362.

G-556
-3

SUR L'ÉTAT

DE

LA POPULATION CHEVALINE

EN FRANCE,

ET SUR SES CONSÉQUENCES,

A Monsieur le Ministre

DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE,

PAR

le Lieutenant général Comte de GIRARDIN.

PARIS,

IMPRIMERIE DE PAUL DUPONT ET Cie,

Rue de Grenelle-Saint-Honoré, 55.

1844

Visto

Cria caballar francesa.

3 pts

SUR L'ÉTAT

DE LA

POPULATION CHEVALINE

EN FRANCE,

ET SUR SES CONSÉQUENCES.



SUR L'ÉTAT

DE

LA POPULATION CHEVALINE

EN FRANCE,

ET SUR SES CONSÉQUENCES,

A Monsieur le Ministre

DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE,

PAR

le Lieutenant général Comte de GIRARDIN.

PARIS,

IMPRIMERIE DE PAUL DUPONT ET Cie,

Rue de Grenelle-Saint-Honoré, 55.

1844

SUR L'ÉTAT

DE LA

POPULATION CHEVALINE

EN FRANCE,

ET SUR SES CONSÉQUENCES.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Si le but du gouvernement comme le vôtre doit être de chercher les moyens d'améliorer notre population chevaline dans les différentes races dont elle se compose, afin de pouvoir satisfaire aux besoins généraux et particuliers de notre pays, et aussi pour n'être, dans aucun cas, tributaire des étrangers;

La première question, qui selon moi devrait être examinée, serait celle qui aurait pour condition de constater ces mêmes besoins;

La seconde, de faire établir une statistique qui vous fit connaître, non-seulement le nombre de chevaux qui existent en France, les localités où

ils naissent, mais encore les quantités afférentes à chacun des besoins que vous auriez reconnus;

La troisième, si l'ensemble ou partie de ces besoins n'étaient pas satisfaits, les mesures à prendre pour atteindre ce but.

Sur la première question, pensez-vous que les besoins généraux et particuliers de notre pays, en ce qui concerne la population chevaline, puissent se réduire à l'agriculture, au roulage au pas, au roulage accéléré, aux chevaux de luxe et aux chevaux de guerre d'abord, pour le pied de paix, et ensuite pour le cas où les armées entreraient en campagne?

Sur la seconde question, c'est-à-dire celle qui concerne la statistique, admettrez-vous comme première donnée que notre population chevaline s'élève à 3 millions de sujets, dont le renouvellement se ferait par dixième, les pertes comprises, ce qui nécessiterait par an 300 mille poulains à créer, 300 mille juments à faire saillir et conséquemment 6,000 étalons, en supposant que chaque étalon puisse saillir 50 juments?

Et enfin reconnaîtrez-vous comme premier aperçu :

Que l'agriculture utilise. . . .	2,500,000 chev.
Le roulage au pas	200,000
Le roulage accéléré.	150,000
A REPORTER . .	2,850,000

Report	2,850,000 chev.
Le luxe.	75,000
Le département de la guerre pour la cavalerie, l'artillerie, les états-majors et les équipages compris prêts à entrer en campagne, 240,000 (1) et seulement sur le pied de paix.	75,000
Total égal	3,000,000 chev.?

Cette base admise, il est évident que la France n'aurait point à s'adresser aux puissances étrangères, soit pour l'agriculture, soit pour le roulage au pas, soit pour le roulage accéléré, soit pour les chevaux de luxe, soit enfin pour les chevaux de guerre, sur le pied de paix.

Mais si nous passons à l'examen de la troisième question, c'est-à-dire si nous sommes forcés de reconnaître que, contrairement à ce qui a lieu sur la rive droite du Rhin, les chevaux qui, chez nous, servent à l'agriculture et au roulage au pas, lorsqu'ils sont employés au roulage

(1) La loi de 1841, donnant à l'infanterie sur le pied de guerre 400,000 hommes et conséquemment à la cavalerie 100,000 hommes et 80,000 chevaux, à l'artillerie 50,000 hommes et 60,000 chevaux, pour les états-majors et les équipages, 20,000, plus 1/2 cheval de remplacement pour une année de campagne, 80,000; total égal 240,000.

accéléré ne vivent pas en moyenne plus de six ans ;

Que le luxe et l'armée ne peuvent pas se servir ni de chevaux lourds, ni de chevaux entiers ;

Que le département de la guerre, lors même que, pour le pied de paix, il pourrait se servir de races plus légères, soit pour la cavalerie, soit pour l'artillerie, en supposant que les chevaux fussent hongrés ; ce département disons-nous, ne pourrait pas davantage, d'après l'exposé que nous venons de faire, demander à la population chevaline, s'éleva-t-elle à 3 millions, les 240 mille chevaux qui lui seraient nécessaires pour le pied de guerre et successivement les 80 mille pour chaque année de campagne.

Si ces données sont incontestables, si même elles ne sont établies que sur les bases les plus réduites de nos armées de terre, c'est-à-dire que dans la supposition où nous n'aurions que 400 mille hommes d'infanterie, il faut donc s'empresser de reconnaître, et cela dans un intérêt général de la plus haute importance, celui de la défense de notre territoire, l'obligation où nous sommes de créer un cheval assez fort, assez énergique et assez léger dans ses allures pour satisfaire tout à la fois aux besoins de l'agriculture, du roulage accéléré, du luxe et de la guerre ; afin

de le substituer, sinon en totalité, au moins comme généralité, au cheval lourd ou de gros trait, c'est-à-dire à celui qui est destiné à aller au pas, à supporter et à traîner les plus lourds véhicules et les poids les plus forts.

Mais comment, nous dira-t-on, obtenir ce cheval léger, avec tous les intérêts qui se sont constitués; soit en raison des difficultés qu'ils ont eues à vaincre, soit par suite des tolérances qui leur ont été accordées, à savoir :

Pour l'agriculture, en raison des communications, comprenant les chemins agraires; des véhicules pesant jusqu'à 1,000 kilos avant chargements; et, en définitive, la nécessité de se servir d'un moteur ou cheval lourd pour pouvoir triompher de toutes ces difficultés;

Pour le roulage au pas, par l'effet de causes identiques ;

Et enfin, pour le roulage accéléré, en raison des moteurs existants?

Mais, à cet égard, nous dirons que toutes les personnes qui se sont sérieusement occupées de l'élève du cheval, savent que c'est un moteur dont les conditions physiologiques et ostéologiques changent presque immédiatement par l'effet *du climat, de la nourriture, des soins et du travail;* d'où il résulte :

Que modérer le travail, qu'augmenter les soins,

que choisir et proportionner sa nourriture, et cela en raison du climat, sont les moyens qui sont à notre disposition pour faire un cheval lourd ou léger, selon nos besoins.

Mais comment, ajouterons-nous, obtenir ces résultats, sans l'intervention des connaissances hippiques, et sans y faire concourir toutes les voies de communication depuis *le chemin agraire*, jusqu'à la route royale de première classe ?

La construction des véhicules, en y comprenant leur propre poids, la manière de les atteler et la pesanteur de leur chargement.

Les objections qui nous seront faites, pour arriver à ces diverses et utiles modifications seront nombreuses; nous en sommes persuadés.

Les uns diront qu'il faudrait 20 ans et plus, et des sommes immenses, pour refaire tous les chemins.

Les autres, que l'agriculture ne pourrait se passer de chevaux lourds ou de gros trait, pas plus que le roulage au pas ;

Que changer tout le matériel des véhicules, et les véhicules eux-mêmes, ce serait créer une dépense, que les propriétaires, les cultivateurs et les entrepreneurs de transports, ne pourraient pas supporter, et que même l'État ne leur viendrait point en aide ;

Que les changements à apporter dans les écuries, dans la nourriture des chevaux et dans les soins, ne sont ni dans nos habitudes, ni dans nos mœurs ;

Que la castration pour tous les chevaux, à un an ou 18 mois, excepté pour les étalons appartenant au gouvernement, où ceux qu'il aurait approuvés serait une mesure arbitraire, sinon despotique ;

Que les haras tel qu'il serait nécessaire qu'ils fussent constitués, en raison des modifications que nous demandons, nuiraient aux libertés industrielles ;

Enfin, que le cheval de pur sang, comme régénérateur de l'espèce chevaline, dans l'état actuel de notre sol, des intérêts qui ont surgi et de nos habitudes, est une assertion très-contestable.

Mais quel est l'homme de bon sens qui, pressentant toutes ces difficultés, ne se serait point assuré des moyens d'en triompher, non-seulement utilement et avantageusement pour l'État, mais même pour ses intérêts particuliers ? C'est ce que j'espère pouvoir démontrer en peu de mots.

Et d'abord pour les routes, en ce qui concerne les chemins vicinaux de grandes et de petites communications, trois années suffiraient pour

les mettre en bon état de viabilité, par la création de 2 cantonniers par commune.

Le premier serait payé sur les fonds que donne la loi de 1836, relative à l'entretien des chemins vicinaux, en supprimant les prestations en nature.

Le second, par les propriétaires de terres qui en seraient promptement dédommagés par l'élévation des baux et celle du capital.

Si, à cet égard, nous étions mis en demeure, nous dirions que sur l'arrondissement de Sceaux, notamment dans les communes de Fontenay-aux-Roses, du Plessis-Piquet, de Sceaux et de Chatenay, la valeur des propriétés depuis 12 ans s'est accrue, savoir: les terrains à bâtir, particulièrement dans la commune de Fontenay-aux-Roses, de 1,000 à 10,000 fr., les prairies dans les quatre communes que je viens de citer, de 1,200 à 4,500 fr., et les terres arables de 1,000 à 4,000 fr.; et cela depuis les routes que j'ai fait établir au moyen d'une souscription volontaire dans laquelle je suis entré pour moitié et souvent pour 2/3 (1).

Quant aux véhicules, il suffirait que la loi dé-

---

(1) Jetons un coup d'œil sur les routes royales et départementales, sur les routes vicinales de grandes et petites communications, sur les routes charretières, les chemins agraires et même les voies deve-

terminât le poids de chargement, le véhicule compris, et à cet égard je proposerais:

Que la charrette attelée d'un seul cheval ne puisse pas porter plus de 1,000 kilos, son poids compris.

---

nues indispensables à l'agriculture depuis la division des propriétés.

D'abord en ce qui concerne les routes royales et départementales, nous dirons :

Que le terrain qui a été employé pour les établir est non-seulement trop considérable, mais même que les divisions et les proportions qui leur étaient nécessaires sont incomplètes, c'est-à-dire que si les chaussées proprement dites doivent être de 6 à 7 mètres, et chaque acottement de 3 mètres et demi, ce serait 14 mètres au lieu de 23, et si l'on y ajoutait des trottoirs, si nécessaires aux piétons, à raison d'un mètre chacun, des fossés également d'un mètre pour l'écoulement des eaux qui pourraient servir à l'irrigation, et qui, par cette raison, devraient être placés en dehors des trottoirs, il résulterait même qu'avec ces améliorations, qui, selon nous, sont incontestables :

1° Que les routes royales pourraient encore être réduites de 23 à 20 mètres ;

2° Que si, les trois pentes indispensables à toutes les chaussées bombées pour l'écoulement des eaux à raison d'un centimètre par mètre, savoir : deux transversales et la troisième longitudinale, étaient établies d'une manière régulière, les deux acottements qui, en hiver et même en été, ressemblent beaucoup plus à des chemins abandonnés qu'à des parties de terrain appartenant à des routes de 1re et de 2e classes, seraient toujours en bon état.

Si nous passons à l'examen des chemins vicinaux de grande et petite communication, non-seulement la loi du 21 mai 1836 ne produit pas, au moyen des prestations, soit en deniers, soit en nature, les fonds nécessaires pour les établir, ni même pour leur entretien, mais elle ne contient pas davantage les indications qui seraient indispensables à MM. les maires pour les travaux qu'ils auraient à faire exécuter; et ce qui est plus extraordinaire, cette loi s'est encore abstenue d'établir pour la

Que celle attelée de deux chevaux, et n'en pouvant jamais atteler davantage, ne puisse pas porter plus de 2,000 kilos, son poids compris.

Que le chariot attelé de deux chevaux ne

---

police du roulage et des voitures destinées soit à l'agriculture, soit à des transports intérieurs, des règles analogues à celles qui sont prescrites pour les routes royales et départementales, comme si les mêmes chevaux qui servent à l'agriculture et même à des transports particuliers ne devaient jamais être employés à d'autres travaux.

En ce qui concerne les routes charretières et les chemins agraires, il est impossible que l'administration ne se préoccupe pas de l'influence fâcheuse qu'exerce sur les chevaux qui doivent servir au roulage accéléré, au luxe, et conséquemment à l'armée, des véhicules qui pèsent jusqu'à mille kilogrammes avant le chargement, indépendamment de l'obligation de parcourir des chemins tracés dans des terres grasses et sillonnées par de profondes ornières.

Enfin, relativement aux voies dont se sert l'agriculture, l'administration serait également blâmable, si ces nouvelles communications n'étaient point classées et entretenues, attendu que la division des propriétés les a rendues nécessaires pour le passage des charrues, des engrais et des récoltes.

Nous ne croyons pas, du moins quant à présent, devoir examiner les différents modes qui ont été suivis pour la construction des routes bloquées, pavées ou empierrées. Cependant nous croyons devoir dire que les dépenses qu'elles occasionnent nous paraissent exagérées, et que, quant aux chemins vicinaux de petite communication, les améliorations à faire ne sont point assez étudiées en ce qui concerne le mélange des terres, et que les travaux de terrassement qui doivent être exécutés par les prestations en nature, sont rarement faits en temps utiles ; ce qui conduirait à examiner la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux les supprimer et les convertir en numéraire, afin de pouvoir créer un cantonnier par chaque commune, indépendamment de celui que le possesseur du sol serait forcé d'entretenir.

puisse pas porter plus de 2,000 kilos, son poids compris.

Que celui attelé de quatre chevaux, et n'en pouvant jamais atteler davantage ne puisse pas porter plus de 4,000 kilos, son poids compris.

La loi autoriserait des exceptions, seulement pour les montagnes, au moyen de chevaux de conduite pris dans les localités.

Si nous ne considérions que les chemins vicinaux de grandes communications, les routes royales et départementales, l'on pourrait s'étonner de ces modifications. Mais, si l'on examine les détériorations que les charrettes actuelles causent sur les chemins communaux, sur les routes charretières et sur les chemins agraires, puis successivement l'obligation en raison de ces détériorations de se servir d'un cheval plus élevé et plus lourd, il faudra bien reconnaître que, dans l'intérêt même du cultivateur, un véhicule plus léger lui est plus avantageux, parce qu'indépendamment de ce qu'il remplacera par la vitesse des allures le poids qu'il aurait transporté au pas, sur un véhicule d'une plus grande dimension, l'achat d'un cheval plus léger, et consommant moins sous le rapport de la nourriture, serait une économie réelle et immédiate.

Quant aux observations qui porteraient sur les chariots, elles sont encore moins fondées par la

possibilité de cartayer, soit dans les chemins agraires, soit dans les chemins vicinaux de petites communications. Indépendamment de ce qu'on obtiendrait avec les chariots, sinon plus du moins autant d'avantages qu'avec les charrettes, il en est encore un dans l'intérêt de l'État que nous devons signaler, en raison de son importance; c'est celui d'habituer les cultivateurs et les conducteurs de roulage, à monter à cheval, ce qui augmenterait la durée de ce précieux animal, en ne le soumettant plus à porter et à traîner des poids au-dessus de ses véritables forces.

Enfin, quant à la dépense qui résulterait du changement des véhicules, comme le remplacement ne s'en ferait que lorsqu'ils seraient hors de service, que leur pesanteur serait sans utilité, que les moteurs n'auraient plus besoin de la même force, qu'il s'ensuivrait une diminution dans le prix d'achat et dans la nourriture; nous ne doutons pas que les propriétaires de ces véhicules promptement convaincus de tous ces avantages, ne s'empressassent de faire les modifications qui seraient prescrites par la loi.

Quant aux changements à apporter dans les écuries, dans la manière de nourrir les chevaux et dans les soins, qui ne sont malheureusement, nous le reconnaissons, ni dans nos habitudes ni

dans nos mœurs, nous dirons que c'est précisément parce que chacune de ces assertions n'est pas contestable, qu'en France le remplacement des chevaux se fait par 12e, tandis qu'en Allemagne il n'a lieu qu'au 18e, en Angleterre qu'au 25e et en Arabie qu'au 35e. Nous le demanderons, à quelles causes attribuer ces différences, si ce n'est à la dégénérescence de nos races, à l'excès du travail, au manque de soins, à l'entassement des chevaux dans les écuries qui, non-seulement, sont privées d'air, mais d'espace; de plus à une nourriture trop souvent mal choisie et mal récoltée, et à cette quantité d'eau dont on les abreuve au moment où ils vont être montés ou attelés.

Nous ne terminerons pas toutefois ces observations, en raison de toutes les considérations qui s'y rattachent, sans y joindre une dernière réflexion: c'est celle qui porte sur la différence des remplacements faits au 12e au lieu du 25e et qui peut être évaluée à 525,000 hectares (1); si au lieu de 300 mille poulinières, 150 mille devenaient suffisantes, à mesure que nos races de chevaux s'amélioreraient, et cela indépendamment, dirons-nous encore, du travail que pourraient faire ces 150 mille poulinières, les hommes qui

(1) Page 104. Notes économiques de M. Royer sur la statistique agricole de la France.

les surveillent, et aussi la quantité de bâtiments que l'on pourrait épargner.

Quant à la castration, nous demanderions qu'elle fût faite à un an ou 18 mois; afin que tous les chevaux, excepté ceux de gros traits, puissent également servir à l'artillerie, à la cavalerie, au luxe, au roulage accéléré et à l'agriculture. Il est facile de démontrer que cette mesure ne serait pas seulement dans un intérêt général, mais qu'elle ne serait pas moins favorable aux intérêts particuliers.

Et d'abord, si l'agriculture pour ses labours et pour ses charriages, n'achetait de chevaux que ceux qui auraient déjà servi aux différentes spécialités que nous venons d'indiquer, elle les payerait moins cher. La plupart des cultivateurs pouvant en outre avoir des juments, ils pourraient facilement, et presque sans dépense, faire quelques élèves; d'autant que les étalons qui seraient nés dans les haras devant toujours être de 1re qualité, les produits que les cultivateurs en obtiendraient auraient nécessairement une grande valeur, 1,500 gardes forestiers pourraient aussi faire des élèves de chevaux : et, à cet égard, je dirai que l'essai que j'en ai fait faire à Saint-Germain, à Marly, à Compiègne, à Rambouillet et à Fontainebleau, ayant eu les meilleurs résultats, nulle contradiction ne pourrait s'élever sur

cette assertion, qui serait encore confirmée par ce qui existe, soit en Allemagne, soit dans les provinces du Nord.

Ainsi, comme on le voit, la castration de tous les chevaux entiers, et leur remplacement par des étalons de 1re qualité, et de plus appropriés aux différentes localités qui existent sur notre sol, amèneraient promptement et sûrement des résultats tout à la fois non-seulement si désirables et si utiles pour la défense de notre pays, mais encore pour toutes les branches industrielles, notamment pour notre agriculture.

Nous avons aujourd'hui trois haras : le Pin, Pompadour et Rosières; plus dix-huit dépôts d'étalons placés à Abbeville, à Angers, à Arles, à Aurillac, à Blois, à Braisnes, à Cluny, à Jussey, à Langonnet, à Lamballe, à Libourne, à Montier-en-Der, à Pau, à Rhodez, à Saint-Lô, à Saint-Maixent, à Strasbourg et à Tarbes; et enfin un dépôt des remontes à Paris, et trois écoles vétérinaires, l'une à Alfort, la seconde à Lyon et la troisième à Toulouse. Il serait évidemment nécessaire d'organiser ces écoles, ou du moins les haras et les dépôts d'étalons, sur des proportions plus larges et d'une utilité tout à la fois plus directe et plus immédiate.

Si, depuis plus de trois siècles, les méthodes ou systèmes qui ont été suivis pour l'amé-

lioration de nos races de chevaux, ont été constamment en butte à tant de controverses, et surtout à tant de projets si divers, et parfois si opposés; il faut en attribuer directement la cause à ce qu'une question de cette importance n'a jamais été considérée, traitée ou prise dans son ensemble.

Les intérêts particuliers se sont toujours établis sans avoir égard à l'intérêt général : et les différents gouvernements qui se sont succédé depuis tant d'années, n'ont jamais assez fortement reconnu, ou n'ont point été suffisamment pénétrés de ce principe social : que les intérêts que nous appellerons secondaires ne pouvaient avoir de sécurité que lorsque l'intérêt général était constitué.

Nous le demanderons : après nos institutions, dans lesquelles nous comprenons l'administration générale du royaume, à cause de l'influence qu'elle exerce sur différentes spécialités, soit agricoles, soit industrielles, soit commerciales par des mesures législatives, quel objet plus grave et plus sérieux que celui qui porte sur la sécurité comme sur la défense de notre territoire?

La constitution des haras, telle que nous croirions devoir la proposer, indépendamment des perfectionnements ou des améliorations qui résulteraient des pratiques expérimentales, devrait

donc avoir cette condition : que non-seulement elle puisse satisfaire à tous les besoins du pays, soit généraux, soit particuliers ; mais que l'administration gouvernementale ait encore et toujours la possibilité de pouvoir les apprécier, et conséquemment de les étendre ou de les restreindre, soit sous le rapport de l'utilité, soit sous celui de la dépense, toutes les fois que l'intérêt général, de même que les intérêts secondaires, en reconnaîtraient la justice et l'équité. Et à cet égard nous croyons devoir rappeler les bases que nous avons établies, c'est-à-dire :

Que notre population chevaline s'élevait à trois millions ;

Que le renouvellement se ferait par 10e, les pertes comprises ; ce qui nécessiterait par an 300 mille poulains à créer, 300 mille juments à faire saillir, et conséquemment, mais nous ajouterons momentanément, la possession de 6 mille étalons, en supposant, avons-nous dit, que chaque étalon puisse couvrir 50 juments ;

Que l'agriculture utilisait 2,500 mille chevaux ; le roulage au pas 200 mille ; le roulage accéléré 150 mille, le luxe 75 mille, et le département de la guerre 240 mille au moment où les armées entreraient en campagne, et seulement 75 mille pour le pied de paix.

Aujourd'hui, l'État ne possède que 1282 étalons royaux et 294 étalons approuvés, en tout 1576. Nous pensons qu'il serait nécessaire que le gouvernement possédât 5,200 étalons, c'est-à-dire 3,918 en sus de nombre actuel ; et cela en supposant que l'industrie qui porte sur le roulage au pas pût conserver, sans les secours de l'État, les 400 étalons qui lui seraient nécessaires pour entretenir les 200 mille chevaux qu'elle utilise, et que les étalons approuvés par le gouvernement, et recevant un *encouragement* puissent arriver du chiffre de 294 à celui de 400. Quant aux 56 juments qui existent aujourd'hui dans les haras royaux, il serait indispensable de les porter à 300, et même à un chiffre plus élevé, si cela était possible, indépendamment de celles qui seraient *primées*, afin d'obtenir plus promptement le nombre d'étalons nécessaires pour arriver à l'utile transition que nous demandons, c'est-à-dire que notre pays ne passât pas d'un état de premier ordre, où il a toujours été, à un rang secondaire : ce dont il est malheureusement menacé, et nous pourrions ajouter à plus d'un titre.

Nous ne croyons pas nécessaire de pousser plus loin ces observations, sur la constitution des haras tels que nous les demanderions, d'après les données que nous venons d'établir ; non-seule-

ment parce que l'administration est en possession de tous les documents nécessaires à cet égard, mais de toutes les brochures ou mémoires qui ont été écrits sur cette matière, et qui plus est, du moins nous devons le penser, d'une appréciation raisonnée de tous les faits que donne l'expérience, et surtout parce qu'il nous a paru plus rationnel, ou du moins parce que nous l'avons jugé tel, que nous attendissions les modifications plus ou moins sérieuses, plus ou moins utiles, et conséquemment plus ou moins admissibles, que l'examen ou la discussion amèneraient sur ce travail, et aussi par une vérité qui sera de tous les temps, c'est qu'il y a quelqu'un qui a plus d'esprit que qui que ce soit; c'est tout le monde.

Enfin, nous arrivons à la dernière objection qui nous a été faite, celle de savoir si le cheval *thorough bred* ou de pur sang devait être considéré comme l'unique régénérateur de nos races chevalines. Notre réponse serait affirmative si l'état de notre sol, nos communications, nos véhicules comme poids et comme chargements, nos mœurs, nos usages, nos habitudes se fussent modifiés et surtout si le cheval arabe de pur sang selon les localités, et anglais de pur sang en raison de la nature du travail, étaient choisis avec *discernement* et qu'il en fût ainsi

pour les accouplements et pour les croisements.

Malheureusement, pour arriver à ces résultats aussi promptement que nous le désirerions, et cela à cause de leur utilité, nous éprouverons encore beaucoup de résistance et conséquemment une grande perte de temps.

Nous regardons comme un devoir dans l'état actuel des choses de dire au gouvernement: faites en ce moment tout ce qui dépendra de vous, administrativement et législativement pour vaincre toutes les difficultés dont l'évidence vous sera démontrée ; mais ne perdez jamais de vue, que le cheval de pur sang étant le seul régénérateur qui puisse améliorer toutes nos races chevalines, il faut qu'en lui faisant subir toutes les modifications qu'exigent vos besoins, vous marchiez vers lui en faisant de votre côté toutes les améliorations, nous dirons même tous les perfectionnements que l'économie a déjà reconnus et constatés soit chez nous, soit chez nos voisins.

En résumé, pour obtenir le cheval léger, avec toutes les conditions que nous avons indiquées, *la première question* à examiner, avons-nous dit, serait celle qui aurait pour condition de constater nos besoins.

La seconde, qu'il fût établi une statistique qui fît connaître non-seulement le nombre de che-

vaux qui existent en France, les localités où ils naissent, mais encore les quantités afférentes à chacun des besoins qui auraient été reconnus, et que, comme premier aperçu, nous avons établi, savoir: pour l'agriculture à 2,500,000, pour le roulage au pas 200 mille, le roulage accéléré 150 mille, le luxe 75 mille, le département de la guerre 240 mille, et sur le pied de paix seulement 75 mille.

La troisième, si l'ensemble ou partie de ces besoins n'étaient pas satisfaits, les mesures à prendre pour atteindre ce but.

La quatrième, les moyens à employer pour obtenir un cheval assez fort, assez énergique et assez léger dans ses allures pour satisfaire tout à la fois aux besoins de l'agriculture, du roulage accéléré, du luxe et de l'armée.

La cinquième, les améliorations à faire sur toutes les voies de communications, depuis le chemin agraire jusqu'à la route royale de première classe.

La sixième, la construction des véhicules, en y comprenant leur propre poids, la manière de les atteler et la pesanteur de leurs chargements.

La septième, les changements à faire dans les écuries, sous les rapports de l'air et de l'espace,

et aussi sur les soins à prendre pour améliorer la nourriture des chevaux.

La huitième, la castration pour tous les chevaux entiers, excepté pour les étalons appartenant au gouvernement, ou pour ceux qu'il aurait approuvés.

La neuvième, celle qui aurait pour but de démontrer la nécessité de reconnaître le cheval *thorough bred, ou de pur sang*, comme le principe régénérateur de toutes les races chevalines, et conséquemment les mesures législatives ou transitoires pour atteindre ce but.

La dixième, les rapports à établir entre l'administration gouvernementale et les libertés industrielles.

La onzième, le mode à suivre pour les remontes de l'armée, d'après les bases et les principes ci-dessus énoncés, en y comprenant la taille des cavaliers, leur pesanteur, celle du harnachement et de tous les objets d'habillements, d'équipements et d'armements.

Et enfin la douzième, l'organisation ou, qui mieux est, la constitution des haras, les courses comprises, ainsi que tous les essais nécessaires pour pouvoir se rendre compte de la force comme de la vitesse des chevaux ; et cela dans la nécessité comme dans le but de satisfaire à tous les

besoins du pays, soit généraux, soit particuliers, et surtout pour n'être dans aucun cas les tributaires des étrangers.

Le lieutenant général,

Comte de GIRARDIN.



3102

Collection Tabarant
P-4

PARIS, IMPRIMERIE DE PAUL DUPONT.