasserie belge, Palm, qui a fait le choix de faire l'élevage de ses propres chevaux. Une idée unique en Europe… C'est évidemment plus vite dit que fait ! Surtout en évoquant le facteur « coût de la main d'œuvre humaine » qui pèse lourd dans le budget.
L'élevage exige des connaissances, un savoir, de la patience, mais également de la passion et un investissement dans le temps… Et le facteur chance n'est pas à négliger non plus.

Depuis la saillie jusqu'à 3 ans et demi, un poulain coûte en « production » environ 8.000 €.
Ce coût est représenté par un amortissement annuel en investissement avec les unités suivantes : écurie, prairie, tracteur, prestations humaines, etc.
L'avantage de cet élevage, c'est qu'en 10 ans, des 15 poulains nés, 4 n'ont pas répondu aux exigences de la brasserie.
Le « home made product » est une solution chère, mais si les éleveurs de chevaux ne retiennent pas les critères demandés, c'est une solution…

2. LE MATERIEL

a. La voiture :

Quand l'attelage doit évoluer sur la voie publique, la voiture doit être en parfait état de marche et être réglementaire par rapport aux normes en vigueur du pays.
Les voitures d'origine doivent être en parfait état de marche tant au niveau mécanique qu'au niveau des bandages.
La visibilité sur n'importe quel attelage doit être optimale, c'est-à-dire que le meneur doit être capable de visualiser ses chevaux des naseaux des chevaux de volées ainsi que de l'arrière de son véhicule.
Le poids des voitures doit être pris en compte pour la charge portée et portante des chevaux : un professionnel ne peut se fourvoyer dans le calcul masse-poids-déplacement.

Quant au style, il faut évidemment étudier les traditions du pays. Des harnais « made in USA » avec des chevaux anglais et un tombereau typique du pays dénote du manque de style et de la connaissance de la tradition dans le métier !

b. *Le harnais :*

Simple, efficace, il doit être le meilleur gage de qualité : tous les compromis et les ajustements fantaisistes sont à proscrire. Je rencontre tous les jours des harnais de misère ; si le contrôle technique « harnachement » existait réellement, la carte « rouge » serait la carte préférée des contrôleurs !
Quel budget ? On achète un harnais à partir de 2.500 € sans trop de suppléments.

c. *Le transport :*

Chaque kilomètre parcouru en camion, c'est de la publicité pure qui se déplace ; ce transport doit donc être à l'image de l'entreprise qu'elle promotionne d'une part et, d'autre part, ce camion doit être aux normes et réglementaires, mais aussi confortable pour les chevaux.
Le transport est, hormis la main d'œuvre, un poste onéreux dans le coût global.
Prix moyen : 1 €/kilomètre est proche du réalisme….

d. *Les uniformes :*

Comme vous aurez une fonction de représentation, de carte de visite, il est évident que le port d'un uniforme représentant l'entreprise et reflétant une image digne de qualité du produit promotionné : le port de cet « outil » est indispensable à chaque étape de la journée mais aussi à chaque personne travaillant et représentant l'entreprise mise ainsi en valeur.
Il faut compter une tenue de travail d'écurie, une tenue de parade.
Budget : 1500 €/personne par an.

3. LES HOMMES

a. *Connaissances techniques :*

Dans une entreprise moderne, d'aucuns n'ont idée des exigences de la spécialité et de la connaissance professionnelle nécessaires à être un bon groom, un meneur ou un directeur de haras.

Aujourd'hui, beaucoup de chauffeurs de chevaux sont loin d'être meneurs, ils se vendent bon marché, mais font beaucoup plus de dégâts.

Sans connaissance approfondie du système Achenbach - de préférence -, il n'est pas possible de mener « dans les règles de l'art » un attelage de 4 ou 6 chevaux devant une voiture lourde, longue et sans freins à disque notamment un char de brasserie.

Ceci ne s'apprend pas en deux semaines.

En comparatif, pour être chauffeur de poids lourds, des tests et des manœuvres difficiles et exigeantes sont demandées. Par contre, pour mener un attelage à 4 dans une ville – voire dans le trafic piéton dense – aucun « permis » n'est requis.

Ici, j'attire l'attention particulière sur le niveau des formateurs et sur les responsabilités du futur des meneurs.

Prendre ses responsabilités, ce n'est pas nécessairement se faire populaire, mais c'est surtout initier des règles que tous pourront suivre et être le moteur et le garant d'un usage du cheval dans le monde moderne. Il faut aussi différencier le meneur « de loisir » qui ne rencontre pas du tout les mêmes soucis que le meneur « professionnel » qui lui, mènera un attelage publicitaire en ville….

Une reconnaissance du métier devient une nécessité urgente.

b. *Mentalité de travail :*

Etre des professionnels, tant par la connaissance que par l'expérience, est donc denrée rare… Ce n'est pas une profession qui exalte le glamour, mais qui fait certainement perler la sueur sur le front !
La formation des hommes de chevaux est un art délicat et nécessaire. L'apprentissage basique au travers du monde équestre est requis. L'élevage d'un cheval est un monde particulier, sans garantie de réussite et, si les critères suivants sont absents, la garantie est encore amoindrie : discipline, rigueur, ponctualité, technique, connaissance des méthodes, des usages et des chevaux….

4.QUELQUES CHIFFRES ET DES LETTRES

Je pars de l'exemple de la gestion d'un haras d'une brasserie située en Belgique…. En France, on remplacera la bière par le vin….

- 23 chevaux trait belges :
  8 au travail, « à tout faire »
  4 remontes
  11chevaux d'élevage : juments, poulains, yearlings…

- 21 hectares de prairie permanente, dont 2,5 hectares aux abords directs du haras.

- Production de 11 hectares de foin par an.

- L'entretien des prairies est un travail effectué par les chevaux eux-mêmes !

- 9 chars de brasserie d'origine, 2 voitures de présentation, 2 voitures de marathon, 1 roof-seat break, 1 tracteur hippomobile, 1 tombereau.

- Plusieurs harnais de présentation, 20 colliers flamands, des harnais d'exercice, de compétition, de travail ; en cuir et en synthétique.

- Participation à 8 compétitions (attelage à 4) pendant une saison.

- Prestations d'environ 30 prestations publicitaires par an.

Il est à noter que les prestations tant de compétition que publicitaires sont des apparitions publiques de week-end… Donc, travail de week-end pour le show et travail de semaine pour les soins aux chevaux ! A vous de compter les week-ends restant ?

- En petit supplément : il faut compter la présence lors des naissances, la manipulation des poulains, le débourrage et le dressage des chevaux.

- Au total : 8900 heures de main d'œuvre ou l'équivalent de 5,5 personnes à temps plein (soit au moins 38 heures/semaine).

Je souligne ici que, de 5,5 hommes il y a 3 ans, il ne reste au haras que la présence de 2 hommes à partir du 21 juillet dernier, date à laquelle ma fonction a été annulée… purement et simplement !

- Le budget est divisé en trois groupes :

1. investissements : Achats voitures
Achats harnais … ad lib.

2. frais : Littérature professionnelle
Documentations, magazines, etc.
Participations aux concours
Mailings publicitaires et invitations,
Entretien des prairies
Entretien des écuries
Entretien des harnais
Entretien des voitures
Entretien et nourriture aux chevaux
Maréchal-ferrant
Élevage, saillie
Vétérinaire, documents sanitaires
Achats chevaux
Formations.

3. revenus annuels :
Publicité 20 x 875 € : 17.500 €
Visites du haras : 25.000 €
Location des chevaux à 3 €/p/p = 2.500 €
Subvention pour fauche tardive : 4.000 €
Débourrage des chevaux : 1.500 €
Vente des chevaux : ± 2.500 et 8.000 €
Instruction en attelage : 25.000 €
Environ 50.000 €

4. Frais de personnel (3 temps plein) : 200.000 €

Y inclus transport et personnel : ± 300.000 €

CONCLUSION

La décision de l'emploi du cheval dans la publicité est souvent liée à une personne (directeur) qui a un pouvoir décisionnel. Le jour où cette personne modifie ce concept, c'est tout le fonctionnement du haras qui est alors remis en cause.

L'emploi des chevaux dans un concept publicitaire n'est pas rentable en soi. Par contre, c'est une formule publicitaire bon marché.

Dans le monde publicitaire, le cheval est un accessoire tout comme une perruque.

C'est à l'homme de cheval d'informer d'une manière correcte et concrète que des règles de conduite doivent être respectées, une information claire des possibilités du cheval doivent être énumérées (et aussi en fonction du cheval utilisé : tous les chevaux ne savent pas tout faire). Notre rôle est de protéger notre cheval de travail, dans ses limites et dans les folies extravagantes des demandes des publicitaires. Il faut les laisser aux manettes des ordinateurs pour laisser faire des fantaisies à nos chevaux.

Apprendre à calculer un prix correct et ne vendre que ce que le cheval et le meneur sont capables d'assumer.

La féérie, c'est pour les contes de fées, la réalité c'est le quotidien ! Ne pas accepter des missions « impossibles ».

Savoir aussi qu'un coût est rarement divisible et qu'une sécurité pour un service offert par un professionnel est à des miles de la sécurité donnée par des amateurs ; que le marché du professionnel est celui de l'avenir de l'usage des chevaux et que l'usage de son savoir ne se perd pas en prix, mais vaut son pesant d'or.