



N° d'ordre NNT : 2018LYSE2152

THÈSE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON

Opérée au sein de

L'UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2

École Doctorale : ED 483

Sciences sociales

Discipline : Histoire

Soutenue publiquement le 5 mai 2018, par :

Jean-Pierre AGUERRE

Au fil des attelages : Hommes, chevaux et voitures à Lyon et dans la région lyonnaise (1880-1939).

Essai d'histoire sociale.

Devant le jury composé de :

Florence BOURILLON, Professeure des universités, Université Paris 12, Présidente

Claude-Isabelle BRELOT, Professeure émérite des universités, Université Lumière Lyon 2, Examinatrice

Jean-Claude CARON, Professeur émérite des universités, Université Clermont-Ferrand 2, Examineur

Louis HINCKER, Professeur des universités, Université Clermont-Ferrand 2, Examineur

Jean-Luc MAYAUD, Professeur des universités, Université Lumière Lyon 2, Directeur de thèse

Contrat de diffusion

Ce document est diffusé sous le contrat *Creative Commons* « [Paternité – pas d'utilisation commerciale - pas de modification](#) » : vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d'en mentionner le nom de l'auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ni l'utiliser à des fins commerciales.

AU FIL DES ATTELAGES hommes, chevaux et voitures à LYON

et dans la région lyonnaise (1880-1939)
Essai d'histoire sociale

Thèse soutenue publiquement le 5 mai 2018
par Jean Pierre AGUERRE

ANNEXE

TABLE
DES TEXTES



1^{ERE} PARTIE LES CAVALERIES DE LA REGION LYONNAISE	6
CHAPITRE PREMIER LE CHEPTEL ÉQUIN À LYON DE 1880 À 1939	6
Document N° 1 Affiche de la préfecture du Rhône relative à la réquisition des chevaux, juments, mulets et mules	6
Document N° 2 Les perceptions collectant à Lyon la taxe sur les chevaux et les voitures	6
Document N° 3 Note des contributions indirectes relative aux chevaux et voitures à Lyon en 1925	8
CHAPITRE II LA ROTATION DU CHEPTEL ÉQUIN EN MILIEU URBAIN	8
Document N° 1 La boucherie chevaline à Lyon	8
Document N° 2 L'abattoir chevalin de Lyon vu en 1884 par son directeur	10
Document N° 3 Ce que vaut un cheval mort	13
Document N° 4 Rapport du Conseil d'hygiène public et de salubrité relatif au clos d'équarrissage et usine d'engrais Laracine, 21 avril 1886	13
Document N° 5 Pétition des habitants de La Mouche, des Brotteaux Rouges et des Rivières relative aux nuisances de l'équarrissage Malécot et de la fabrique d'engrais chimiques Cambon	17
CHAPITRE III LE CHEPTEL ÉQUIN DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON	18
Document N°1 Les aptitudes des races bovines utilisées dans le département du Rhône	18
Document N°2 Discours du conseiller général Bollet contre le renouvellement du traité liant le département de l'Ain et la Société hippique de l'Ain (1895)	19
Document N° 3 État du cheptel équin dauphinois en 1837 d'après le rapport d'un officier chargé de la remonte du 6 ^e régiment d'artillerie	23
Document N° 4 Rapport de G. Gavin, membre de la Commission hippique du préfet de l'Isère, relatif à l'élevage du cheval dans le département (1864)	25
Document N° 5 Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1903-1904	32
Document N° 6 Enquête sur l'espèce chevaline dans l'Isère. Réponse aux questions N°1, 2, 14, 15, 16, 17, et 28	37
Document N° 7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Questionnaire de M. Peyrieux	65
Document N° 8 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1902-1903	75
Document N° 9 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1905	77
Document N° 10 Réunion de la Commission d'agriculture de l'arrondissement de Vienne relative à la question chevaline (13 mai 1850)	78
Document N° 11 Lettre du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au préfet de l'Isère relative à l'amélioration de l'espèce chevaline (11 août 1859)	81
Document N° 12 Procès-verbal de la séance de la Commission hippique du 27 janvier 1864	83
Document N° 13 Rapport du Préfet devant le Conseil général de l'Isère sur la situation de l'industrie chevaline, session de 1864.	86
Document N° 14/A Rapport du marquis de Virieu présenté au Conseil général de l'Isère, relatif à l'amélioration de l'espèce chevaline. Séance du 27 avril 1876	89
Document N°14/B Discussion et conclusions relatives au rapport présenté par le marquis de Virieu au Conseil général de l'Isère sur l'amélioration de l'espèce de l'espèce chevaline. Séance 28 avril 1876	93
Document N° 15 Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands, 1871 (I)	95
Document N° 16 Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands (II)	96
Document N° 17A Débat sur le projet de traité entre le département et la Société hippique de l'Ain, session du 20 août 1879	98
Document N°17 B Négociation du renouvellement du traité entre le département de l'Ain et la Société hippique de l'Ain. 1879	102
Document N° 17 C Statuts de la Société Hippique du Département de l'Ain, 1890.	105
Document N°18 Le sang ou le gros, polémiques zootechniques dans la presse dauphinoise sur les étalons à utiliser dans le département de l'Isère	108
Document N°19 Manifeste du Comice agricole de Vienne en faveur du cheval de trait devant le Conseil départemental d'agriculture de l'Isère, séance du 2 avril 1892	118

Document N° 20 La Question chevaline dans l'Isère, d'après le vétérinaire Revouy porte-parole du Comice agricole de Vienne, juillet 1892	122
Document N° 21 Lettre du Comice agricole de Vienne-Roussillon au Conseil général de l'Isère condamnant l'emploi des étalons anglo-normands proposés par le dépôt d'étalons d'Annecy, 10 août 1892	123
Document N° 22 Réponse de M. de Chavigné, Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy au compte-rendu de la réunion du Conseil départemental d'agriculture, 1892	125
Document N° 23 Composition des stations de monte du dépôt d'étalons d'Annecy dans le département de l'Isère en 1898	127
Document N° 24 L'élevage du cheval de trait dans le Dauphiné d'après le Dr. Larrivée. 1905	129
Document N° 25 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août, 23 août 1906	133
Document N° 26 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1904	133
Document N° 27 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1905-1906	135

CHAPITRE IV CHEVAUX SUBVENTIONNÉS ET CHEVAUX GÉNÉRIQUES, LES DEUX LOGIQUES DE PRODUCTION DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON **136**

Document N° 1 Rapport du baron Quiot relatif à l'amélioration de la race chevaline, destiné au Conseil général de l'Isère, 1829	136
Document N° 2 Exposé du Préfet de l'Ain au Préfet de l'Isère relatif à la mise en œuvre du haras départemental de l'Ain (1864)	139
Document N° 3 Le type unique des étalons départementaux de l'Ain et la diversité de la demande d'après le rapport du baron de Belvey devant le Conseil général de l'Ain en 1821, extraits	141
Document N° 4 Rapport sur le haras départemental de l'Isère en 1837 et les perspectives de l'élevage chevalin	142
Document N° 6 Compte-rendu devant la Commission chevaline nommée par le Préfet sur la situation de l'élevage chevalin dans le département de l'Isère en 1850	145
Document N° 7 Compte rendu de l'emploi d'une somme affectée à l'achat de six chevaux étalons pour le département de l'Isère, 1838	150
Document N° 8 Cahier des charges pour la vente aux particuliers et pour la conservation des juments et des étalons départementaux de la remonte de 1833	151
Document N° 9 Lettre du Ministre de l'Agriculture au Préfet de l'Isère relative au rétablissement d'un dépôt d'étalons à Grenoble, 1874	153
Document N° 10 Commission réunie à l'initiative du sous-préfet de la Tour-du-Pin, relative à l'amélioration des races domestiques dans le département de l'Isère, 23 avril 1850	154
Document N° 11 Réponse au questionnaire adressé aux membres de la Commission hippique de l'Isère. 1864	157
Document N° 12 Arrêté du 12 février 1904 relatif à l'organisation des concours hippiques	174
Document N° 13 Rapport de M. Bollet à la Commission hippique de l'Ain relatif aux concours de pouliches et de poulinières, arrêté ministériel du 12 février 1904	179
Document N° 14 Projet d'arrêté du Préfet de l'Isère portant réglementation des concours de pouliches du département, 1903-1904	180
Document N° 17 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Questionnaire de M. Peyrieux.	184
Document N° 18 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909-1910	188
Document N° 19 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1900-1901	191
Document N° 20 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1907-1908	195
Document N° 24 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1899-1900	197
Document N° 25 Financements départementaux relatifs à l'amélioration de la race chevaline. Rapport de la Commission des finances, session d'août 1902, séance du 20 août 1902	200
Document N° 26 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1908-1909	201
Document N° 27 Situation du cheptel chevalin de l'Isère d'après un rapport du général baron Quiot adressé au sous-Préfet de La Tour-du-Pin en 1837	203

Document N° 28	Rapport au Conseil général de l'Isère de la Commission relative aux mérites respectifs de la race anglo-normande et de la race bretonne, séance du 26 août 1858	205
Document N° 29	L'élevage du cheval dans l'Isère d'après A. Mollard, vétérinaire à La Tour-du-Pin, 1873	206
Document N° 31	Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1898-1899	211
Document N° 32	Procès-verbal établi sur la demande du sous-Préfet de Vienne par la gendarmerie de la Côte-Saint-André (Isère) relatif à un étalon autorisé faisant la monte publique dans la commune de Pajay en 1907	213
CHAPITRE V LE COMMERCE DES CHEVAUX DANS LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON		214
Document N° 1	La production chevaline dans le département de l'Isère au lendemain de la Grande Guerre	214
Document N° 2	Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1904-1905	215
Document N° 3	Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1903	217
2^{EME} PARTIE LES HOMMES DU CHEVAL DANS LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON		218
CHAPITRE VI LA MATRICE RURALE DES HOMMES DU CHEVAL		218
Document N° 1	La commercialisation des machines agricoles à la campagne	218
Document N° 2	La frousse du client	219
Document N° 3	De l'utilité des groupements dans la sauvegarde des prix en maréchalerie	220
Document N° 4	Le gâchage des prix, 1922	221
Document N° 5	Les crédits octroyés par les artisans à leur clientèle	221
Document N° 6	La question du crédit à l'année au Congrès artisanal de Strasbourg (1926)	222
Document N°7	Le prix de la ferrure à Lyon en 1920	223
Document N°8	Le prix de revient en maréchalerie, 1922	224
Document N°9	Le prix de revient d'une ferrure, 1923	225
CHAPITRE VII L'AVENTURE URBAINE DES HOMMES DU CHEVAL		226
Document N° 1	Données relatives à la succession André Audiffren, loueur de voitures à Lyon	226
Document N° 2	Données relatives à la succession BELLON Jules Antoine Oswaldavin loueur de voitures à Lyon.	232
Document N° 3	Données relatives à la succession Gathier Jean-Claude, maître de remise à Lyon	234
Document N° 4	Données relatives à la succession Verger Françoise, épouse Jean Thermet loueur de voitures à Lyon.	235
Document N° 5	Données relatives à la succession Bousquet Jacques Louis Adrien, sellier carrossier à Lyon	236
Document N° 6	Collaborateurs de la classe 44 à l'Exposition universelle et coloniale de Lyon en 1894 : propositions des ouvriers à honorer d'une distinction	237
Document N° 7	Données relatives à la succession Goutebroze Claude Marie, ouvrier charron	239
Document N° 8	Statuts de l'association coopérative anonyme des ouvriers de la sellerie lyonnaise et liste des actionnaires	240
CHAPITRE VIII LA DIVERSITÉ DES ENTREPRISES URBAINES DE L'INDUSTRIE CHEVALINE		246
Document N° 1	Liquidation de la carrosserie Petrus Charrel	246
Document N° 2	Une production du carrossier Faurax à Lyon	248
Document N° 3	Envoi de délégations ouvrières à l'Exposition universelle de Paris en 1889. Considérations de deux ouvriers carrossiers sur l'exposition universelle de Paris en 1889	248
Document N° 4	Acceptation par la ville de Lyon de la soumission du carrossier Maupeu relative à la fourniture de deux voitures corbillard, 8 mai 1908	250
Document N° 5	L'atelier de charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) en 1922	253
Document N° 6	Charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) : voiture à quatre roues pour boucherie, 1921.	257
Document N° 7	Charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) : derby à deux roues ou charrette anglaise, 1921	258

Document N° 8 Devis de location de matériel et de fabrication proposé par le charronnage Rey au maire de Lyon	259
Document N° 9 Inventaire après décès et succession de Mme Émilie Benoîte Gauthier épouse de Fleury Aimé Trouillon, maître charron	259
Document N° 10 Concours de maréchalerie du 28 août 1898 organisé à Lyon par la Société d'agriculture, histoire naturelle et arts utiles de Lyon	264

3^{EME} PARTIE LES USAGES DU CHEVAL A LYON ET DANS LA REGION LYONNAISE **269**

CHAPITRE IX L'EXPLOITATION DU CHEPTEL EN MILIEU URBAIN : LA DIVERSITÉ DU TRAIT URBAIN **269**

Document N° 1 L'industrie fiacrière vue par l'hebdomadaire le <i>7^{ème} Jour</i>	269
Document N°2 Les métiers de l'OTL : les conducteurs	272
Document N° 3 Les métiers de l'OTL : les cochers	277
Document N°4 Les inquiétudes des cochers et conducteurs de l'OTL en août 1890	279
Document N°5 Les revendications des cochers et conducteurs de l'OTL rapportées par le <i>Salut public</i>	280
Document N°6 La grève des tramways de Lyon en juin 1891 vue par le journal républicain Le Progrès de Lyon	281
Document N° 7 La grève des cochers et conducteurs de l'OTL : revendications des grévistes	285
Document N° 8 L'acceptation par le Conseil d'administration de l'OTL des revendications formulées par les grévistes en juin 1891	285
Document N° 9 De la manière de quitter un tramway hippomobile	287
Document N° 10 Les feux de fenil	287
Document N°11 Le rôle de la cavalerie lors de l'incendie de la rue Centrale N°17, le 1 ^{er} février 1894 Rapport du capitaine Ponchon	288
Document N° 12 Acquisition de voitures funéraires. Soumission Joussemet. Rapport de M. le Maire de Lyon, rapport de la commission et débats au conseil municipal	289
Document N° 13 le service municipal des transports	298

CHAPITRE X LA CAVALERIE ET LES DÉCHETS DE LA GRANDE VILLE **300**

Document N° 1 La collecte des équevilles : la grève des rondeurs (I)	300
Document N° 2 La collecte des équevilles : la grève des rondeurs (II)	300

CHAPITRE XI LA PRÉSENCE DU CHEPTEL ÉQUIN EN MILIEU URBAIN **301**

Document N° 1 Maison et dépendances de M. Faure rue Grataloup et place Tabareau, Lyon IV ^e arrondissement	301
Document N°2 Pétition des riverains de la Montée de la Grand'Côte relative à la circulation sur cette voie et recommandation du service de la voie publique	301
Document N°3 Circulation au carrefour des rues Terme et Sergent Blandan	303
Document N°4 La circulation des voitures de charbon, rue Lanterne	303

CHAPITRE XII LES USAGES DU CHEVAL DANS LES CAMPAGNES DE LA RÉGION LYONNAISE **304**

Document N° 1 La production chevaline de l'Ain d'après le Comice agricole de Trévoux, 1897	304
--	-----

4^{EME} PARTIE LE CHEVAL SPECTACLE DES ELITES ET DES MASSES **307**

CHAPITRE XIII LE CHEVAL DISTINCTIF DE L'EXCELLENCE ÉQUESTRE **307**

Document N° 1 Une justification de l'équitation selon le Lyon républicain	307
Document N° 2 Le <i>Progrès de Lyon</i> soutient une pétition en faveur de la création d'une piste cavalière au parc de la Tête d'Or	307
Document N°3 L'équipage des Drags de Lyon	308
Document N° 4 Lettre du marquis de Mornay président de la Société Hippique Française au préfet du Rhône, 1885	309
Document N° 5 Concours de chevaux de selle à Lyon, 25 avril 1904	310
Document N°6 Le rapport annuel du Président de la Société hippique de Saône-et-Loire au préfet de Saône-et-Loire, 1885	311

Document N° 7 Attitudes et représentations au concours hippique de Lyon	313
Document N° 8 L'inauguration des installations de l'Association lyonnaise d'équitation	315
CHAPITRE XIV LE CHEVAL SPECTACLE	315
CHAPITRE XV LES COURSES : STRUCTURES ET INFRASTRUCTURES DE LA FÊTE HIPPIQUE POUR TOUS	315
Document N°1 Buffalo Bill à Lyon	315
Document N° 2 Mouvement hippique dans la région lyonnaise	317
Document N° 3 Les écuries et haras régionaux. Le haras de Civens	318
CHAPITRE XVI LES COURSES : DE LA CULTURE ET DES USAGES DE LA FÊTE HIPPIQUE POUR TOUS	320
Document N° 1 Portrait d'un bookmaker lyonnais	320
Document N° 2 Rapport au Ministre de l'Agriculture sur l'organisation matérielle des paris mutuels par les sociétés de courses parisiennes, 1891	321
Document N°3 La Grande semaine	325
Document N° 4 Les courses, manifestations sociales	327
Document N° 5 Les courses du Grand Camp : une page de sociologie urbaine vue par l'humoriste Trick	328
Document N° 6 Le défilé	331
CHAPITRE XVII LA FÊTE ÉQUESTRE AUX CHAMPS : SOCIÉTÉS DE COURSES ET HIPPODROMES DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON	331
Document N° 1 Plaidoyer du président Steiner-Pons pour la Société des courses de Lyon, mars 1876.	331
Document N° 2 Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands, 1876	335
Document N° 3 Les financements départementaux relatifs à l'amélioration de la race chevaline en Isère pour l'année 1885	338
CHAPITRE XVIII LA FÊTE ÉQUESTRE AUX CHAMPS : TYPOLOGIE DES SOCIÉTÉS DE COURSES DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON	339
Document N°1 Société hippique du département de l'Ain, 1864	339
Document N° 2 Statuts de la Société d'encouragement pour l'amélioration de la race chevaline de l'Isère, 1864	342
Document N° 3 Lettre du marquis de Virieu au Préfet de l'Isère relative aux modalités d'acquisitions des étalons du haras départemental par la Société hippique de l'Isère, 1868	344
Document N° 4 Les financements départementaux relatifs à l'amélioration de la race chevaline en Isère pour l'année 1885	346
Document N°5 Société des courses de Vienne pour l'amélioration de la Race chevaline, 1888	346

1^{ÈRE} PARTIE LES CAVALERIES DE LA RÉGION LYONNAISE

CHAPITRE PREMIER LE CHEPTEL ÉQUIN À LYON DE 1880 À 1939

Document N° 1 Affiche de la préfecture du Rhône relative à la réquisition des chevaux, juments, mulets et mules

Source : Arch. dép. Rhône, R 621

République Française – Préfecture du Rhône
Recensement général
des
Chevaux
Juments Mulets et Mules susceptibles
de réquisition pour le service
de l'armée.

Le Préfet du Rhône, Commandeur de la Légion d'honneur,

Qu'en exécution de l'article 37 de la loi du 3 juillet 1877, les propriétaires en nom particulier ou collectif, de Chevaux, Juments, Mulets et Mules, de tout âge et sans aucune distinction ou exclusion, doivent se présenter à partir du 1^{er} janvier 1898, à la mairie de leur commune, pour faire connaître le nombre, le sexe et l'âge et le signalement sommaire des animaux de cette nature qu'ils ont actuellement en leur possession.

Au terme de l'article 52 de la loi susvisée, les propriétaires de chevaux, juments, mulets et mules qui n'ont pas fait de déclaration à l'époque fixée, sont passibles d'une amende de 25 à 1000 francs, et ceux qui ont fait sciemment de fausses déclarations sont frappés d'une amende de 50 à 2000 francs.

La publication de cette affiche étant seule obligatoire, le défaut de tout autre mode de publicité ne constitue pas une excuse pour les propriétaires qui ne feraient pas de déclaration.

Pour éviter toute interprétation erronée, le public est prévenu que ce recensement est une mesure d'intérêt général prescrite par la loi, et qui n'apporte, en temps normal, aucune restriction au droit de propriété et aux transactions dont les animaux peuvent être l'objet.

Le travail ordonné tend seulement à établir un relevé exact des ressources sur lesquelles l'armée pourrait au besoin compter, **sauf le paiement d'une juste indemnité.**

Lyon le 18 novembre 1897

Le préfet du Rhône,
G. Rivaud

Document N° 2 Les perceptions collectant à Lyon la taxe sur les chevaux et les voitures

Source : arch. mun. Lyon, fond non classé, dossier 18 des taxes municipales

Désignation des circonscriptions	Perceptions de Lyon ou des communes comprises dans la circonscription	Limites de la circonscription	Adresse du bureau
1 ^{er} bureau Croix-Rousse	Croix-Rousse Jardin des Plantes	Nord département de l'Ain Ouest : la Saône Sud et Est : Rue d'Algérie, place des Terreaux, rue Puits-	13, rue des Augustins

		Gaillot, rue du griffon, rue Romarin, rue des Capucins, rue St-Polycarte, Montée de la Grande Côte, boulevard de la Croix-Rousse, Montée Bonnafous, le Rhône	
2 ^e bureau Les Terreaux	Sainte-Clair, les Terreaux, la Boucle	Nord et Ouest : limite Sud et Est du 1 ^{er} bureau, la Saône. Est : le Rhône Sud : rue de l'Ancienne Préfecture, place des Jacobins, rue Centrale, rue Thomassin	9, place Saint-Clair
3 ^e bureau Perrache	L'Hôtel Dieu	Limite sud du 2 ^e bureau Ouest : la Saône Est : le Rhône Sud : confluence	11, place Bellecour
4 ^e bureau Métropole	Métropole et Vaise	Toute la partie de la ville située sur la rive droite de la Saône	13, rue des Augustins
5 ^e bureau Le Parc	Les Brotteaux partie	Nord : le Rhône Ouest : le Rhône et le boulevard des Brotteaux Est : limite de Villeurbanne Sud : cours Morand, cours Vitton et cours Lafayette	1, rue Jubin Villeurbanne
6 ^e bureau Les Brotteaux	Les Brotteaux partie	Nord : limite du 5 ^e bureau Ouest : le Rhône Est : boulevard des Brotteaux Sud : cours Lafayette	171, rue Dugesclin
7 ^e bureau La Préfecture	Guillotière Nord partie	Nord : limite Sud du 6 ^e bureau Ouest : le Rhône Est : boulevard de La Part-Dieu Sud : cours Gambetta	15, rue du Bas-Port
8 ^e bureau Les Facultés	Guillotière Nord partie	Nord : cours Gambetta, cours Gambetta prolongé, route nationale N°6 de Paris à Chambéry Ouest : le Rhône Est : limite de Bron Sud : route d'Heyrieux, limite de Vénissieux	
9 ^e bureau La Mouche	Guillotière Sud partie	Limite sud du 8 ^e bureau Ouest : limite de Lyon Est : limite de Lyon Sud : limite de Lyon	
10 ^e bureau	Villeurbanne Nord		
11 ^e bureau	Guillotière Sud partie Villeurbanne partie	N : limite sud du 10 ^e bureau E : limite Ouest du 7 ^e bureau	

	Bron	S : limite Nord du 8 ^e bureau	
--	------	--	--

Document N° 3 Note des contributions indirectes relative aux chevaux et voitures à Lyon en 1925

Source : Arch. mun. Lyon, document non classé. Dossier 42 Taxes chemise 2, contributions indirectes contrôle

3 juillet 1925

Note pour Monsieur le Directeur,

Le rôle primitif de la taxe municipale sur les chevaux et les automobiles de l'année 1925 (éléments possédés en janvier) s'élève à fr. 1 684 000.

Il comprend 5400 chevaux et 11140 véhicules automobiles.

Si le nombre des chevaux a peu varié depuis 1920 (5400 au lieu de 5373) celui des véhicules automobiles a plus que triplé (11140 au lieu de 3600)

Cette augmentation incessante impose naturellement au service une besogne correspondante qu'il n'est plus possible d'assurer avec trois employés.

Acheter ou vendre une automobile plusieurs fois par an est aujourd'hui le fait de milliers de personnes. Ces opérations ne sont pas toujours déclarées par le public, elles doivent donc être suivies et contrôlées par le service en dehors des indications données par les vendeurs ou les acheteurs. Il en résulte que les relevés au registre d'immatriculation, à la préfecture, le pointage dans les recettes des Contributions indirectes sont, plus que jamais indispensables bien qu'ils demandent un temps considérable.

Le travail des guichets où se présentent souvent plus de 80 personnes par jour ne cesse également de prendre de l'importance.

De plus, au collationnement des fiches relatives au recensement des véhicules par l'autorité militaire, à leur envoi aux mairies d'arrondissement, à l'examen des réclamations viennent s'ajouter les milliers d'avis adressés à tout intéressé préalablement à l'imposition. Une bonne partie des automobilistes négligeant encore les formalités d'achat, et surtout de vente de leur voiture, l'envoi des avis préalables à l'imposition est de toute utilité pour l'établissement rationnel du rôle.

Il faut dire enfin que le nombre croissant des acheteurs d'automobiles en cours d'année rend nécessaire pour les intérêts de la ville, l'établissement de deux rôles supplémentaires.

Le premier de ces rôles comprendrait les véhicules acquis de février à juin ; il doit donner un total d'environ 150000 fr. ; sa publication devrait avoir lieu fin juillet. Le second comprendrait les véhicules acquis de juillet à décembre et serait publié en janvier.

Mais l'établissement du premier rôle ne sera possible que si le personnel du service – qui ne peut aller au-delà de l'effort actuel – est renforcé d'une unité.

CHAPITRE II LA ROTATION DU CHEPTEL ÉQUIN EN MILIEU URBAIN

Document N° 1 La boucherie chevaline à Lyon

Source : *Le Septième Jour*, 6 juillet 1913, 2^e année N°27.

Mangeurs de chevaux.

Lyon va prochainement s'enorgueillir de fastueux abattoirs, et tous les carnivores de la cité s'en réjouiront. À cette occasion, ne voudrez-vous pas chercher quels sont les goûts et les ragouïts de nos concitoyens ? La viande de bœuf, de veau, de mouton, de porc – ce « cher ange », ô Monselet ! – ne suffit pas à satisfaire les appétits coalisés. Vous savez que l'homme mange aussi « sa plus noble conquête »...

Vers le milieu du siècle passé, quelques savants, prévoyant sans doute l'avènement prochain et le règne de l'automobile, avisèrent que le cheval constituait un aliment de premier ordre. « Quand le muscle du vieux serviteur est usé, disaient-ils, sa chair vous est encore utile. Quand votre cheval ne peut plus servir, dévorez-le ! »

Doctrines féroces, mais humaines, et que propagèrent avec un plein succès les Geoffroy Saint-Hilaire, les Decroix, les Quatrefages. Ils affirmaient que notre dégoût de la viande chevaline reposait sur d'antiques préjugés, et qu'il était aussi naturel, en somme, de dévorer du cheval que d'absorber du bœuf ou de la vache. À l'époque des grands schismes d'Orient, les papes, défendant le christianisme contre les coutumes et les infiltrations asiatiques, avaient décrété que manger du cheval était faire acte d'idolâtrie. *Immundum est exim et execrabile*, dit Grégoire III. Mais les siècles ont marché. L'exécration pontificale n'a plus aujourd'hui, sa valeur de jadis et les chrétiens n'ont pas de meilleure raison pour détester le cheval que les juifs n'en ont pour abominer le porc.

En 1870-71, pendant le siège, l'hippophagie, par la force des choses, devint obligatoire. 65 000 chevaux furent sacrifiés à cette époque et Paris fut satisfaite de l'expérience puisque, depuis 1870, la consommation chevaline n'a cessé d'augmenter. Elle atteint 25 000 bêtes en 1900, 56 000 en 1906 et 64 660 en 1911. Nous rattrapons bientôt les chiffres du siège !

Vous connaissez les arguments des hippophages : la viande de cheval coûte infiniment moins cher que celle du bœuf ; elle est plus saine et plus nourrissante. Enfin, elle épargne à l'homme les dangers du « ver solitaire ».

Ces raisons suffirent pour que les philanthropes et les médecins fassent manger du cheval à leurs clients. Mais elles sont bien diminuées par la force des choses et par l'examen des faits. Tout d'abord le cheval de boucherie qu'on achetait à des prix dérisoires, il y a 25 ans, a vu ses tarifs augmenter dans des proportions considérables. La loi de l'offre et de la demande a opéré de telle sorte que la moyenne qualité des morceaux de cheval vaut maintenant aussi cher, sinon davantage, que le bœuf.

La Clientèle.

Il y a le filet, c'est vrai, le filet de cheval, que les gourmets peuvent se procurer moyennant 1,25 ou 1,50 le kilo, alors que le filet de bœuf coûte 2 fr. ou 2,50. C'est donc une notable économie pour les petits ménages. D'aucuns assurent que cette économie profite surtout aux cuisinières qui font danser l'anse du panier et servent à leurs maîtres du cheval pour du bœuf, c'est-à-dire des vessies pour des lanternes. Les patrons n'y voient que du bleu, si la cuisinière connaît son métier, car le filet de cheval, même cru, ressemble à s'y méprendre au filet de bœuf, pourvu qu'il soit congrûment lardé et paré.

La cervelle de cheval échoue chez les pâtisseries pour la confection des vol-au-vent et des timbales financières. Le foie, les poumons, la rate moins délicats, font les délices des chiens et des chats. Enfin les bas morceaux, dûment préparés, mélangés à la viande de bœuf ou du porc, remplissent quantité de saucissons et d'andouilles, dont Arles, Lyon et la Lorraine se disputent l'origine.

La consommation du cheval, de l'âne et du mulet n'est toutefois que peu de chose en France, si l'on considère les statistiques de l'étranger. L'Allemagne consomme, en effet, près de 150 000 solipèdes par an ! La Grande-Bretagne, par contre, se refuse obstinément à manger du cheval. Le pur-sang jouit encore, chez nos amis d'outre-Manche, de notables privilèges et d'une considération quasi-fanatique : le noble coursier du Derby ne saurait déceintement paraître sur la table d'aucun patriote anglais.

Telle est, brièvement résumée, la situation du cheval comestible. Notre ville participe-t-elle au mouvement hippophagique, et dans quelle mesure ? Il nous a paru curieux de le rechercher.

Les fournisseurs.

Tout au fond du quartier de la Villette, dans une ruelle plantée de cailloux pointus et bordée de bicoques malsaines, on découvre, derrière un large portail rouge, couleur de mauvais augure, l'abattoir municipal de chevaux. Le spectacle, qu'on interdit d'ailleurs, au profane, n'est pas précisément ragoûtant. Toutes les précautions d'hygiène sont prises, évidemment, et les inspecteurs veillent fidèlement à la bonne observation des règlements. Mais la vue de ses pauvres bêtes qu'on égorge et qu'on découpe soulèverait, au fond des cœurs les moins sensibles, et malgré la grande ombre de Geoffroy Saint-Hilaire, toutes les répugnances ataviques.

D'une bouche autorisée, nous avons pu recueillir les renseignements que voici :

L'hippophagie est en pleine décadence à Lyon. Les chiffres sont là pour le démontrer : tandis qu'on sacrifiait, en 1886, 3 770 chevaux de boucherie, on n'en abattait plus que 2 405 en 1900. En 1910, le total se réduisit à 1 580. Il se relève, en 1912, à 1 820. Mais ce n'est guère brillant. Quant au nombre des bouchers chevalins, qui dépassa la vingtaine, il n'est plus que de onze aujourd'hui.

À quoi cela tient-il ? Il est probable qu'on est revenu, chez nous, d'un engouement excessif. Les médecins se sont aperçus que la viande équine, naguère ordonnée aux anémiques, aux phtisiques, aux surmenés, n'offrait en somme aucun avantage appréciable à la nutrition. La preuve en est que les hôpitaux lyonnais se sont toujours refusés à donner du cheval à leurs malades. D'autre part, les tarifs de la boucherie chevaline ayant considérablement renchéri, on ne peut plus dire que le beefsteak de cheval soit le beefsteak du pauvre.

À Paris, au contraire, l'engouement persiste. Les médecins des hôpitaux donnent du cheval aux malades et la demande augmente dans de telles proportions que les marchands de la capitale viennent acheter des chevaux de boucherie jusqu'à Lyon. Ils achètent n'importe quoi et à n'importe quel prix : j'ai vu quantité de bêtes impitoyablement refusées par notre service d'hygiène et qui prenaient bel et bien le chemin de Paris. Songez qu'il y a, dans Paris, 300 boucheries chevalines et qu'on a livré, en 1911, près de 95 000 kilos de cheval à l'Assistance publique ! C'est ce qu'on pourrait appeler « l'hippophagomanie » médicale.

La vérité est que la chair d'un jeune cheval se rapproche beaucoup, comme saveur et comme qualité, de la chair d'un bœuf ; mais les chevaux de boucherie sont, pour l'immense majorité, de vieux chevaux, dont la viande, quoique saine et nutritive, est certainement moins assimilable que celle du bœuf ou du mouton.

Le cheval peut rendre, dans certains cas de grands services à la thérapeutique ; et surtout pour la préparation de divers produits pharmaceutiques. Mais je doute qu'il remplace la véritable viande de boucherie.

Le cheval, même en temps de paix, est un beau sujet de guerre.

Silex

Document N° 2 L'abattoir chevalin de Lyon vu en 1884 par son directeur

Source : arch. mun. Lyon, 474 WP 030

Observations à propos de la création d'un abattoir municipal pour la boucherie chevaline.

À monsieur le Maire,

À Messieurs les Conseillers municipaux de la ville de Lyon

Messieurs,

Dans la séance du 8 août dernier, un de vos honorables collègues, M. Quivogne, a déposé la proposition suivante :

1° création d'un abattoir municipal pour la boucherie chevaline ;

2° fixation à un franc par tête de cheval abattu au lieu de trois francs, taxe actuellement perçue par le détenteur de l'abattoir de Corne-de-Cerf.

Permettez-moi, Messieurs, de venir vous donner quelques éclaircissements sur la situation de l'abattoir, dont je suis le directeur, éclaircissements qui vous permettront d'apprécier la proposition qui vous est soumise et de prendre une décision en rapport avec les intérêts de la ville, qui sont, en même temps, ceux des contribuables :

La boucherie chevaline a été autorisée à Lyon en 1867. Exploitée d'abord par une personne de Paris et M. Chambéry, cette industrie ne prit pas d'extension jusqu'en 1870 ; ce n'est qu'à cette date fatale que les chevaux, vendus à des prix dérisoires, furent abattus en grande quantité ; c'était plutôt pour tirer parti des débris que pour faire usage de la viande chevaline.

Comme plusieurs bouchers s'étaient établis pour le commerce de cette viande, ils continuèrent leur industrie, faisant abattre les chevaux où ils pouvaient, sauf M. Chambéry qui avait fait construire un abattoir aux Charpennes, rue Belles-Femmes.

En 1874, cet abattoir, tenu dans de mauvaises conditions, souleva des protestations unanimes qui forcèrent M. Chambéry à fermer son établissement.

À ce moment, m'étant retiré des affaires par suite de la cessation de mon commerce, M. Chambéry me proposa une association pour la création d'un abattoir. La demande en fut adressée à la préfecture au mois de décembre 1874, et le 11 mai 1875, M. le Préfet m'accorda l'autorisation sollicitée. Mais les conditions imposées changèrent tout le plan de l'association (qui n'eut pas lieu) la permission étant accordée à titre d'essai et pouvant être retirée sur simple avis de l'Administration.

En présence des frais considérables que m'avait occasionnés mon installation et craignant que la permission me fût retirée, je sollicitai une audience de M. le Préfet, pour lui exposer la fausse situation dans laquelle je me trouvais.

M. le Préfet me répondit que, sur la demande du Conseil municipal, il allait prendre un arrêté créant un abattoir commun dans mon domicile, rue Corne-de-cerf, 15, et obligeant les bouchers de la ville de Lyon et de l'agglomération lyonnaise, qui se livrent à la vente de la viande de cheval, de mulet ou d'âne, comme denrée alimentaire, à faire abattre ces animaux dans l'abattoir commun. Cet arrêté porte la date du 22 juillet 1875

À partir de cette date, et par le fait de cet arrêté, qui m'imposait certaines conditions que j'ai remplies, un contrat me liait avec la Ville, représentée par M. le Préfet-Maire. Je fis de grands sacrifices pour installer d'une manière convenable ce nouvel abattoir, bien que j'ignorais à ce moment quels seraient les résultats de cette entreprise qui présentait un caractère très aléatoire.

La première année, 1080 chevaux furent abattus ; pendant une période de 6 ans, la moyenne n'atteignit pas 1 300 chevaux ; mes frais étaient donc à peine couverts.

Ce n'est que depuis la création du service d'inspection de la boucherie, que l'abattage a augmenté ; ainsi la première année 1 500 chevaux ont été amenés à l'abattoir, la seconde 1 600, la troisième 1 800, et enfin la quatrième 2 200.

Tous les bénéfices que j'ai pu réaliser ont été employés à créer des améliorations dans mon établissement, et c'est après une période de neuf ans, pendant laquelle l'abattoir a fonctionné, sans soulever aucune protestation sérieuse de la part des bouchers, sans donner lieu à aucune plainte des habitants du quartier, sans soulever aucune réclamation du comité d'hygiène et de salubrité publique, que l'on vient formuler une proposition qui ne tend à rien moins qu'à me ruiner !

Je pense, Messieurs, qu'avant de prendre une décision vous voudrez bien tenir compte d'abord des intérêts de la ville et ensuite de la situation qui ne serait faite par suite de la suppression de l'abattoir commun ;

En ce qui concerne les intérêts de la Ville, je vous ferais remarquer que l'abattoir commun, dans les conditions actuelles, rapporte annuellement à la caisse municipale huit mille francs nets, service d'inspection payé et par conséquent sans bourse délier.

Pour construire un abattoir municipal, il faut prévoir une dépense qui peut s'élever à 100 000 francs au minimum : acquisition de terrain, construction, achat du matériel, installation d'un service des eaux, canalisation, éclairage, entretien du bâtiment et du matériel, traitement du concierge et des employés, etc., enfin, indemnités et dommages intérêts au concessionnaire de l'abattoir commun. Toutes ces dépenses absorberaient le produit de la taxe de l'abattage et la Ville ne retirerait aucun profit de la création d'un abattoir municipal.

Quant à ma situation, sans parler des dépenses considérables qui m'ont été imposées par l'administration pour installer convenablement le service de l'abattoir, je vous ferai remarquer que j'ai renouvelé cette année mon bail, pour une nouvelle durée de dix années, avec une augmentation de 1200 francs par an ; le propriétaire ayant profité de ma position pour m'imposer cette augmentation. Si cet abattoir était supprimé, cette location resterait à ma charge, sans pouvoir en tirer profit.

Relativement à la somme perçue pour l'abattage des chevaux par le détenteur de l'abattoir, on objectera peut-être qu'en abaissant de 3 francs à 1 franc la taxe, on favorisera l'industrie de la boucherie chevaline, on augmentera le nombre de chevaux abattus et l'on fera cesser les tueries clandestines.

À cela je répondrai que ce nombre ne peut pas augmenter, car on n'élève pas les chevaux pour l'abattage et aujourd'hui il s'établit des boucheries chevalines dans tous les grands centres ce qui fait que Lyon ne pourra s'alimenter que dans un certain rayon. D'ailleurs, l'exemple de Paris peut nous suffire : en consultant la statistique, on voit que sur dix-sept mille chevaux abattus annuellement dans les dix premières années, actuellement il n'y en a plus que sept à huit mille.

Cette année le nombre des animaux abattus, à Lyon, pourra augmenter de deux à trois cents ; vu le prix excessivement élevé des fourrages, beaucoup de propriétaires ne garderont pas leurs chevaux ; les bouchers, profitant de cette situation, achèteront à vil prix et abattront le plus possible. Mais ce serait une grave erreur de se baser sur ce chiffre comme moyenne, car, l'année prochaine, les chevaux étant plus rares et par conséquent le prix plus élevé, il y aura certainement une différence en moins qui peut s'évaluer à quatre ou cinq cents.

D'autre part, les bouchers ne se plaignent nullement de l'élévation de la taxe qui est actuellement de 8 francs par tête de cheval, dont 5 francs pour la ville ; leur commerce est assez florissant et, ayant débuté avec rien, ils réalisent des bénéfices certains qui leur permettent d'être tous dans une situation aisée.

Quant aux abattoirs clandestins ce n'est pas l'abaissement de la taxe qui les fera disparaître, car les animaux abattus dans ces tueries sont tous malades ou dans un état de maigreur tel qu'ils seraient certainement saisis par le service de l'inspection.

Pour toutes ces considérations, j'espère, Messieurs, que vous ne donnerez pas suite à la proposition qui vous est présentée et que vous laisserez les choses dans le statut quo.

Je vous prie Messieurs les membres du Conseil municipal de vouloir bien se rendre compte par eux-mêmes de la bonne tenue de mon établissement et de sa commodité.

Quant à la salubrité qu'il présente relativement à l'hygiène publique, veuillez prendre connaissance du rapport du Conseil d'hygiène, déposé le 19 juin 1884, la Préfecture du Rhône, rapport qui m'a occasionné, par suite des transformations demandées, une dépense d'au moins 2 000 francs.

Lyon le 18 août 1884.

Le directeur de l'abattoir
Loizel

Document N° 3 Ce que vaut un cheval mort

Source : *Le Sud-Est*, journal agricole et horticole paraissant mensuellement, 1874, 12^e volume, p. 104

Beaucoup de personnes enfouissent les chevaux morts, parce qu'elles ignorent la valeur des parties qui les composent et de quelle façon ingénieuse l'industrie sait en tirer parti. Voici à ce sujet quelques détails qui seront sans doute lus avec curiosité.

Un cheval ordinaire a environ 1500 grammes de crins, tant courts que longs, représentant une valeur d'environ 2 francs.

La peau vaut 18 à 20 francs.

Le sang cuit et réduit en poudre est évalué à 3 francs.

Les viscères, boyaux, etc., ne dépassent pas la valeur de 1 fr.80.

Les tendons qu'on emploie pour la confection de la colle forte, pèsent ordinairement 2 kilogrammes et se vendent, après leur dissection, 1 fr.40.

La graisse varie selon l'état du cheval, elle se vend 1 fr.30 le kilo. Un cheval en bon état peut en fournir de 25 à 30 kilos.

Les fers et les clous ont une valeur d'environ 30 centimes.

Les os décharnés, pesant ordinairement de 46 à 48 kilos, et qui servent à la fabrication du noir animal, se vendent de 2 fr. 20 à 2 fr.40 centimes.

En outre, la viande sert à faire de l'engrais et se vend 10 à 15 centimes.

En somme, un cheval mort rapporte plus de 50 francs à l'équarrisseur ; on ne doit pas le céder à moins de 15 à 25 francs, suivant les cas.

En tout cas, si on enfouit le cheval, après en avoir tiré la peau, les crins, les onglons, on peut le diviser en quartier qu'on enfouit dans une fosse en les saturant d'acide sulfurique ou de chaux vive en poudre. Au bout de six mois, les chairs sont dissoutes et transformées en une masse d'engrais animal de qualité supérieure, d'une valeur de 25 à 30 francs.

Ce que nous disons du cheval s'applique également aux autres bestiaux. Leurs cadavres sont propres à former un engrais de même nature.

(Journal de la Société d'agriculture d'Ille-et-Vilaine).

Document N° 4 Rapport du Conseil d'hygiène public et de salubrité relatif au clos d'équarrissage et usine d'engrais Laracine, 21 avril 1886

Source : arch. dép. Rhône, 5 M 137, Malécot

Le sieur Malécot, successeur non immédiat de l'usine très connue et non moins mal famée de la maison Laracine, située à Lyon La Mouche, quartier des Rivières, a demandé à continuer, dans le même établissement d'équarrissage, la fabrication des engrais ainsi que le traitement des sangs et albumines provenant des abattoirs de la ville de Lyon.

Si l'on s'en rapporte au texte de la demande, il ne s'agirait que d'un renouvellement d'autorisation, mais en fait, il n'est question que d'équarrissage dans le décret qui a autorisé M. Laracine et non d'engrais, depuis lors ajouté, décret émané du Conseil d'État en date du 23 août 1841. Déjà le recours à cette haute juridiction ne nous prouve-t-il pas que le pétitionnaire avait rencontré sur place certaines difficultés à la création de son établissement ?

Or depuis cette époque reculée, des plaintes légitimes n'ont cessé de faire parler de cette usine, alors que pendant bien des années, à peu près seule dans ces quartiers pourtant éloignés, elle a réuni contre elle toutes les malédictions notamment des habitants de la rive droite opposée du Rhône.

Pendant, une descente des lieux par le Conseil d'hygiène a été ordonnée, il y a 12 ans environ, et votre même rapporteur faisait partie de la Commission ; aussi peut-il affirmer que des prescriptions sévères furent la conséquence de cette visite, mais qu'il n'en reste pas trace,

pas plus au dossier que dans les ateliers où nous retrouvons les mêmes encombrements, la même infection augmentée d'additions non moins défectueuses.

C'est en effet une même cour d'accès mal pavée, toujours dans ce dernier, c'est le même défaut d'espace, sans circulation possible à travers le pêle-mêle de ventrilles, de carcasses et d'hommes penchés sur les cadavres de chevaux et de chiens et piétinant dans la boue sanieuse qui recouvre le sol jonché de débris d'animaux, sans compter les entassements de chaque côté de la porte d'entrée, ici de peaux diverses et là de pieds de chevaux, jusqu'à hauteur de l'épaule.

Dans le même atelier, à gauche, trois bouilleurs autoclaves, pouvant contenir chacun trois chevaux dépecés ; au fond un bouilleur non fermé, dans lequel cuirs et tendons seront dissous à chaud dans l'acide sulfurique. À droite, les meuletons pour trituration des superphosphates avec liquide ci-dessus. D'autres avec sang et sulfates de fer.

Les autoclaves à trois chevaux par cuite peuvent fournir 3 opérations par 24 heures, et chaque fois, le bouillon chaud est dégraissé et lâché simplement et négligemment sur le sol de l'atelier, qu'il parcourt dans toute son étendue, sous prétexte de laver la surface, et va s'écouler jusqu'à l'extrémité de l'établissement dans une vaste fosse ; c'est à coup sûr très économique, mais le lavage à l'eau gélatineuse et puante n'avait pas encore été inauguré !

Les graisses sont mises à part et les chairs, soumises à la presse, sont ensuite desséchées, un peu n'importe comment dans la composition d'un engrais appelé phospho-guano !

L'encombrement est parfois considérable lorsque, par exemple 20 à 30 chevaux sont amenés à l'usine dans la journée, ou que dans la matinée la fourrière y a conduit, en même temps, une vingtaine de chiens. Déjà dans le milieu du jour le pêle-mêle des écorchés et des arrivants est à son comble, et le spectacle est vraiment hideux ; l'on a alors besoin d'être rassuré par des faits d'innocuité générale enregistrés par la science pour ne pas trop s'émouvoir sur les suites des contagions possibles en présence de tant d'animaux accumulés, non seulement hors de service, mais abattus après des cas de morve, de farcin ou de rage, comme nous en avons été témoins M. Raulin et moi chargés de cette étude.

La coction sulfurique des tendons et des cuirs dans un cuvier en plomb dégage des odeurs d'abord très fortes d'acides sulfureux et ensuite très écœurantes, que n'enlève aucune cheminée d'appel.

Les viandes cuites, distribuées dans un grenier ou séchoir à tous vents y séjournent longtemps en été et indéfiniment en hiver, pendant que de nouvelles productions similaires, issues des bouilleurs s'accumulent non sans infection, et, entassées au pied du séchoir, en plein passage, attendent leur tour de dessiccation prolongée.

Enfin lorsque le premier résultat de cette tentative de dessiccation à l'air libre est plus ou moins obtenu, les chairs sont descendues dans le séchoir à air chaud fonctionnant de la façon la plus primitive et la plus insuffisante. Ces séchoirs, à moyenne température, et presque sans renouvellement d'air sont entièrement à transformer ; ils ne peuvent suffire à la rigueur que pour la dessiccation du sérum et du sang abandonnés sur plaques de fer blanc, comme dans les premières opérations de dessiccation de la gélatine.

De tous les séchoirs de la maison, le plus primitif et le plus barbare est celui que nous avons déjà vu, il y a quelques années, dans l'atelier même où il était devenu intolérable, et que nous retrouvons aujourd'hui à 200 m. de l'établissement, à l'extrémité méridionale du clos, où nous l'avons découvert au moment de nous retirer car il ne figure pas sur le plan. C'est un séchoir à feu nu et à tout vent, à hauteur du mur de clôture, et au-dessus duquel on dépose une couche de plusieurs centimètres d'engrais composée de sang, de sulfate de fer et de sulfo-phosphates. Or la matière ainsi disposée et inégalement chauffée exhale, à de certains moments, les senteurs les plus nauséabondes et les plus pénétrantes, c'est-à-dire pendant que les couches profondes sont l'objet d'un surchauffage plus ou moins intense. Cette demi-torréfaction, en effet, nous a été signalée comme la plus insupportable et cela devait être.

Nous venons donc de parler sommairement des locaux, des matières premières, des opérations principales ; disons un mot des produits fabriqués sous le nom d'engrais, suivant une note manuscrite que nous avons exigée pour être jointe au dossier, car, sous la dénomination élastique d'engrais, l'usinier pourrait se permettre toutes sortes de préparations plus ou moins insolites comme nous en avons rencontrées il y a quelques années, où l'on réalisait du gras de cadavre par la putréfaction, lente de cadavres de chevaux abandonnés dans certaines conditions.

Or les engrais de la Maison Malécot sont des engrais :

- 1° de sang desséché après coagulation avec le sulfate de fer
- 2° de viandes desséchées et pulvérisées ;
- 3° de superphosphates minéraux ;
- 4° de superphosphates d'os ;
- 5° des engrais de cuirs dissous dans l'acide sulfurique et absorbés par des phosphates minéraux ;
- 6° de phospho-guano cité plus haut, composé de viandes ou de sang superphosphatés et alcalisés par la potasse.

D'autre part, préparations d'albumine de sérum et de sang desséché, pour la clarification, et de graisses animales.

Les plaintes émanent d'abord d'une pétition de 53 habitants de Lyon ; 2° d'une copie de protestation collective d'habitants d'Oullins ; 3° d'une délibération du conseil municipal de cette commune.

Toutes ces protestations ont trait aux émanations infectes et dites dangereuses de cet établissement, et le passé de ce dernier ne justifie que trop réellement les appréhensions que ces protestations ont formulées, moins peut-être par les questions de danger, et si l'avenir ne devait être qu'une répétition de ce qui s'est passé, nous ne pourrions que donner raison aux plaignants. Nous nous étonnons même que l'on n'ait pas réuni un plus grand nombre de signatures.

Cependant, ces plaintes sont entachées de quelques erreurs dont il faut tenir compte : les unes semblent croire à l'ouverture d'une usine nouvelle ; les autres, et le Conseil municipal d'Oullins est dans ce cas, protestent en même temps, et contre l'usine en cause, et contre une enquête concernant une usine de sulfure de carbone ; puis, en ce qui concerne les distances, mal appréciées, elles demandent, en cas d'autorisation, que l'usine du demandeur qui n'est séparée d'Oullins, y est-il dit, que par la largeur du Rhône, soit reportée à 500 ou 600 m. plus loin.

Or, l'équarrissage qui nous occupe est non seulement entouré d'un périmètre de protection, ou terrain dépendant de l'usine qui porte déjà à 250 m. l'éloignement des habitations les plus voisines, mais d'autre part, l'établissement est à 500 m. de la rive gauche du Rhône et la largeur de ce dernier prolonge de plus de 400 m. l'intervalle entre le pétitionnaire et les plaignants de la rive droite.

En conséquence, sous ce rapport, les réclamations du conseil municipal plaignant seraient d'ores et déjà satisfaites, si n'était cette circonstance que les vents d'Est peuvent porter à l'occasion les émanations jusqu'aux sommets des versants de la rive droite (voir plan).

Les chantiers d'équarrissage, comme les ont considérés théoriquement MM. Monfalcon et de Polinière (ce dernier ancien membre du Conseil d'hygiène et de salubrité du Rhône), ne sont que des succursales d'abattoirs, mais il faut tenir compte de ce que, dans les abattoirs, tout est réglé avec soin, tout est organisé avec précaution et tout est surveillé avec vigilance ; tandis que, dans l'espèce, tout est maintenu dans le désordre d'une installation informe, aggravée de suradditions nombreuses et de complications de fabrique d'engrais. Inutile d'ajouter que la surveillance même ordonnée, n'existe pas et que sans elles, les meilleures prescriptions seraient sans effet, tant les ouvriers sont enclins à se soustraire aux règles de

précautions d'une organisation des plus complètes, alors même que ces ordonnances ont pour objet de les protéger spécialement.

M. Malécot, en définitive, a demandé le renouvellement de son autorisation ancienne et complétée par les additions touchant la production d'engrais.

Quant à nous, Messieurs, c'est la rénovation de l'usine toute entière que nous avons à vous demander préalablement.

En conséquence, nous poserons d'abord le principe à savoir que l'autorisation ne saurait être accordée, vu l'état déplorable de cette usine, pendant plus de 40 années d'exercice, sans la réalisation préalable de *desiderata* ou conditions de fonctionnement dont il sera parlé ci-après, conditions qui seraient communiquées au demandeur en laissant à sa charge le soin et le devoir de les accomplir avec succès, et cela dans l'espace de 3 mois pour être ensuite définitivement autorisé après constatation ou contrôle soit par le Conseil, soit par agent compétent.

En conséquence encore, pour éviter des répétitions oiseuses, nous passons à l'énoncé des conditions voulues :

Considérant donc d'abord qu'il s'agit d'un service public appelé à recevoir des chevaux et autres animaux domestiques morts par accident ou naturellement, ou abattus parce qu'ils sont affectés de maladies contagieuses ou hors de service, qu'il s'agit de les écorcher et de les dépecer pour livrer une partie de leurs restes à l'industrie, ou de les traiter sur place pour les convertir en matières sèches imputrescibles et utilisables en agriculture, en conséquence de ces grands intérêts d'ordre général il y a lieu d'autoriser.

Mais considérant qu'il importe aussi à un haut degré et toujours au point de vue de l'hygiène de retenir que, bien que le demandeur intelligent ait compris l'importance de nos observations et la nécessité de réformes à lui communiquées, malgré enfin la promesse par lui faite de s'y conformer d'ores et déjà par des études pratiques, il n'est pas moins indispensable de déterminer les conditions à stipuler et à imposer au demandeur à qui elles seront préalablement soumises pour être réalisées dans un délai déterminé avant autorisation définitive.

Nous concluons : 1° le sieur Malécot est autorisé à continuer au même lieu, en conservant les mêmes dépendances ou périmètres de protection, son établissement d'équarrissage, de traitement des sangs et d'albumine provenant des abattoirs, et de fabrication d'engrais limitée suivant les termes de sa demande aux espèces suivantes : sang desséché, viandes desséchées ; superphosphates minéraux ; engrais de cuirs et tendons dissous dans l'acide sulfurique absorbé par des phosphates minéraux ; phospho-guano, enfin, composé de viandes et de sang superphosphatés additionnés de potasse.

2° L'établissement sera entouré de peupliers ou grands arbres à 4 m. au moins les uns des autres et destinés à diviser les buées odorantes qui pourraient s'élever de l'usine ;

3° La cour d'accès sera bétonnée ou couverte en pavés d'échantillon avec pente et rigole pour remplacer le pavage imparfait actuel constamment souillé, et permettre l'écoulement soit des eaux pluviales soit des lavages devant entretenir sa surface en parfait état de propreté ;

4° Des cases abritées et munies de sol étanche recevront dans un coin de la dite cour les animaux qui ne seraient pas abattus dès leur arrivée ;

5° La cuisson sulfurique des cuirs et tendons sera enlevée de l'atelier principal et rapprochée de la grande cheminée avec laquelle sera mis en communication son couvercle d'une seule pièce et mobile par élévation et abaissement à l'aide de chaînes, poulies et contrepoids ou sera transportée dans une annexe avec cheminée spéciale ;

6° Les parois des murs de l'atelier principal, exposées à recevoir des contacts, éclaboussures ou écoulements de toutes sortes, seront cimentées à une hauteur de 2 m. à partir du sol ;

Les bouillons filtrés par toiles métalliques placées au fond des autoclaves, ne seront pas déversés sur le sol, mais s'écouleront directement dans la citerne ou par tuyaux ou par canaux souterrains les liquides de la fosse seront désinfectés avant d'être enlevés et livrés à l'agriculture ;

8° Des étaux en pierre ou en métal élevés à 0,50 cm du sol, ou mieux de grandes gerles ou cuiviers placés à même hauteur, recevront d'une part qui les peaux fraîches, qui les os, à enlever dans la journée, d'autre part les pieds et tous autres débris d'animaux attendant leur tour de cuisson de manière à laisser, sur toute la surface du sol, libre d'accès aux eaux de lavage ou aux balais après emploi de sciure de bois ;

9° Le sol lui-même sera partout dallé avec joints cimentés ou bitumés, avec pentes et rigoles pour l'écoulement des liquides sanieux ou provenant des déjections intestinales, liquides devant se rendre dans la fosse ou citerne étanche et couverte ;

10° Le sol de l'atelier sera entièrement nettoyé 2 fois par jour en été et au moins une fois en hiver, avant fermeture ;

11° Les matières provenant des animaux équarris et tous les sangs destinés à la fabrication des engrais seront dans les 24 heures convertis en divers produits non-putrescibles, à brefs délais, soit par coction, soit par coagulation à l'aide du sulfate de fer et le plus promptement enfin par dessiccation complète ;

12° Les étuves à dessiccation de sérum et de sang pour clarification pourront être maintenues ;

13° Les graisses ne seront pas purifiées dans l'établissement, le cas n'ayant pas été prévu ;

14° Les 3 séchoirs de viande et de sang sulfaté ou sulfo-phosphaté pourront être réunis, mais seront entièrement réorganisés avec air surchauffé ventilateur et communication avec haute cheminée aspirante ; il sera prudent de prévoir dans l'installation nouvelle l'obligation, qui pourrait un jour être ordonnée, de la combustion des gaz sortant des séchoirs et devant traverser une colonne de cook incandescent avant d'être enlevés dans l'atmosphère ;

15° Cette haute cheminée des séchoirs, en brique ou surmontée de cornets, n'aura pas moins de 20 mètres au-dessus du faîtage du bâtiment ;

16° Les voitures qui transporteront à l'équarrissage les animaux morts ou de ces derniers des peaux ou autres issues, seront couvertes, fermées et munies de plaques indiquant leur usage ou destination ;

17° La présente autorisation ne sera délivrée au pétitionnaire qu'après accomplissement des réformes ou conditions ci-dessus, pour la réalisation desquelles un délai de 3 mois lui est accordé ;

18° Cet établissement sera soumis à une surveillance spéciale.

Lyon le 4 mars 1886.

Document N° 5 Pétition des habitants de La Mouche, des Brotteaux Rouges et des Rivières relative aux nuisances de l'équarrissage Malécot et de la fabrique d'engrais chimiques Cambon

Source : arch. mun. Lyon, 1108 WP 18

Novembre 1904

Les soussignés, habitants de la Mouche, des Brotteaux Rouges et des Rivières, ont l'honneur de vous confirmer la pétition qu'ils vous ont adressée en 1902, relativement aux odeurs insupportables dégagées par l'établissement d'équarrissage Malécot et la fabrique d'engrais chimiques Cambon, sises 70 chemin des Culattes.

Pendant quelques mois après la remise de notre précédente pétition, ces odeurs, sans jamais cesser complètement, ont cependant été réduites de façon à moins incommoder les habitants de ces quartiers ; mais ce répit n'a pas été de longue durée, et les pratiques que la

vigilance du Conseil municipal avait pu faire cesser momentanément ont été reprises, d'abord timidement, puis sont redevenues peu à peu l'habitude des établissements dont nous nous plaignons.

Actuellement, les quartiers ci-dessus sont aussi fortement incommodés qu'ils l'étaient en 1902.

La maison Malécot ne se contente pas de manipuler les cadavres provenant d'animaux provenant de la ville, mais elle consomme en quantité des cadavres expédiés de points très éloignés de Lyon et du département, qu'elle reçoit par chemin de fer, (l'arrivée se fait généralement par la gare de Saint-Fons) de telle sorte qu'ils arrivent dans un état complet de putréfaction.

Nous n'avons pas besoin, Monsieur le Maire et Messieurs les Conseillers municipaux, d'insister sur le danger que présente pour la population, le charroi sur la voie publique, à toute heure du jour, de ces corps en pleine décomposition ; indépendamment de l'odeur nauséabonde qu'ils répandent, et qui subsiste encore longtemps après leur passage, ils peuvent certainement être la cause de beaucoup de maladies dont l'origine est quelquefois ignorée.

Monsieur le Maire,

Messieurs les conseillers municipaux,

Les soussignés, confiants dans votre souci de l'hygiène publique vous prient de faire cesser cet état de choses, notamment d'interdire à cette maison (si cela est au pouvoir de la Municipalité) la réception de cadavres d'animaux autres que ceux de la ville, et d'obliger cet établissement à travailler dans de meilleures conditions d'hygiène, en recherchant les causes des odeurs écœurantes dégagées par l'usine elle-même et les moyens de les faire cesser.

Nous vous prions, Monsieur le Maire et Messieurs les Conseillers municipaux, d'agréer l'assurance de notre profond respect.

Suit le nom et l'adresse des pétitionnaires.

CHAPITRE III LE CHEPTEL ÉQUIN DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Document N°1 Les aptitudes des races bovines utilisées dans le département du Rhône

Source : arch. dép. Rhône, 7 MP 142

Lyon le 1^{er} juillet 1902

À Monsieur le Préfet du Rhône

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous faire connaître au nom de tous les membres réunis, les conclusions auxquelles s'est arrêtée la Commission que vous avez convoquée à la préfecture salle N°10, le jeudi 5 juin dernier, à effet de déterminer quelle est la race ou quelles sont les races bovines dont il conviendrait de favoriser la propagation dans le département du Rhône, comme s'adaptant le mieux aux besoins de la région, au genre de cultures et à la nature du sol.

Ces conclusions unanimement acceptées après une discussion à laquelle chaque membre de la Commission apporta l'appoint de ses lumières spéciales, se réfèrent aux considérations suivantes :

1) Dans le département du Rhône – par suite de la variabilité de la nature du sol, de la topographie, des besoins culturels, d'une part ; de la densité de l'agglomération lyonnaise, dont l'approvisionnement en lait frais a ses exigences particulières, d'autre part – il y a place non pour une seule race, mais bien pour plusieurs races bovines.

2) En aucun point du département, les conditions actuelles de l'agriculture régionale ne permettent l'extension d'une race spécialisée dans une aptitude unique. Partout au contraire, les races mixtes, produisant à la fois de la viande, du lait et du travail mécanique, sont indiquées.

3) Dans les parties montagneuses et siliceuses du département (cantons de Monsols, Thizy, Amplepuis, Saint-Symphorien-sur-Coise, Tarare, Saint-Laurent-de-Chamousset, etc) il convient de favoriser l'expansion des races robustes, réputées pour leur aptitude au travail mécanique (culture du sol, charrois, etc) et qui fournissent en même temps une certaine quantité de lait ou, le moment venu, s'engraissent facilement.

4) Dans les parties basses et calcaires, telles les vallées de la Saône et du Rhône, tant à raison de la nature du sol et des cultures, que par suite de la proximité de Lyon, et de la facilité d'y aboutir rapidement par la voie ferrée, il est indiqué, au contraire, de favoriser le développement des races se distinguant surtout pour la production du lait.

5) Dans le but de faciliter ultérieurement la sélection et d'éviter le fréquent mélange des races – toujours si préjudiciable à leur perfectionnement morphologique – il conviendrait d'en restreindre le nombre autant que faire se pourra.

6) En tenant compte des relations de voisinage, des habitudes du pays, de l'adaptation des races au sol et au climat, - autant que des exigences culturelles et économiques du département, - la Commission est d'accord pour attribuer ses préférences aux races ci-après désignées :

1 – Race charolaise ou charolaise-nivernaise ;

2 – Race auvergnate ou de Salers ;

3 – Race montbéliarde, tâchetée ou jurassique.

La première sera bien à sa place dans la région beaujolaise, la vallée de l'Azergues, celle de la Grosne, de la Mauvaise, de l'Ardières, de la Vauxonne, du Nizerand, du Morgon ; dans le massif de Tarare et les vallées du Rhins, de la Trambouze, du Soanan, de la Turdine et du Thoranchin.

La seconde, prolongeant en quelque sorte son aire géographique, s'étendra sans difficulté sur les deux versants des Monts lyonnais particulièrement dans les vallées de la Coire, de la Brévenne, et de ses affluents, de l'Iseron, du Garon, du Mornautray et du Gier où elle est déjà représentée par bon nombre de sujets.

La troisième enfin, n'aura aucun effort d'adaptation à faire dans les plantureuses vallées de la Saône et du Rhône fertilisées par de riches alluvions, non plus que dans la banlieue lyonnaise où des résidus industriels de toutes sortes pourvoient à son robuste appétit.

Telles sont, Monsieur le Préfet, les considérations que la commission et son président, monsieur le professeur Deville, m'ont présentées.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'hommage de mon profond respect.

Le rapporteur de la Commission.

H. Boricher, professeur de zootechnie à l'École vétérinaire de Lyon.

Document N°2 Discours du conseiller général Bollet contre le renouvellement du traité liant le département de l'Ain et la Société hippique de l'Ain (1895)

Source : Arch. dép. Ain, 1 N 28, Session d'août 1895, séance du 20 août 1895, rapport de la Commission départementale, pp. 54-63

M. le Président donne ensuite la parole à M. Bollet, pour la lecture d'une communication relative au traité qui lie le département et la Société hippique jusqu'au 31 décembre 1895.

M. Bollet donne lecture de cet exposé :

« Messieurs,

Le Conseil général m'ayant fait l'honneur de me déléguer à la Société hippique, j'ai cru de mon devoir de faire une investigation minutieuse sur la situation actuelle de l'élevage du cheval dans notre département ; j'ai recherché avec soin les raisons qui expliquaient la

multiplication relativement considérable à laquelle se livrent les cultivateurs ; j'ai entendu leurs doléances, compulsé les statistiques de la Remonte, à laquelle sont destinés les produits, et étudié, par ma propre observation, les desiderata de l'industrie chevaline de nos arrondissements. L'économie rurale de notre pays est ainsi établie que chaque exploitation comporte, par vingt hectares, un cheval appelé à faire certains travaux qui demandent une allure plus vive que celle que l'on obtient des bœufs plus généralement employés aux travaux lents et exigeants de grands efforts : ce sont les hersages, les transports de fourrages verts à la ferme et des fourrages secs au dehors ; enfin des courses à une certaine distance, en particulier aux foires et marchés.

Cette destination du cheval dans nos fermes laisse, à celui-ci des repos fréquents et souvent prolongés, et il a paru, de tout temps, que la jument, même livrée à la reproduction, était parfaitement apte à remplir cet emploi et que son propriétaire avait un intérêt indéniable à prélever sur elle un poulain qui, chaque année, venait en surcroît de bénéfice, à la manière d'une culture dérobée.

Telle est la raison d'être des 3000 poulinières qui sont entretenues surtout dans les arrondissements de Bourg et de Trévoux. Ce chiffre est le résultat de l'estimation qui attribue 50 juments à chacun des étalons. Faisant la monte dans le département, ceux-ci sont en effet au nombre de 63 environ, dont 6 nationaux, 44 départementaux et 13 rouleurs.

Il y a quarante ans, peu nombreux étaient les poulains élevés dans le pays ; la plus grande partie était exportée de 6 à 18 mois, à des prix avantageux, et avait pour principaux débouchés les régions du Midi et les départements de Saône-et-Loire, du Rhône et de la Loire. Ils étaient généralement vendus aux foires de Montmerle, d'Ambérieu et de Pont-de-Vaux.

Depuis cette époque, qui coïncide avec l'introduction du cheval demi-sang comme reproducteur, un grand nombre de produits restèrent dans le pays pour y être élevés ; et c'est à cette date que remonte l'idée sans doute patriotique de donner une vigoureuse impulsion à l'élevage du cheval de guerre. Mais, avec les idées, les conditions de culture n'avaient pas changé ; au contraire, la propriété devint de plus en plus morcelée, transformation qui, unie au dessèchement des étangs, a notablement diminué les grands parcours indispensables à l'élevage du bon cheval dans un pays où le sol est ingrat et ne fournit qu'un maigre pâturage.

Sous l'influence d'étalons toujours de plus en plus légers, malgré les récriminations des éleveurs, la vente des poulains est devenue très peu rémunératrice et souvent impossible ; et le producteur n'a pas eu, comme compensation, à enregistrer de gros bénéfices sur les chevaux qu'il conservait jusqu'à l'âge de 3 et 4 ans, dans l'espérance trop souvent déçue de les vendre à la Remonte de Macon m'ont appris que, depuis vingt ans, le nombre des chevaux achetés dans l'Ain a peu varié, et qu'il atteint un chiffre d'une décevante éloquence. Le Comité d'achat prélève annuellement 50 chevaux dans un pays qui produit 2000 poulains !!

Que deviennent donc les 1950 autres ? Quelques-uns présentant quelques qualités supérieures échappent aux prix de la Remonte et sont avantageusement vendus dans le commerce ; une grande partie est vendue dès 6 à 18 mois à des prix dérisoires, et enfin les rebuts de la Remonte sont sacrifiés dans le petit commerce, leur éleveur s'estimant heureux lorsqu'il recouvre le prix de ses déboursés.

Toutefois, Messieurs, je n'ai nulle intention d'incriminer nos devanciers, et les fondateurs de la Société hippique ont été inspirés par un sentiment généreux. Ils ont voulu et ils ont cru pouvoir remédier à l'insuffisance de notre production chevaline pour les besoins de la guerre ; peut-être n'ont-ils pas vu assez que l'intérêt immédiat des éleveurs devait primer ce qu'ils croyaient être l'intérêt national. Car, enfin, le véritable élément de force consiste à produire les objets et les choses dans les conditions les plus avantageuses de production et permettant de réaliser les plus gros bénéfices. Pour moi, et j'en ai la conviction profonde, il faut revenir aux usages créés par nos pères, mieux nous inspirer des exigences et des conditions de notre culture, répondre aux besoins et réclamations des éleveurs, en un mot ne pas exiger d'eux

l'impossible et obliger tout un département à subir de grosses pertes pour élever 50 chevaux de cavalerie ; il faut rouvrir les débouchés qui nous ont été fermés, produire des poulains pratiques d'une vente facile dès le premier âge.

Pour cela, il faut sans hésiter, sans crainte des critiques de certains esprits chagrins qui verrons avec peine disparaître leur idéal, le cheval dit « joli » parce qu'il flatte leur regard d'amateur, et qui est impropre à tout service sérieux, en un mot le cheval dont la destination paraît être, selon la propre expression d'un directeur de haras, « d'être déposé comme un objet d'art sous une pendule, il faut en revenir à un type de reproducteur près de terre, fortement membré et chez lequel l'élégance sera toujours sacrifiée aux qualités de force et de résistance. J'en arrive, Messieurs, à la question la plus délicate de cette étude, je veux dire la suppression des étalons départementaux.

Si, en effet, dans certains départements, l'acquisition d'étalons par les Conseils généraux, est légitimée par la différence d'origine et d'aptitude que représentent ces reproducteurs avec les étalons de l'État, dans l'Ain cette dépense considérable ne s'expliquerait plus aujourd'hui, car les étalons de la Société hippique sont de même origine, de même race que les étalons de l'État et n'en diffèrent que par leurs moindres qualités.

La conclusion de cette opinion est que nous devons demander à l'État nos reproducteurs, à la condition expresse qu'il voudra bien nous fournir des animaux présentant dans leur ensemble les aptitudes propres à donner des produits d'un développement rapide et d'une vente avantageuse dès la première année, et dans le cas de refus formel de celui-ci, d'en revenir résolument à l'importation d'étalons de trait léger.

Il nous a été souvent demandé si l'importation de juments étrangères constituerait un élément d'amélioration plus fructueux, plus rapide ; nous n'hésitons pas à répondre qu'avec les ressources en fourrage dont nous disposons, qu'en raison de la nature de notre climat et de notre sol, nous ne pouvons espérer importer utilement des reproducteurs mâles et femelles d'une race supérieure tenant ses qualités des excellentes conditions qui l'ont créée ; nous aurions, comme l'observation l'a démontré tant de fois, des mécomptes sérieux, et notre but, l'amélioration de notre variété de chevaux en serait indubitablement retardé. Pour nous, la meilleure reproductrice est la jument bressane, et à laquelle nous devons demander par-dessus tout des membres irréprochables, tant par leur aplomb que par le volume de leurs jointures et de leurs différents segments, nous déclarant franchement adversaire de cette opinion qui veut que dans les chevaux de race améliorée, les tissus étant plus denses, plus lourds proportionnellement, aient une résistance en rapport avec cette tonicité de leur anatomie. Cette manière de voir a été on ne peut plus préjudiciable aux qualités de solidité des chevaux issus de certains croisements avec le pur-sang anglais et, si elle a quelque apparence de bien-fondé dans les races du Midi, elle ne saurait, sans le plus grand danger, prévaloir dans notre pays dont les conditions climatiques sont plutôt favorables à la production du lymphatisme ; le cheval des Dombes, plus que tout autre, doit avoir une sustentation large : sans cette condition de stabilité, il devient la plupart du temps un animal sans valeur.

Nous sommes donc d'avis de conserver avec le plus grand soin les poulinières dites du pays, et d'encourager les éleveurs à garder celles qui présentent le plus d'étoffe dans le nombre, en sacrifiant résolument les bêtes qui n'ont qu'une beauté extérieure, flatteuse pour un public ignorant, mais inféconde au point de vue d'une amélioration utile. Ne rejetons donc pas ces juments un peu heurtées dans leurs lignes, un peu cornues comme on les appelle : si elles ont, ce qui arrive fréquemment une forte ossature, surtout dans le membre, elles sont aptes à faire d'excellentes reproductrices. Recommandons surtout de ne pas rechercher la poulinière trop grande ; l'état actuel de notre agriculture ne nous permet pas d'élever des chevaux de plus de 1 mètre 60, et les meilleurs sont toujours ceux de taille inférieure à ce maximum.

Quant à la beauté dont nous parlions tout à l'heure, elle arrivera, j'oserai le dire, par surcroît, car la stabulation à laquelle nous sommes obligés de condamner nos chevaux lui est éminemment favorable ; il n'est pas rare de rencontrer en Dombes des bêtes de deux ans, d'une telle douceur de lignes, d'une telle finesse de contours, qu'on leur assignerait volontiers une origine des plus raffinées ; mais n'oublions pas que nous devons avant tout produire un cheval de service, dans toute l'acception du mot, et que la vraie beauté de ce cheval réside dans la continuité de ses allures.

À côté de nous, dans le Charolais, si justement renommé pour l'excellence de ses chevaux, on rencontre beaucoup de sujets qui, au point de vue esthétique, ne supporteraient pas la comparaison avec les nôtres si l'on se contentait de les examiner au repos ; mais il faut avouer que leur beauté se révèle dès qu'on les met en action, car ils ont des allures d'une vigueur, d'une régularité qui indique une puissante organisation que nous ne rencontrons, hélas ! que bien rarement dans nos produits.

S'il est incontestable que chez nous comme dans toutes les autres régions, le croisement continu au moyen d'étalons anglo-normands a notablement et heureusement modifié les caractères de physionomie, de distinction, de vitesse même, en allégeant la tête, en augmentant la longueur de l'encolure, en redressant les croupes, il est non moins vrai que, dans notre pays comme ailleurs, à côté de sujets bien réussis ayant subi une amélioration évidente sur le type primitif, on rencontre une quantité considérable de produits décousus, présentant certaines des qualités du cheval de luxe, tête légère, œil expressif, attitude élégante, mais manquant totalement de la qualité que doit avoir, avant tout, un cheval utile : à savoir des membres d'aplomb et un volume en rapport avec la masse totale.

On ne peut pas dire que, dans le département de l'Ain on n'a pas poursuivi avec assez de persévérance l'amélioration par le croisement : car, depuis plus de quarante ans, le cheval anglo-normand a servi de type unique comme reproducteur. Mais notre pays n'a pas pu échapper plus que les autres aux déboires que comporte fatalement le relèvement des races communes par la méthode du croisement. C'est qu'en effet rien n'est plus difficile, rien n'est plus aléatoire que les modifications heureuses à apporter à une variété d'animaux dont les caractères se défendent par toutes les conditions qui l'ont créée, parmi lesquelles les plus puissantes sont : le climat, la nature du sol, l'état de l'agriculture et enfin l'hygiène à laquelle sont soumis les produits. Ces derniers facteurs sont de beaucoup les plus importants dans l'élevage du cheval et la déception attend toujours les imprudents qui comptent uniquement sur la qualité du reproducteur pour la réussite du produit, sans se préoccuper de donner à ce dernier les conditions d'éducation, se rapprochant le plus possible de celles qui ont présidé à la formation de la race amélioratrice. Chez nous, comme dans la plupart des pays d'élevage, on a trop compté sur cette puissance du reproducteur, on est allé trop vite dans la voie du croisement en important des étalons dont le degré de finesse de race était toujours au-delà des conditions de réceptivité des juments poulinières et des soins généralement donnés à leurs produits. Nous considérons que, plus que jamais, sans changer l'origine de notre reproducteur, nous devons être impitoyables sur les qualités de force, sur la puissance de la membrure, dût-on sacrifier pendant longtemps encore de l'élégance et de la distinction pour nous en tenir à un modèle plus compact, plus près de terre ce que d'aucuns appelleront un cheval plus commun.

Nous savons qu'il sera difficile d'obtenir ce reproducteur du dépôt de Cluny, qui n'en possède aucun ; mais nous savons aussi que ce cheval existe nombreux au dépôt d'Annecy et que c'est à ce dernier que nous devons le demander.

Nous n'ignorons pas les difficultés qui attendent les promoteurs de cette mesure, mais nous ne doutons pas non plus de l'énergie qu'apporteront nos représentants à l'exposition de ces motifs et à la réalisation d'une décision qui, à notre avis, est conforme aux intérêts de l'État et à ceux du département.

Mais, Messieurs, là ne doit pas se borner la tâche du Conseil général et il méconnaîtrait gravement ses devoirs et ses responsabilités s'il se désintéressait des encouragements à continuer aux éleveurs. Toutefois, et afin que ceux-ci voient leurs intérêts sauvegardés par leurs représentants immédiats et aussi pour que ces intérêts soient étudiés chaque année avec l'esprit de suite nécessaire à une œuvre d'amélioration, le Conseil général a le droit et le devoir de prendre directement en main la distribution de ses subventions ».

Le Conseil général ordonne le renvoi de cette étude à la Commission compétente, qui devra formuler ses propositions dans un rapport définitif, afin de permettre à l'Assemblée départementale de statuer sur le fond de l'affaire.

M. le Président adresse, au nom du Conseil général, des félicitations à M. le docteur Bollet, pour le très remarquable travail qu'il vient de lire sur la situation de la race chevaline dans le département de l'Ain et sur les moyens à employer pour l'amélioration de cette race au mieux des intérêts des éleveurs. (Applaudissements).

Document N° 3 État du cheptel équin dauphinois en 1837 d'après le rapport d'un officier chargé de la remonte du 6^e régiment d'artillerie

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4, rapport pour le ministre de la guerre par Chervilhat, capitaine d'artillerie sur la situation équestre de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, 16 juin 1837

À Messieurs les membres du Conseil d'administration du 6^e Régiment d'artillerie.

Messieurs,

Je viens mettre sous vos yeux, le plus succinctement possible les motifs qui m'ont empêché de remplir la mission que vous m'aviez confiée ; je crois aussi convenable d'y joindre quelques renseignements qui pourront vous être utiles dans votre rapport au Ministre.

Je suis parti de Lyon le 3 juin, accompagné du sieur Moutton vétérinaire en 1^{er} au 6^e régiment d'artillerie ; j'étais porteur d'un ordre de M. le M^{al} de Camp Boilleau, qui me prescrivait d'explorer les deux arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin (Isère) et des instructions ministérielles qui me traçaient la marche à suivre dans l'achat de 72 chevaux de remonte accordés au 6^e Régiment. Mon exploration a été courte dans l'arrondissement de Vienne ; les renseignements qui m'ont été fournis par l'autorité administrative et par le capitaine du 2^e Lanciers qui l'année dernière avait été chargé d'une opération semblable à la mienne, et enfin par le vétérinaire de l'arrondissement, ont été unanimes sur l'impossibilité de rien trouver dans l'arrondissement qui pourrait convenir au service de l'artillerie

Je m'en suis moi-même assuré et voici le résultat de mes observations : l'espèce chevaline est petite, rabougrie, sans aucune trace de race ni d'espèce, cependant quelques individus sont assez bien corsés ; ont le poitrail large, l'épaule bien faite et l'avant-bras musculeux ; mais des aplombs généralement défectueux et des tares nombreuses accusent chez tous un travail prématuré. On pourrait espérer conserver ce qu'ils ont de bien et grandir leur taille en employant l'étalon breton bien choisi ; la cavalerie légère en utiliserait plus tard les produits mais il faudrait que les habitants prissent la chose à cœur et s'opposassent aux accouplements en liberté dans les marais ou pacages ; il faudrait surtout qu'ils attendissent leurs chevaux et ne les fissent pas travailler dès l'âge de 18 mois et même d'un an. Dans cet arrondissement de Vienne, l'industrie est dirigée vers la culture des terres ; elle s'y fait au moyen des petits chevaux dont il vient d'être parlé, des bêtes bovines et des ânes et des mulets qui abondent. On s'y occupe aussi beaucoup de draperie, des vers à soie et de la culture des vignes. Il s'écoulera bien des années avant qu'ils puissent être utilisés pour les remotes.

L'arrondissement de La Tour-du-Pin est en progrès sous ce rapport, il y a tendance à l'amélioration de l'espèce chevaline. M. le sous-préfet, de l'accueil duquel j'ai beaucoup à me

louer, paraît mettre toute sa science au développement de cette branche de richesses : mais il faut qu'il soit compris par les propriétaires. C'est à lui que le pays doit déjà bon nombre d'étalons et de juments poulinières achetés aux frais du département et mis en dépôt chez les habitants. Plusieurs poulains venus de cette source, m'ont semblé promettre de bons chevaux ; malheureusement les plus âgés n'ont encore que trois ans. Les juments dominant dans cet arrondissement ; ce n'est pas exagérer que de dire qu'elles y forment les 4/5^e de l'espèce. Les propriétaires sont dans l'usage de ne conserver que les pouliches, sur lesquelles ils comptent pour les travaux de l'agriculture, puis pour remplacer les mères devenues vieilles et donner à leur tour des produits qu'ils vendront dès le jeune âge. C'est aux foires de Beaucroissant et de l'Amilain, qui toutes deux se tiennent au mois de septembre, qu'on voit tous les poulains de six mois, un an ou dix-huit mois, être vendus 200 f. et même dix louis, pour de là être exportés dans la Savoie ou vers Gap, Briançon et le département de la Drôme ; en sorte que le paysan ne conserve rien qui puisse améliorer la race et faciliter les remontes dans le pays. Il faudrait pour qu'on s'adonnât davantage à l'élève des chevaux, que celui des mules fut moins productif ; il faudrait que les fourrages fussent plus abondants et surtout d'une défaite moins avantageuse ; car c'est l'abondance des fourrages et leur bas prix qui déterminent toujours les propriétaires à faire des élèves. La prairie artificielle sont encore rares, bien que le nombre en augmente chaque année ; on voit ça et là quelques champs de trèfle, de luzerne ou de sainfoin, mais je n'ai pas entendu dire qu'on fit usage des racines jaunes d'un emploi si justement apprécié par le cheval.

La souche ou matrice de ce que j'ai vu dans cet arrondissement m'a semblé suisse ou comtoise. Je ne sais si en employant dès le principe l'étalon percheron, pour grandir la taille, on ne s'expose pas à avoir des produits décousus, hauts sur jambes et grêles de membres ; il me semble qu'il eut été plus rationnel de faire fonctionner l'étalon breton ou même l'ardennais, quitte à les remplacer plus tard dans certaines localités par le Percheron. Sur 43 étalons et 15 juments poulinières, qui tous appartiennent au département, le tiers seulement de ce nombre est breton, tout le reste a été acheté dans le Perche. Quelques étalons du haras de Cluny desservent aussi cet arrondissement : on m'en a fait voir deux à La Tour-du-Pin, l'un un mecklebourgeois et l'autre anglais ; tous deux m'ont paru forts beaux.

J'ai été frappé de l'aspect misérable de la généralité des animaux qui se ressentent encore d'un hiver rigoureux, pendant lequel ils n'ont eu que de la paille pour toute nourriture.

Les habitations laissent encore beaucoup à désirer tant sous le rapport de la construction que sous celui de l'entretien ; elles sont généralement basses, sombres, sans courant d'air et non pavées ; le fermier y séjourne, m'a-t-on dit, pendant deux mois et plus en hiver, dans le but d'y maintenir une température élevée.

Il me semble aujourd'hui bien démontré que l'ordre du Ministre qui prescrit au 6^e régiment d'artillerie d'acheter ses 72 chevaux dans les arrondissement de Vienne et de La Tour-du-Pin a été basé sur les renseignements fournis par l'officier de lanciers qui l'année dernière a parcouru le département de l'Isère, et que doit on en conclure ? Sinon que cet officier n'avait pas des instructions semblables aux nôtres, ou bien qu'il a pu croire que des chevaux d'artillerie étaient exclusivement des chevaux de trait, et signaler comme propre à cette arme ceux que nous déclarons n'ont pas rempli les conditions, surtout sous le rapport de la taille.

J'aurai pu, j'en conviens, acheter quelques chevaux, peut-être même la totalité mais il aurait fallu passer par les mains des maquignons qui, comme d'habitude, sont venus m'offrir leurs services. Ils lèveraient, disaient-ils, toutes les difficultés, je n'aurai à traiter qu'avec des propriétaires. Le but du gouvernement, celui d'encourager les éleveurs et de leur faire parvenir l'intégralité du prix de leurs chevaux, eut ainsi été manqué. J'aurai signalé comme Français des chevaux achetés à l'étranger ; j'aurai, par mes achats, signalé deux arrondissements comme offrant des ressources aux remontes, tandis qu'aujourd'hui ils n'en possèdent aucun. Je n'ai pas voulu [me] mentir à moi-même, j'ai pensé que les instructions

ministérielles devaient être suivies à la lettre, et n'ayant rien trouvé chez les éleveurs, je me suis abstenu.

Une remonte ordonnée par achat direct, ne peut réussir que dans un pays préparé longtemps à l'avance à une semblable opération ; le département de l'Isère n'est pas encore de ceux-là.

Les dépôts de remonte établis par le gouvernement ne pouvant suffire aux exigences des différentes armes, et le besoin de jeunes chevaux devenant chaque jour plus impérieux pour nous, je pense qu'il y a lieu, Messieurs à ce que vous demandiez au Ministre l'autorisation de traiter avec un ou plusieurs marchands ; la commission que vous chargerez de la réception opérera sous vos yeux et vous offrira des garanties morales suffisantes : mais il est important que vous insistiez sur votre remonte d'abord puis sur le maintien des prix alloués, si vous voulez qu'elle réussisse.

J'ai l'honneur d'être avec un profond respect, Messieurs, votre très humble et très obéissant serviteur.

Le capitaine instructeur de cavalerie.

Signé Charvilhat.

Lyon le 16 juin 1837.

Pour copie conforme Lyon le 13 juillet 1837.

Le colonel du 6^e régiment d'artillerie.

Signature : illisible.

Document N° 4 Rapport de G. Gavin, membre de la Commission hippique du préfet de l'Isère, relatif à l'élevage du cheval dans le département (1864)

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4, Rapport à Monsieur le Préfet de l'Isère, Président de la Commission hippique de l'Isère par G. Gavin, vétérinaire à Virieu, membre de cette Commission, 12 juin 1864

Monsieur le Préfet,

L'amélioration chevaline étant une question d'un haut intérêt pour le département de l'Isère, j'ai cru de mon devoir de sortir du programme que vous avez bien voulu soumettre aux différents membres de la Commission, en vous adressant un rapport plus étendu des observations que mes études spéciales et mes intérêts professionnels m'ont permis de recueillir.

La question de l'amélioration chevaline est pleine d'actualité ; le moment est en effet bien choisi, où une crise pèse lourdement sur l'agriculture du département, crise causée par la baisse du prix des céréales. Le cultivateur se montrera très bien disposé à améliorer son bétail, afin que l'augmentation de son produit puisse compenser le déficit causé par la baisse des grains.

Le Département de l'Isère était jadis privilégié par la vente avantageuse de ses céréales, par sa position exceptionnelle. Les transports rapides, et à prix réduit par les chemins de fer, la suppression de l'échelle mobile dont les effets ont été de niveler à peu de chose près, le prix du blé, en France, à un taux modéré, et la tendance générale dans l'alimentation de l'homme où l'usage de la viande prend de grandes et rapides proportions, sont autant de causes permanentes de baisse du prix des céréales. Ces trois faits qui sont autant d'étapes au progrès des temps modernes, ont amené de grands avantages à la masse des consommateurs, à cette grande armée de l'industrie, et si l'agriculture en a subi une perturbation momentanée, le progrès en ressortira en forçant le cultivateur à sortir de l'ornière de ses vieilles routines, et de se livrer à l'éducation du bétail qui, outre son produit direct et rémunérateur, laisse après lui une autre source de richesses : l'engrais.

Topographie, ressources fourragères du Département

Le département de l'Isère, sous le rapport de la topographie possède un sol accidenté dans sa plus grande partie de son étendue et les différentes plaines qui le sillonnent sont généralement des plaines sèches peu fourrageuses.

Le sol accidenté exige pour ses cultures beaucoup de force des animaux de travail fortement corsés et près de terre.

Le peu de ressources fourragères en prairies naturelles est suppléé par l'agriculture, c'est donc d'accord avec les intérêts de cette dernière qu'il convient de diriger l'amélioration chevaline.

L'agriculture dans le département de l'Isère ne peut en général être pratiquée que sous l'échelle restreinte de la moyenne et petite culture : condition peu favorables à l'éducation du cheval.

La classe des cultivateurs est en grande partie comprise de fermiers auxquels les faibles ressources pécuniaires obligent de compenser dans cette industrie les produits aux dépenses et à retirer les bénéfices à un terme peu éloigné.

Chevaline dauphinoise

La chevaline dauphinoise primitive a joui d'une certaine réputation. Les rois de Sardaigne faisaient, dit-on, faire ses remontes par leur cavalerie, dans le Dauphiné. Cette race a été, ce qu'étaient toutes les races chevalines, livrées à elles-mêmes et élevée dans de maigres pâturages, elle était de petite taille, mais douée de beaucoup d'énergie, robuste et très sobre. Cette race est presque éteinte aujourd'hui. On la trouve encore dans les environs du Bouchage et des Avenièrès, où l'on rencontre des sujets doués de beaucoup de vitesse, d'une grande somme de résistance aux travaux pénibles, et aux allures rapides. Ces animaux paraissent posséder une certaine dose de sang auvergnat ou limousin.

La régénération de la race chevaline dauphinoise date de la culture en grand des prairies artificielles, qui ont produit les ressources nécessaires à l'éducation d'une chevaline plus élevée en taille. Cette élévation de la taille a été amenée par le concours de deux causes principales : par l'abondance dans la nourriture, les bons soins et par l'importation de sujets plus forts des départements voisins. Ce sont principalement les foires de Misérieux, de Montmerle et de Pont-de-Vaulx qui ont alimenté cette importation. Le commerce a en outre amené beaucoup de sujets directement de la Comté.

La Chevaline bressane me paraissant provenir en grande partie de la race comtoise unie à la race primitive dauphinoise et modifiée par la nourriture et le climat qui constitue aujourd'hui l'élément principal de notre chevaline, race à taille moyenne, corsée, sobre et douée de beaucoup de force mais manquant d'élégance et de vitesse. Il existe néanmoins un certain nombre de sujets précieux très recherchés pour leur vitesse, leur élégance et surtout pour leur résistance aux travaux pénibles. Il ressort de cette observation que si l'on avait encouragé l'amélioration de notre chevaline par elle-même cette chevaline aurait aujourd'hui une bien plus grande valeur.

Quoi qu'il en soit il est incontestable que la chevaline de département a pris de la valeur par le fait même de son amélioration. Si cette chevaline n'a guère gagné en vitesse elle a gagné en force et en taille sous l'influence d'une nourriture plus abondante et des bons soins. L'importation de types améliorateurs y a contribué pour une faible part, la majeure partie de ces produits ayant été élevés hors du département.

Valeur moyenne et comparative de la chevaline dauphinoise

L'éducation chevaline dans le département subit généralement trois degrés d'élevage ce qui amène également trois époques de ventes :

La première époque est celle qui date du sevrage. La valeur chevaline à un âge varie selon la taille, la conformation et les aptitudes. Les sujets propres au gros trait sont généralement les plus recherchés.

Ceux de plus haute taille sont d'un prix moyen :	300 à 400 francs
Ceux de taille moyenne :	200 à 300
Ceux de petite taille et les extraits possédant du sang :	150 à 200

La mulassine suit à peu près à cet âge les mêmes prix ; cette production qui a été pendant fort longtemps plus avantageuse, est devenue aujourd'hui au même niveau par l'augmentation toujours croissante de la valeur chevaline, et peut-être aussi par le défaut de baudets convenables.

La seconde époque de vente de la jeune cavalerie est à deux ans et demi ou en terme d'élevage à 30 mois ; à ce second degré d'élevage beaucoup de sujets sont vendus pour être livrés aux travaux agricoles tout en subissant un troisième degré d'élevage. La valeur à cet âge pour les sujets de la première catégorie de :

Ceux de la seconde de	300 à 400
Ceux de la troisième de	200 à 300

Les sujets de sang, qui ont bien réussi, commencent à prendre une valeur plus grande qu'on peut estimer approximativement à : 500 à 600 francs, tandis que ceux qui sont restés grêles ou difformes ont une valeur bien minime.

En général les sujets à cet âge ont acquis une grande partie de leur développement, on ne craint plus autant les déformations assez fréquentes dans la croissance d'un certain nombre de sujets même chez les mieux conformés.

La troisième époque de vente est de quatre à cinq ans. À cet âge, ces animaux ont à peu près acquis leur complet développement. Ceux de race dauphinoise peuvent être livrés aux plus rudes travaux tandis que les anglo-normands et les percherons, étant moins hâtifs ont encore besoin de beaucoup de ménagements.

La valeur à cet âge est pour les sujets de la première catégorie de	500 à 600 francs
Pour ceux de la seconde :	400 à 500
Pour ceux de la troisième :	300 à 400
Pour les sujets de sang réussis :	600 à 1000

Comme on le voit par ces chiffres le produit en croissance pour la race dauphinoise est bien minime, il serait loin de compenser la nourriture et les soins si ces animaux n'étaient pas aptes par leur précocité à rendre quelques services pour la culture des champs.

Il y aurait une plus grande marge avec l'éducation des chevaux possédant une certaine dose de sang si nous avions les générateurs appropriés et les conditions voulues pour cet élevage.

Mode d'éducation dans les différentes circonscriptions du département

La circonscription de La Tour-du-Pin est celle où existe la plus nombreuse chevaline, en seconde ligne vient celle de Vienne en troisième, celle de Saint-Marcellin, et en quatrième, celle de Grenoble.

Dans les deux premières circonscriptions et surtout dans celle de La Tour-du-Pin, on se livre beaucoup plus à la production chevaline en mulassine qu'à l'élevage, le sol y étant accidenté et dans quelques contrées très compact il faut au cultivateur beaucoup de force pour les différents services de l'agriculture et des animaux adultes pour résister aux travaux pénibles des champs. Les travaux d'agriculture n'étant point continus la somme de forces qu'ils exigent deviendrait très onéreuse si elle ne donnait point un produit direct. Les travaux des champs sont en grande partie exécutés avec des juments poulinières dont le produit est généralement estimé d'un extrait par an pour deux juments. Cette estimation me paraît même élevée, car outre les différentes causes d'infécondité des poulinières et les nombreux avortements il y a encore un grand déchet de la naissance au sevrage ; voilà pour la production. Quant à l'élevage il se fait de la manière suivante : un quart des extraits environ sont élevés par les producteurs ; les trois quarts sont vendus aux principales foires de Burcin et de Beaucroissant, les plus forts sujets en chevaline et en mulassine pour être élevés dans la

circonscription de Saint-Marcellin et dans le département de la Drôme et les petites races sont exportées dans les Hautes-Alpes. Le commerce amène un courant opposé d'importation de pouliches du département de l'Ain. Cette importation qui semble diminuer depuis quelques années me paraît avoir comme raison d'être dans l'habitude acquise et dans une certaine supériorité des produits. La chevaline d'Ambérieux s'est réellement améliorée depuis une vingtaine d'années ; les sujets croisés anglo-normands étant réellement supérieurs à tout ce que nous avons pu obtenir de ce type dans notre département.

Dans la circonscription de Saint-Marcellin, le sol est en général plus léger et la plus grande partie en plaine. La propriété y est très divisée : ce sont autant d'éleveurs. La force qu'exige l'agriculture étant moins grande cette force généralement est mobile. On y cultive avec de jeunes sujets qu'on élève et que souvent on soumet au travail dès l'âge le plus tendre. Ces animaux sont vendus dès qu'ils ont atteint un certain développement et sont remplacés par d'autres plus jeunes. Tous les éleveurs, petits ou grands, gardent très peu de poulinières et ceux qui maintiennent une force constante c'est plutôt à l'aide de mulets.

Amélioration de la chevaline dauphinoise

L'amélioration chevaline en général consiste à lui faire acquérir la plus grande somme d'aptitudes aux différents services qu'on exige du cheval, ce qui en constitue la bonté, et la plus grande somme d'élégance ce qui constitue la beauté. Les aptitudes qui s'appliquent aujourd'hui au plus grand nombre de besoins sont la force alliée à la vitesse. Le cheval léger ou le cheval de selle a beaucoup perdu de son importance depuis la confection de nombreuses et belles routes et de voies ferrées. Celui du gros roulage a également perdu de son importance par la construction de nombreux canaux et des chemins de fer. Le vrai cheval utile aujourd'hui est celui à deux fins mais qui serait mieux qualifié de cheval à toute fins, ainsi qu'il soit assez rapide comme carrossier et cheval de selle, et doué d'assez de force pour le gros trait. Les éléments, la force et la vitesse réunis forment aussi bien le cheval propre au service de nos armées que le cheval de l'industrie. Quant au cheval de luxe son éducation ne peut se faire avantageusement que dans les pays possédant toutes les conditions favorables à cette éducation ; partout ailleurs elle ne peut se faire que partiellement par la classe des cultivateurs ou propriétaires aisés et versés dans l'art de l'élevage.

Les moyens améliorateurs sont de deux ordres. Le premier est l'amélioration par la bonne nourriture, les bons soins et les bons appareillements pour le choix judicieux de reproducteurs de la même race. Le second est la transmission du sang d'une autre race, ou autrement dit les croisements.

Le premier ordre de moyens améliorateurs pourrait à la suite du temps amener le degré d'amélioration en rapport avec les conditions d'élevage et les besoins d'un pays, mais aidé du second, l'amélioration sera bien plus rapide.

L'application de ces principes à l'amélioration de la chevaline dauphinoise qui possède déjà certaines qualités précieuses, devrait être simultanée pour les raisons suivantes : le nombre des reproducteurs importés sont et seront longtemps encore insuffisants aux besoins de la monte et ensuite le nombre des poulinières possédant les conditions favorables à une bonne alliance avec le cheval n'est point assez grand ; une première amélioration de cette race par elle-même peut contribuer principalement à la multiplication des poulinières aptes à de bons croisements.

Avant de parler de la transmission du sang par la génération, il me paraît utile de dire un mot sur ce qu'on entend par la désignation de cheval de sang. Le cheval de sang est celui qui possède au plus haut degré un tempérament spécial où prédomine l'élément nerveux et musculaire, la finesse générale et l'intelligence : c'est le cheval de l'Orient, créé sous l'influence combinée du climat et d'une alimentation aromatique : la plus belle de ces races et la plus noble est l'arabe hokdanie, qui descend d'après les traditions des Arabes, directement des haras de Salomon.

La prépondérance de ces types dans une association avec les races communes sera d'autant plus grande que le tempérament de ces dernières sera plus lymphatique. La transmission du sang à la première génération donne des produits qualifiés de demi-sang, à la seconde, trois-quarts de sang, et ainsi de suite sans jamais néanmoins arriver au pur-sang.

Le croisement des races paraît de prime abord très facile, en effet, en supposant une part égale d'influence du mâle et de la femelle dans la génération, l'alliance du pur-sang avec les races communes devrait produire le degré intermédiaire qu'on recherche, mais la nature répugne à des transitions trop brusques ; la trop grande disproportion dans la taille dans les formes et dans le degré de sang, amène des exagérations très fréquentes sur les produits ; ainsi tantôt il y a exagération dans l'élévation des jambes accompagnée d'un corps grêle et l'influence maternelle agit souvent sur un seul organe – comme la tête ; ce sont en un mot des monstruosité, des non valeurs que le cultivateur est contraint de garder et qui deviennent entre ses mains la chance de non valeur plus grande encore.

Les Anglais ont à la vérité obtenu une race fixe de cheval de sang par l'alliance directe du sang oriental avec leurs races communes ; mais au prix de combien de temps et de sacrifices ont-ils obtenu ce résultat !

L'Angleterre se trouve dans d'autres conditions que nous ; la propriété foncière est presque l'apanage exclusif de riches lords qui ont pu supporter les énormes sacrifices que le moyen le plus rapide d'amélioration entraîne à la suite. Il faut néanmoins rendre cette justice à nos voisins d'outre-Manche, qu'ils ont poussé l'art de l'éducation du bétail au point de la façonner pour ainsi dire selon leur volonté dans le sens le plus avantageux à leurs besoins et le plus conforme à leur goût.

Plusieurs races françaises possèdent à différents titres du sang oriental qui paraît avoir été importé par l'invasion des barbares d'Orient et peut-être aussi par les Croisés. Presque toutes ces races sont éteintes ou plus ou moins abâtardies, abandonnées aux besoins exclusifs des cultivateurs qui avaient en général plus besoin de force que de vitesse.

La chevaline française a joui d'une certaine réputation, sa décadence date du jour où le seigneur a quitté ses châteaux pour aller grossir la Cour. L'indifférence dont la chevaline française a été l'objet est fort regrettable parce qu'avec les bons soins et une plus ample nourriture on aurait pu exhausser la taille de ces races en leur conservant une grande partie leur énergie.

Influence du reproducteur dans la génération

L'influence ou la prépondérance du mâle dans la génération varie selon les espèces, ainsi dans l'espèce asine le mâle a une grande prépondérance qu'il conserve dans son association avec la jument, le mulet tient beaucoup plus du baudet que de la jument, et plus cette dernière est douée d'un tempérament lymphatique plus la prépondérance du mâle sera grande, de là ressort l'induction de livrer les juments à forme empâtée qui ne donnent que de mauvais produits de son espèce à la production mulassine.

Dans l'espèce bovine, il y a une grande prépondérance quoique moindre, que celle de l'âne. L'amélioration bovine peut s'obtenir bien plus rapidement que dans l'espèce chevaline tant pour cette cause que pour la fécondité plus grande.

Chez le cheval la prépondérance dans la génération varie selon l'ancienneté des races ou le degré de sang ; aussi plus les caractères de la race seront fixés plus il y aura prépondérance. L'influence effective du mâle se fait sentir plus particulièrement sur les extrémités, la tête, le moral a une grande influence sur le tempérament ; celle de la femelle sur le tronc. Les données pratiques qu'on peut retirer de ces observations sont les suivantes : l'alliance d'un type élevé sur jambe avec une jument de petite taille donnera un produit qui prendra au père pour la hauteur des jambes et dont le tronc restera grêle par l'influence de la mère : de là un produit [faible] ; tandis que l'alliance d'un mâle de petite taille avec une femelle de taille plus élevée et corsée donnera un produit renforcé mais près de terre.

Ces règles n'ont, à la vérité, rien de mathématique ; la nature étant impénétrable dans ses secrets ; mais il est des lois générales dont il ne faut point s'écarter sans s'exposer à trop de mécomptes.

Quoiqu'il en soit, le mâle ayant une grande influence sur le tempérament de ses produits, et les éléments les plus utiles sur la chevaline étant la prépondérance du système nerveux et musculaire, les conditions rigoureuses que doit posséder le reproducteur sont : 1° d'être robuste ; 2° de posséder tous les attributs de sa race en taille et en énergie. Dans le choix des reproducteurs il faut prendre en grande considération la taille moyenne de la race, car ceux qui ont pris un plus grand développement soit par l'effet d'une prédisposition particulière soit par l'effet d'une nourriture surabondante, il y a affaiblissement du sang, comme la plante cultivée sur un sol gras et humide perd de ses propriétés.

Pour l'amélioration de l'espèce bovine on procède par des moyens opposés. C'est la prédominance du système adipeux aux dépens du système nerveux qu'on recherche pour les animaux de boucherie.

Analyse historique des différents essais d'amélioration chevaline tentés dans le département de l'Isère depuis 1830

L'histoire de nos premiers essais d'amélioration chevaline prouve que les connaissances en matière d'éducation étaient bien restreintes, à en juger par les inconséquences qui furent commises dans les premiers temps dans le choix des types améliorateurs. Les races les plus opposées ont tour à tour été importées et puis délaissées. C'est ainsi qu'au cheval anglais ayant beaucoup de sang, ont succédé le normand, le suisse, races lymphatiques dont l'association avec notre chevaline où prédomine la lymphe a eu pour résultat général des non-valeurs.

On a ensuite importé le type percheron, cette importation a même duré fort longtemps ; elle a eu une certaine vogue qui s'est terminée par beaucoup de déceptions.

Le choix de ce type était assez judicieux tant qu'il a été vrai ; malheureusement on qualifie de percherons tous les chevaux élevés dans le Perche provenant des pays voisins où l'abondance de la nourriture leur fait acquérir un grand développement. Le vrai percheron, le seul percheron possédant une certaine dose de sang, est celui qui se rapproche le plus du breton dont il paraît issu.

Les erreurs dans le choix de ces types ont eu plusieurs causes, d'abord le peu d'uniformité dans la race percheronne et ensuite l'égoïsme des cultivateurs, dans la manifestation de leur désir de posséder de gros chevaux étalons afin d'obtenir de beaux sujets à la naissance desquels ils retireraient de plus grands profits, sans s'inquiéter de son développement postérieur ; mais lorsqu'ils ont voulu les élever eux-mêmes, ils se sont trouvés en présence de chevaux gros mangeurs, peu robustes, peu énergiques et moins forts, d'une longévité comparativement moins grande ; d'un tempérament lymphatique avec prédominance de l'ossature au dépens du système nerveux et de la musculature. Le cœur organe essentiellement musculaire participait à l'émaciation générale des muscles, et ne pouvait fournir aux besoins de la circulation du sang, dans les exercices violents, il y avait palpitation. La faiblesse du cœur en causant un ralentissement dans les phénomènes de la nutrition, nécessitait un surcroît de nourriture et pendant l'exercice, amenait une gêne dans la circulation du sang qui se traduisait par des palpitations et une grande lassitude qui forçait les animaux à ce mettre au pas malgré les excitations : ces chevaux manquaient de cœur.

L'élevage des extraits percherons offre aussi cela de remarquable, qu'à dater du sevrage il arrive un état d'amaigrissement général chez le plus grand nombre de sujets, état qui dure jusqu'à l'âge de deux ans et que souvent les meilleurs soins ne peuvent prévenir.

Enfin les erreurs dans le choix de ces types me paraissent aussi beaucoup provenir du peu de connaissance que les personnes à qui les remontes ont été confiées, ont montré dans leur choix.

Quoiqu'il en soit, la race percheronne n'est point assez hâtive pour nos faibles ressources fourragères ; elle a néanmoins produit un certain nombre de très beaux sujets.

Le type breton importé depuis quelques années, a généralement donné de bons produits à la naissance ; il nous reste à en connaître le développement ultérieur. Ce type, sauf le poil, présente assez de conformité avec la chevaline dauphinoise ; s'il ne donne pas de prime abord toute l'élégance désirée, outre qu'il expose moins à des non-valeurs, il donne des produits d'une bonne structure et bien musclés.

Le type anglo-normand qui compose aujourd'hui la plus belle chevaline française, dans sa première importation n'a point produit de résultats satisfaisants. Ce premier échec paraît provenir uniquement du mauvais choix de ces reproducteurs, trop grêles et élevés sur jambes. Le Décisif provenant de l'avant-dernière remonte est un cheval très renforcé et près de terre ; ses produits que j'ai pu observer à cette dernière naissance, sont généralement beaux et bien renforcés, si quelques-uns seulement n'ont pas très bien réussi, cela me paraît tenir à ce que le cheval n'était pas encore assez acclimaté, et que son tempérament n'était point encore formé ; le sang dans cette race ne se manifeste souvent qu'à cinq à six ans.

Le type anglo-normand qui paraît avoir réussi avec la chevaline d'Ambérieux devrait avoir le même succès dans notre département dont la chevaline est composée en grande partie de la même race.

Résumé

D'après l'exposé qui précède, la configuration du sol dans notre département ne permet point d'élever de grandes races de chevaux il faut leur transmettre de l'élégance et de la vitesse en leur conservant toute leur force et leur précocité. Les ressources fourragères naturelles étant très faibles et l'agriculture en fournissant la plus grande part en fourrages artificiels, toute tentative d'amélioration chevaline doit tendre à se concilier avec les intérêts du cultivateur.

La grande division de la propriété, qu'elle soit le fait ou non des conditions topographiques du département a multiplié la classe des cultivateurs qui sont des éleveurs en général fort limités dans leurs ressources pécuniaires et dans leurs bénéfices, il leur faut une race de chevaux susceptibles par leur précocité de compenser par de légers travaux agricoles une portion de leur nourriture.

L'agriculture dans la généralité du département exige beaucoup de forces ; c'est donc l'élément sur lequel on doit appuyer l'amélioration chevaline.

Le genre de cheval qu'il est le plus avantageux d'élever dans le département est celui qui réunit les deux conditions de force et de vitesse ; c'est celui qui s'applique au plus grand nombre de besoins ; c'est le cheval de l'industrie, c'est le cheval de l'armée, c'est en même temps celui de l'agriculture. En lui communiquant plus d'élégance et de vitesse il devient cheval de luxe dont l'éducation dans notre département ne peut se faire que partiellement par les propriétaires et les fermiers aisés.

L'amélioration de notre chevaline en augmentant sa valeur permettra aux pays qui ne sont que producteurs de devenir en même temps éleveurs ; les conditions d'élevage s'y trouvent plus favorables que dans les circonscriptions où l'on s'adonne plus particulièrement à l'élevage.

L'état dans lequel se trouve actuellement notre chevaline peut se définir de la manière suivante : un quart environ est composé de produits croisés de différents types, les trois quarts en race dauphinoise ainsi qu'elle a été décrite précédemment.

Sur le rapport de ses aptitudes à la reproduction on peut l'estimer approximativement aux $2/8^e$ des juments ayant assez de rapprochement de sang pour offrir des garanties suffisantes à un bon croisement. Les $3/8^e$ sont livrées à la production mulassine ; il reste donc $3/8^e$ de nos juments livrées au hasard de la production chevaline de pays, le plus souvent à l'aide de jeunes poulains de 18 à 30 mois ce qui serait une cause d'amélioration pour la bovine destinée

à la boucherie devient ici une cause de dégénérescence de la chevaline ; c'est là où il existe une lacune déplorable que je ne saurais trop signaler à l'administration départementale qui vient de prendre une excellente mesure en créant une commission hippique afin de s'éclairer sur ce qui se passe dans la sphère pratique de l'élevage de la chevaline, des besoins du département et de ses moyens d'action.

La production chevaline dans le département de l'Isère se compose de trois variétés de produits :

1° d'environ les 2/8^e des juments aptes à être alliées avantageusement avec des types de sang ; c'est la production qui sera la plus avantageuse au département si on n'y procède graduellement et en ne dépassant point les limites imposées par les intérêts de l'agriculture et de nos ressources fourragères. L'action administrative dans cette variété de production doit consister en le choix judicieux des reproducteurs et dans des encouragements propres à faire augmenter le nombre des plus belles poulinières ;

2° la seconde variété de produits est celle de la chevaline de pays ; cette production intéresse le département sous le double point de vue de la fortune mobilière et de son agriculture qui prend de l'essor, il est urgent de stimuler son amélioration car elle peut fournir une chevaline avantageuse par elle-même et devenir une promesse de bonnes poulinières dignes d'être alliées avec le cheval de sang.

La tenue d'un reproducteur adulte est onéreuse. Dans nos petites exploitations agricoles ; c'est ce qui fait que le nombre en est insuffisant ; l'amélioration de notre chevaline par elle-même intéresse trop l'amélioration générale pour que l'administration ne prenne point enfin, quelques mesures propres à la favoriser ; les principales mesures à prendre à cet égard seraient d'approuver un certain nombre de chevaux étalons de race de pays, ou de toute autre race de pays importée par l'industrie privée, qui serait jugée apte à concourir à l'amélioration chevaline et de leur accorder une faible prime, comme par exemple cent francs par an ; ce serait un encouragement suffisant pour faire multiplier le nombre et à dégrever le détenteur. Les cantons de Virieu, de La Tour-du-Pin et du Grand-Lemps en possèdent un certain nombre qui paraîtrait mériter cette faveur.

3° Quant à la troisième variété de produits, ou la mulassine, cette production n'intéresse en rien l'amélioration chevaline ; mais c'est une source de produit et de force qui n'est point à dédaigner, et malheureusement l'industrie privée n'a point les ressources nécessaires pour l'importation des plus beaux baudets.

Telles sont, Monsieur le Préfet, les observations générales que j'ai cru utiles de vous exprimer sur la question de l'amélioration chevaline afin de contribuer par ce faible tribut, à éclairer une question qui intéresse à un si haut point la fortune du département et de l'État.

J'ai l'honneur d'être avec un profond respect, Monsieur le Préfet votre très humble serviteur.

Signé : Gavin.

Virieu le 12 juin 1864.

Document N° 5 Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1903-1904

Source : arch. dép. Isère, 140 M 35.

Service des Haras.

Rapport de M. le Directeur du dépôt d'étalons sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

Anney, le 25 juin 1904.

Le Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy à Monsieur le Préfet de l'Isère.

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel sur la situation de l'industrie chevaline en 1904 dans votre département.

Il était difficile en tenant compte des résultats de la monte de l'année dernière, de se faire une idée de ceux qu'on pourrait obtenir cette année ; la situation était indécise et une tendance à diminution semblait se dessiner. Bien que les chevaux soient fort chers, les poulains se vendent moins facilement et surtout à un prix moins élevé, aussi les éleveurs étaient-ils hésitants et beaucoup d'entre eux, principalement dans la montagne n'étaient pas fixés sur l'espèce du reproducteur auquel ils livreraient leurs juments.

Je suis obligé de reconnaître que le baudet a eu du succès et que bon nombre de poulinières lui ont été conduites cette année alors qu'elles étaient saillies précédemment par le cheval. Sans cela la monte de 1904 aurait été un vrai succès pour les étalons nationaux, qui malgré la concurrence de l'industrie privée et surtout de l'industrie mulassière, ont cependant amélioré leur position, au lieu d'un déficit que j'avais lieu de craindre, nous avons une augmentation de clientèle qui variera entre 75 et 100 juments. Je ne puis dire pour le moment le chiffre exact, il ne sera connu qu'au commencement de juillet ; mais comme je ne fais entrer en compte que les résultats dès à présent acquis, ils ne peuvent que s'améliorer d'ici la fin de la monte.

Aux pertes provenant de l'accroissement de la production du mulet dans la montagne, nous devons ajouter celles qui ont été la conséquence de maladies à forme typhoïde qui existaient à l'état endémique dans une partie du département ; plusieurs étalons ont été par le fait même immobilisés pendant une partie de la monte et il ne leur a pas été possible de rattraper le temps perdu.

Enfin il faut aussi constater les grands progrès de la traction mécanique a fait dans l'Isère depuis quelques années ; tôt ou tard, elle nuira considérablement à une cavalerie spéciale de chevaux, ceux de luxe pas plus que ceux de trait se seront atteints de longtemps, mais il n'en est pas de même pour l'animal intermédiaire dont l'emploi deviendra plus restreint et la consommation par là plus réduite.

Dire ce que sera la production l'an prochain me semble bien difficile, je manque de bases pour étayer mes prévisions, je ne voudrais pas être pessimiste mais j'ai le sentiment qu'à peu de choses près la situation restera la même, c'est tout ce que nous pouvons espérer.

Les productions résultant de la monte de l'année dernière sont assez nombreuses ; d'après les renseignements qui me sont parvenus, elles dépasseraient 50% du nombre des juments saillies, ce qui est une proportion normale mais il y a un déchet considérable. Je ne sais pas quelle en est la cause, mais une véritable épidémie a sévi sur les poulains, surtout sur ceux qui sont nés au commencement du printemps et bon nombre d'entre eux sont morts peu après leur naissance, ce n'est pas un fait local j'ai été appelé à faire les mêmes constatations dans les divers départements de ma circonscription.

Cent quarante-trois poulinières ont été présentées l'année dernière dans les différents concours de l'Isère soit 17 de plus qu'en 1902.

Les éleveurs de La Mure et du Bourg-d'Oisans ont amené à Vizille un lot assez important d'animaux qui sont encore très critiquables mais dénotent cependant un réel progrès que j'attribue au nombre chaque année plus considérable des jeunes poulinières qui ont avantageusement remplacé les bêtes sans qualité ni conformation qu'on livrait précédemment à la reproduction.

À Saint-Marcellin, la conformation se régularise, la première moitié des juments peut rendre des services, quant à la seconde, elle est composée surtout de poulinières usées dont les membres laissent trop à désirer.

À Beaurepaire, la qualité moyenne est satisfaisante, il n'y a pas de rebut, on a même présenté quelques juments d'un joli modèle, pas communes, ayant du gros et des allures. Le reproche à faire aux éleveurs de cette région c'est de manquer de soins pour la ferrure de leurs

animaux, les pieds sont écrasés et les aplombs souvent déviés. La production de Tom Linton a été particulièrement remarquée.

Le concours de Meyzieu était présentable comparativement à celui des années précédentes ; le jury y a examiné avec plaisir deux belles juments, qui malheureusement ne proviennent pas de la production du pays, elles y seront utilement employées et rendront des services ne serait-ce que par la leçon de choses qu'elles donneront aux éleveurs qui, depuis longtemps se confinent dans une routine qui n'est pas compatible avec les progrès de l'époque actuelle.

À Saint-Symphorien, les primes ont été utilement employées ; l'élevage de cette région se divise en deux catégories bien distinctes qu'on peut réussir avec un égal succès ; la première est celle de 1/2 sang, la seconde est celle du cheval de trait léger. Le grand reproche à adresser aux éleveurs, c'est d'abuser des forces de leurs animaux et de les tarer par un travail prématuré.

La Tour-du-Pin est toujours le centre de la bonne production de l'Isère, les bêtes y ont une homogénéité, une régularité de modèle que l'on ne rencontre nulle part ailleurs dans le département, beaucoup d'entre elles marchent fort bien et sont suivies de produits ayant une réelle qualité.

À la Verpillière, du nombre, quelques bonnes juments qui pourraient figurer honorablement dans n'importe quel concours du département, qualité moyenne en progrès, peu de rebut, même observation qu'à Saint-Symphorien pour ce qui a trait aux membres et à la ferrure.

Les concours de poulinières et de juments poulinières diffèrent beaucoup selon les localités, il ne faut pas songer à faire de l'homogénéité dans l'Isère, les animaux élevés dans chaque région conservent toujours certains caractères qui leur sont propres et qui dépendent de la constitution géologique, de l'altitude et du perfectionnement agricole de chaque pays ; le cheval de la Tour-du-Pin diffèrera toujours de celui de Vienne qui aura beaucoup plus d'ampleur et d'importance générale et de celui de la montagne dont le modèle sera plus réduit. Il faut donc laisser à chaque pays sa production propre en en tirant le plus de parti possible, en développant le plus possible l'amélioration de sa race.

Le nombre des pouliches présentées dans les concours en 1903 et 1904 est à peu près le même c'est la qualité qui différencie les diverses réunions.

Un violent orage qui a sévi dans la montagne pendant la nuit et le matin du concours de Vizille a empêché les éleveurs d'y amener leurs animaux ; au lieu de 16 pouliches présentées en 1903 nous n'en avons eu que deux, je réserverai donc à une autre année mon appréciation sur les résultats obtenus dans la région.

À Saint-Marcellin, peu de nombre mais les premières primes sont de bonnes juments ; il n'y a pas assez d'homogénéité et en outre les bêtes sont très mal présentées.

Le concours de Beaurepaire présentait une qualité moyenne, une seule bête de tête, une seule inférieure, il y a quelques bonnes juments mais les membres sont trop abîmés et les aplombs faussés.

À Meyzieu, le Jury a trouvé mieux qu'il ne s'y attendait, il y a encore bien à faire mais les éleveurs ont fait un effort, ils font preuve de bonne volonté et leurs bêtes sont d'une médiocrité qui tend à devenir honorable.

Bon petit concours à Saint-Symphorien-d'Ozon, malheureusement il était trop restreint comme nombre toutes les bêtes sont au-dessus de la moyenne habituelle, plusieurs ont de bonnes allures.

De même que pour les poulinières le concours de pouliches de La-Tour-du-Pin est et restera longtemps encore le meilleur du département ; il est à tous égards de beaucoup supérieur aux autres réunions de l'Isère. Les éleveurs de la région ont le goût du cheval, le soignent bien et commencent à s'en bien servir. Les allures sont très améliorées. Le modèle

de taille moyenne, est celui qui réussit le mieux dans le pays, il est homogène peut-être un peu léger mais pas déplaisant à l'œil et pourra être grossi par une nourriture plus abondante.

À La Verpillière, concours satisfaisant comme qualité, mais un peu moins nombreux que celui de l'année dernière ; le pays est en réel progrès on y a créé en quelque sorte une race spéciale qui est appelée à rendre des services car elle a de l'importance et assez de membres.

En résumé, les têtes de colonnes sont bonnes et il est de toute importance de les faire conserver pour la reproduction. C'est dans ce but que le Ministre de l'Agriculture par son arrêté du 12 février 1904 vient de publier une nouvelle réglementation des concours qui a été essayée par l'Administration supérieure dans quelques départements où elle a donné de bons résultats.

Il est exact qu'avec l'ancien mode de subventions mis en pratique jusqu'à ce jour les progrès réalisés n'ont pas répondu absolument aux sacrifices que s'impose le département. L'examen des procès-verbaux des concours de poulinières montre que si quelques-unes des pouliches primées à 3 ans et non des meilleures restent à 4 ans, leur nombre diminue à 5 ans et elles disparaissent à 6 ans. De jeunes juments en assez grand nombre sont présentées dans ces réunions et leur présence peut faire illusion mais on s'aperçoit bien vite qu'elles n'avaient pas été présentées comme pouliches et que leur infériorité en a uniquement empêché la vente. Cette infériorité est la seule cause de leur présence au concours, il en résulte que l'amélioration suit une progression relativement lente parce que la bonne jument fait défaut. Tandis que l'État améliore chaque année son effectif d'étalons et fait des efforts pour avoir des mâles toujours supérieurs à leurs aînés, tant au point de vue du modèle que de la qualité, le niveau de la jumenterie reste stationnaire. Celle-ci renferme comme je viens de le dire beaucoup trop de sujets qui n'ont pu être vendus pour cause d'indignité.

Le seul moyen de relever le niveau est de faire conserver pour la reproduction les meilleures pouliches de chaque année, c'est le but unique des primes aux juments de 3 ans.

C'est donc l'avenir de la production qui est en jeu et s'est aller à l'encontre du résultat cherché que d'admettre que les pouliches primées en vue de la reproduction et saillies puissent ensuite participer à d'autres encouragements qui les détournent de leur future destination de poulinières.

Le travail auquel est soumis l'animal destiné aux courses, les exercices préparatoires aux concours de dressage, mettent la poulinière dans l'impossibilité d'être fécondée. Pour qu'elle ait chance de retenir, ainsi qu'on l'a très bien dit récemment, il faut avant tout qu'elle ait du calme, de la tranquillité et une nourriture non excitante. Enfin, les voyages, le voisinage des autres chevaux dans les concours contribuent à provoquer une irritabilité aussi préjudiciable à la conception qu'à la gestation.

De plus à ces réunions, le propriétaire d'une femelle réussie a trop souvent des offres avantageuses de vente qu'il saisit avec empressement. C'est se leurrer d'un vain espoir que de croire que la promesse de lui verser plus tard la seconde partie de la prime empêchera cette transaction. Il consentira parfaitement à perdre ce complément devant un gros prix de vente. C'est pour éviter ce fâcheux résultat que la prime de conservation a été créée ; seules ses conditions spéciales peuvent empêcher la vente de la jument.

Enfin, c'est une mesure antidémocratique que de permettre au même éleveur d'absorber à lui seul tous les encouragements de quelque nature qu'ils soient. Il se produit ce fait que tandis que le petit éleveur n'a pas les moyens de préparer sa pouliche aux épreuves d'un concours de dressage ou d'une course, le gros propriétaire après une saillie plus ou moins réelle de sa jument, la promène de réunion en réunion où elle fait une ample moisson de prix après des fatigues qui ne la prédisposent ni à la fécondation ni à la gestation. Comme il est dit plus haut, cette campagne fructueuse lui permet de perdre facilement une partie de la prime et il finit par vendre sa jument.

La prime de reproduction aura ainsi été alors qu'elle aurait été souvent si bien accueillie par le petit éleveur.

Cette situation n'a pas été sans préoccuper beaucoup l'administration des Haras et c'est pour remédier à ces abus qu'a été élaboré un nouveau règlement dont les prescriptions, qui n'ont rien d'absolu d'ailleurs, peuvent être modifiées par les directeurs de ces circonscriptions suivant les régions où ils opèrent mais dont le principe doit être respecté entièrement pour favoriser la reproduction dans le sens de l'amélioration.

Les conditions anciennes ne répondaient plus absolument à la situation et aux habitudes nouvelles de l'élevage. Le désir de profiter des encouragements offerts sous forme de concours ou de primes de dressage dans certaines circonscriptions, l'attrait chaque jour plus vif d'une exhibition sur l'hippodrome dans d'autres régions, amenaient les éleveurs à considérer comme inutiles et vexatoires une partie des obligations auxquelles ils étaient soumis et les engageaient à commettre des irrégularités qui avaient comme conséquence que trop de pouliches restaient vides.

Les règles nouvelles, quoique sensiblement semblables à celles du passé, se résument dans la création de trois espèces d'encouragements qui peuvent, suivant les cas, être distribuées seules ou s'accumuler sur la même tête.

La prime d'encouragement de valeur minime sert de premier classement. Elle divise le paiement de l'allocation accordée en deux époques différentes suivant le désir exprimé par le Conseil supérieur des Haras. Elle est accordée seule, lorsque le jury veut conseiller implicitement à l'éleveur, de ne pas garder une pouliche jugée impropre à la reproduction. Il est facile de comprendre que ce premier mode doit s'appliquer à toutes les juments inscrites au programme sans autres conditions que celles de l'âge, de la résidence et de l'espèce.

À ce premier subsidie vient s'ajouter, s'il y a lieu, la prime de reproduction, d'un taux beaucoup plus élevé et donnée à la jument trouvée digne de faire souche. Elle n'est délivrée qu'à la fin de l'année quand l'éleveur a tenu son engagement de ne viser que la reproduction et non les courses et les concours.

Ce paiement tardif est bien dans les vues du Conseil supérieur des Haras qui, dans sa séance du 24 décembre 1901 a émis le vœu qu'au moins une partie des primes fut payée en fin d'année. Cette condition existait dans l'ancien arrêté.

Enfin, dans les pays d'élevage relativement pauvres où le propriétaire plus souvent n'a pas les moyens de conserver sa bonne poulinière, la prime de conservation est la troisième récompense qui vient s'ajouter aux deux autres.

Les conditions dans lesquelles elle est attribuée peuvent être adoucies suivant les régions suivant les cas et le jury peut au besoin demander au préfet du département d'annuler l'acte d'engagement si la poulinière n'a pas tenu les promesses que sa conformation avait données.

Ce genre de primes est celui qui devrait être appliqué exclusivement dans l'Isère, l'expérience est faite partout où il a fonctionné il a donné de merveilleux résultats. Et cela se comprend facilement. L'éleveur, le petit éleveur, qui a reçu la *grosse somme* ne consentira jamais à la rendre s'il vend sa jument peut-être même ne pourrait-il pas la reverser ? Les offres d'achat ne le tenteront plus. Il n'en est pas de même lorsqu'il a seulement, comme cela a lieu jusqu'à présent, l'espoir de toucher l'année suivante une nouvelle récompense, il ne la tient pas cette seconde récompense et se laissant tenter par une offre d'achat généreuse, il vend sa jument ; en résumé une promesse de prime à toucher donne peu de résultats.

Avec la prime de conservation donnée au concours de pouliches, les meilleures juments de chaque année restent sur le sol natal et l'on conserve toujours ainsi l'élite de la production.

J'ajouterai enfin que ce 3^e mode d'encouragement favorise plus particulièrement le petit éleveur, qui sans son aide, n'aurait pas les moyens de conserver une bonne pouliche. Par là se manifeste le caractère nettement démocratique de la nouvelle réglementation. Je crois avoir, par les explications qui précèdent, démontré l'utilité d'une modification aux programmes des

concours de pouliches. Je l'ai étudiée avec soin et je pense que son application appropriée à la situation particulière de l'industrie chevaline dans le Dauphiné donnera un essor nouveau et plus certain à l'amélioration de sa population de juments.

Le Directeur du Dépôt d'Étalons d'Annecy
R. de Chavigné

Document N° 6 Enquête sur l'espèce chevaline dans l'Isère. Réponse aux questions N°1, 2, 14, 15, 16, 17, et 28

Source : arch. dép. Isère, 150 M 5 pour le questionnaire et 150 M 6 pour la lettre du conseiller Vial au préfet de l'Isère

[L'enquête sur l'espèce chevaline dans l'Isère, commandée par le Conseil général se compose de plusieurs centaines de questionnaires adressés aux conseillers généraux, aux membres des divers conseils d'arrondissement, aux membres des sociétés d'agriculture et à de nombreuses personnalités retenues pour leurs compétences relatives à l'espèce chevaline, parmi lesquelles figurent en bonne place vétérinaires et propriétaires éleveurs. À l'exception de quelques questionnaires nominatifs qui ont été conservés, l'enquête se compose d'une synthèse volumineuse de chacune des 28 questions. Sept des 28 synthèses de questions ont été reproduites. Les questions portent sur l'élevage, les performances comparées des chevaux de pays et les produits issus du croisement avec l'étalon anglo-normand ; la dernière, question ouverte, donne lieu aux développements les plus nourris.

Cette première ébauche, qui constitue la totalité de l'article 150 M 5, était destinée à étayer le rapport confié au conseiller général Vial, rapporteur de la Commission spéciale. Dans une lettre au Préfet de l'Isère, il explique sa méthode de travail et l'état d'esprit dans lequel il entreprend ce travail :

Voiron, le 1^{er} août 1873

Monsieur le Préfet,

Ce n'est que depuis quelques jours, dès mon retour de Paris à Voiron, que j'ai pu consacrer quelques instants au travail dont m'a chargé dans sa dernière réunion la commission spéciale nommée pour étudier les moyens d'améliorer la race chevaline dans le département.

Par l'examen du sommaire du volumineux dossier qui m'a été remis, j'ai pu me convaincre qu'il ne suffisait pas pour faire un travail utile de classer et de grouper les réponses au questionnaire, mais qu'il serait encore nécessaire de faire une analyse sérieuse de ces documents et de mettre en lumière les opinions des hommes éclairés et compétents qui nous ont envoyé des études très remarquables sur cet intéressant sujet.

C'est là, Monsieur le Préfet, une tâche considérable et qui demandera pour être menée à bonne fin, un temps et des connaissances spéciales, qui, je le crains beaucoup pourront me faire défaut. J'aurais d'ailleurs besoin pour entreprendre ce rapport de me mettre en communication avec quelques-uns de mes honorables collègues, de la Commission spéciale, et d'échanger avec eux quelques idées sur le fond, la forme qu'il convient de donner à ce travail. Vous savez, Monsieur le Préfet, qu'il y a de très grandes divergences d'opinions entre les personnes qui se sont spécialement occupées de ces questions ; à plus forte raison, y a-t-il parmi ceux d'entre nous qui n'en ont fait qu'une étude peu approfondie, une hésitation très naturelle.

C'est le danger des innovations en pareille matière (et alors surtout qu'il ne paraît pas prouvé que le système ancien peut être remplacé plus efficacement), qui a engagé le Conseil

général à ordonner une enquête, et à persévérer, en attendant des résultats, dans la voie précédemment suivie.

Le rapport qui sera fait au nom de la Commission spéciale, pourra donc avoir une influence déterminante sur les résolutions du Conseil général, et ces résolutions ont aujourd'hui une importance plus grande que jamais. Ce n'est pas au moment où les nations étrangères viennent acheter à tout prix en France nos plus beaux étalons et nos meilleures juments poulinières, qu'il convient de laisser à quelques départements, le monopole exclusif de la production chevaline, et de se désintéresser dans une industrie qui a un caractère national. C'est guidé par ces diverses considérations, Monsieur le Préfet, que je crois utile de vous informer qu'il ne sera pas possible au rapporteur de la Commission spéciale de terminer son traité pour la session d'août.

Si vous pensez qu'il y ait urgence à saisir le Conseil général de ce rapport, je vous serai très obligé de vouloir bien provoquer la nomination d'un autre rapporteur, auquel, le cas échéant je m'empresserai de remettre le dossier. Permettez-moi en finissant, Monsieur le Préfet, de vous faire observer que dans le cas où le discussion du rapport de l'enquête serait renvoyée à la session de mai 1874, le Conseil général pourrait toujours à la session d'août voter les fonds ordinaires pour les achats d'étalons. De cette façon, il persévérera une année de plus dans le système suivi depuis un si grand nombre d'années.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de mon dévouement respectueux.

Vial]

Question N° 1 Quel est, en général, l'état de l'élevage dans le département de l'Isère ?

M. Peyrieux, Conseiller général : Voir document N° 7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Synthèse générale de M. Peyrieux.

M. Henry Bouthier de Chaponnay : Je ne puis répondre, dit-il, à un grand nombre de questions qui me sont adressées ; il faudrait avoir, pour pouvoir le faire, des connaissances spéciales qui me font défaut.

M. Allegret, à Saint-Geoire, dit que l'état de l'élevage dans le département n'est pas encore parfait, cependant il trouve qu'il y a progrès sensible.

M. de Monthal, à Saint-Geoire, s'exprime en ces termes : depuis quinze ou vingt ans, il y a progrès dans l'arrondissement de La Tour-du-Pin ; la race s'est élevée d'une manière sensible là où le département a fourni de bons étalons.

M. Genin Ferdinand, à Vienne, se borne à dire que le département produit peu de chevaux et que l'élevage s'y fait mal.

M. de Quinsonnas, à Creys et Pussignieu : l'élevage laisse généralement à désirer. Il est presque partout pratiqué sans soins et sans entente ; cependant il est juste de signaler quelques progrès, surtout depuis une dizaine d'années.

M. Giroud, à Bellegarde-Poussieux : constate progrès.

M. d'Agoult, à Thuellin, fait une réponse analogue à la précédente.

M. Dumollard, à N.D. de Vaulx, dit que le département convient peu à la production chevaline ; c'est plutôt une contrée d'élevage qu'une contrée de multiplication ; on y élève le poulain produit dans le pays et ceux provenant de l'Ain, de la Franche-Comté et de la Lorraine ; il y a plutôt progrès que décadence.

M. Lanet, à Saint-Jean-d'Avelanne, constate la décadence.

M. Chabert, à Beaucroissant, dit qu'il y a progrès incontestable.

M. Masson, à Tullins, fait une réponse nulle.

M. Rœe, à La Verpillière : signale des progrès dans la circonscription de Meyzieu, Heyrieux et La Verpillière.

M. Rey, à Lyon : état médiocre. Il y a progrès dû, surtout, aux améliorations agricoles.

- M. Commandeur, aux Avenières : progrès dans l'élevage.
- M. Blanc, à Châbons : même réponse que le précédent.
- M. de Barrins, à Beaurepaire : progrès incontestable.
- M. Apprin Louis, à Montferra, signale des progrès.
- M. le vicomte de Gremion, à Vizille, dit que cette circonscription ne produit pas de chevaux, à très peu d'exceptions près.
- M. Eugène Jourdan, à Agnin, constate des progrès incontestables mais dans la qualité plutôt qu'à la quantité des produits.
- MM Picat, de Miravail et Dorly à Saint-Marcellin : l'élevage dans le département et particulièrement dans l'arrondissement de Saint-Marcellin a fait des progrès sensibles ; la petite race du Dauphiné tend à disparaître complètement.
- M. Perret, à Tullin : il y a progrès. Les concours de l'arrondissement de Saint-Marcellin le prouvent chaque année.
- M. Trémel, à Pont-Évêque : l'élevage de la race chevaline dans les deux cantons de Vienne est en progrès.
- M. Champollion Figeac, à Grenoble, dit que dans l'arrondissement de Grenoble et plus spécialement dans les cantons de Vif, La Mure, Valbonnais, Corps, etc, etc, l'élevage des chevaux n'a fait aucun progrès sensible dans cette partie du département depuis 20 ans.
- M. Ongier, à Villard Reymond : décadence dans cette contrée.
- M. Trouillet, à Beaurepaire : dans le canton l'élevage est dans un état très large de progrès depuis 10 ans et ce progrès tend à s'élargir chaque année.
- M. Gautier, au Bourg-d'Oisans : ne fait aucune réponse à cette question.
- M. de Nolly, à Viriville : progrès dans le canton de Beaurepaire.
- M. Berne, à Roybon : progrès à Beaucroissant et dans l'arrondissement de La Tour-du-Pin.
- M. Thurel, vétérinaire au 2^e d'artillerie signale la décadence.
- M. le baron de Vallier, à Voreppe : l'état de l'élevage est dans de mauvaises conditions ; tout est à faire, le nombre d'éleveurs étant très restreint. S'il y a progrès, il est faible ; en tout cas il n'y a pas décadence.
- Le prix de revient du demi-sang coûte trop cher et ne peut guère être utile à l'agriculture.
- M. Bougra, vétérinaire au 29^e d'artillerie : le département ne possède pas ce qu'on appelle généralement une race de pays. Les chevaux qu'on y rencontre proviennent en grande partie des autres parties de la France, principalement de la Franche-Comté. La Suisse en fournit aussi un assez grand nombre. Il y a dans les chevaux de la contrée la plus grande hétérogénéité dans les caractères. C'est une réunion de chevaux qui appartiennent à ces races différentes, mais qui n'ont entre eux aucun caractère typique. Au XVIII^e siècle, le Dauphiné possédait une race de chevaux ressemblant assez par ses caractères et ses aptitudes à l'ancien cheval limousin ; tous les deux, cheval dauphinois et cheval limousin ont disparu. C'était un cheval énergique, léger de formes, tout à fait propre à la cavalerie légère. Cette race n'existe plus aujourd'hui, la décadence est évidente, puisque dans l'espace de 60 ans elle n'a, pour ainsi dire, pas laissé trace de son passage.
- M. Clavel, Président du Comice agricole de Saint-Jean-de-Bournay : il y a décadence.
- M. Bel, à Saint-Jean-de-Soudain : l'état de l'élevage n'a pas progressé depuis que l'on a introduit des chevaux fins dans nos localités.
- M. Véret, l'élevage du cheval, dans l'Isère, a diminué d'importance.
- M. Gautier, docteur aux Avenières : ne répond pas à la question.
- Camille Rocher, à La Côte-Saint-André : l'amélioration est très peu sensible depuis 20 ans.
- M. Hannoteau, à La Côte-Saint-André : l'élevage du cheval est peu développé.
- M. Deboille, à Genas : il y a progrès.
- M. Ronin, à Saint-Egrève : l'état de l'élevage diminue.

M. Bard, à Mens : nos ressources fourragères ne nous permettent pas de nous livrer à l'élevage du cheval, cet animal devant être nourri à l'écurie pendant trois ans au moins sans rendre encore aucun service et souvent sans atteindre, arrivé à cet âge un prix rémunérateur.

M. Galloi, à Morestel : l'état de l'élevage dans le département est évidemment en progrès, mais suspendu par le malheur du temps.

M. de Leusse, à Anthon : l'élevage subit une crise sérieuse à cause du croisement de plusieurs qui trop souvent est défectueux et mal appliqué.

M. Gaydan, à Corps : nul.

M. Royer Deloche, à Meylan : décadence dans l'arrondissement de Grenoble.

M. Edgard de Barral, à Saint-Laurent-du Pont : décadence en général.

M. Périnel, à Saint-Laurent-du-Pont : décadence en général.

M. de Beylié, à Grenoble : il y a plutôt décadence.

M. de Fontanil, à Meylan : dans l'arrondissement de Grenoble il y a plutôt décadence que progrès.

M. Ogier, à Chassieu : progrès.

M. Gallien, à Sainte-Blandine : l'élevage a progressé sensiblement dans le canton de Viriville et La-Tour-du-Pin, cela tient à ce que l'on a augmenté la quantité de fourrage.

M. Chaste de Gallerand, à Bellegarde-Poussieux : un léger progrès.

M. Ch. Diday à Verseuil : décadence.

M. Peytard à la Salette : l'élevage du cheval dans le canton est nul et il en a toujours été ainsi de même depuis longtemps.

M. Servonnat Tuillier, à Estrablin : depuis 25 ans l'état de l'élevage en général a fait des progrès à constater dans la race chevaline, mais ils seraient plus sensibles si on avait continué à donner des étalons bretons et percherons.

M. Rey, vétérinaire à Grenoble : l'état de l'élevage dans le département ne progresse pas ; sur les foires il y a moins de poulains qu'autrefois ; dans l'arrondissement de Grenoble il est presque nul. Cependant il devrait y avoir plus de poulains en raison du grand nombre de juments venant de l'artillerie, délivrées avec l'autorisation de les faire reproduire ; il y a incontestablement décadence.

M. Séraphin Jourdan, à Villard-de-Lens : le département de l'Isère n'est guère un pays de production et dans le canton, il n'y a ni progrès ni décadence. Les possesseurs de mulets étaient nombreux autrefois ; actuellement quelques chevaux les remplacent. Ce résultat est dû aux voies de communication devenues meilleures ; l'élevage est le même, il est donc peu prospère.

M. Joseph Genin, à Bourgoin : l'élevage est à l'état de progrès, mais bien lent.

M. Bertrand Langlois, à Chasse : la race chevaline depuis nombre d'années a fait des progrès.

M. Mollard fils, à La Tour-du-Pin : l'élevage dans l'arrondissement et surtout dans le canton de La Tour-du-Pin, et je l'observe depuis plus de douze ans, me semble être en progrès. L'on produit plus de fourrages, les logements et les soins sont moins défectueux : c'est là, à mon avis, la principale cause de ce progrès.

M. Fabre, à Assieu : dans le département de l'Isère l'élevage n'est ni en décadence ni en progrès.

M. Genin, à Jallieu : dans notre canton il y a moins de juments qu'autrefois, à cause d'une part du prix très élevé des fourrages pendant plusieurs années, et, d'autre part à cause du prix élevé de la viande de boucherie qui reporte l'élevage sur les bêtes à cornes.

M. Bonnefond, vétérinaire, à Vienne : en général l'élevage dégénère depuis l'introduction de races trop fines.

M. Brun vétérinaire, à Saint-Symphorien-d'Ozon : l'état de l'élevage dans le département est satisfaisant comme qualité de chevaux ; mais, comme dans toute la France, c'est la quantité qui fait défaut : il y a plutôt progrès que décadence.

M. Formier, à Saint-Symphorien-d'Ozon : il y a un remarquable progrès qui a été constaté dans tous les concours des dernières années.

M. Pierri, à Bourgoin : progrès.

M. Aymond de la Bâtie, à Vermelle par Bourgoin : il y a progrès.

M. Bonne, à Voreppe : l'élevage dans le département s'améliore ; il y a progrès sous le rapport du nombre et de la qualité.

M. Villard, à Saint-Antoine : dans l'Isère, notamment dans l'arrondissement de Saint-Marcellin, l'élevage est en voie de décadence.

M. le duc Dodon : l'état de l'élevage dans le département est en progrès.

Question N°2 Quelle sont les conditions les plus avantageuses que présente la circonscription pour l'élevage du cheval ?

M. Peyrieux, Conseiller général : Voir document N° 7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Synthèse générale de M. Peyrieux.

M. Henri Bouthier, à Chaponnay : dans le canton d'Heyrieux et de Saint-Symphorien, l'élevage des chevaux n'a jamais été une branche très importante de l'industrie agricole au moins comme centre de produits qui sont toujours à peu près restés chez les cultivateurs qui les auraient élevés.

M. Allegret, à Saint-Geoire : ce sont les cantons de Virieu et de La Tour-du-Pin et le canton nord du Pont de Beauvoisin.

M. de Montal, à Saint-Geoire : l'abondance de fourrage y est telle qu'une portion est exportée soit dans les villes voisines soit dans le Midi. En outre la population chevaline est nombreuse, car dans une partie de plaines et de coteaux on ne cultive qu'avec le cheval.

M. Genin Ferdinand, à Vienne : l'arrondissement de La-Tour-du-Pin, les cantons de Bourgoin et de Beaurepaire produisent quelques chevaux.

M. de Quinsonnas, à Creys et Pusignieu : l'élevage n'est pratiqué que sur une petite échelle par suite de la division de la propriété ; c'est arrondissement de La Tour-du-Pin qui se trouve dans les meilleures conditions.

M. d'Agoult, à Thellin : ce qui rend l'élevage défectueux et onéreux c'est que les poulains sont élevés à l'écurie où ils ne se développent pas et se tarent souvent. Il y a dans les cantons de Crémieu et de Morestel des terrains sans valeur et sans rendement.

M. Dumollard, à N.D. de Vaulx : la production fourragère et son climat où les chevaux sont moins sujets à la fluxion périodique, sont les conditions les plus avantageuses de la contrée pour l'élevage du cheval.

M. Lanet, à Saint Jean-d'Avelanne : il n'y a que les cantons de Bourgoin, La Tour-du-Pin et Saint-Geoire, dans la circonscription, qui offrent les conditions demandées, et cela en raison de leurs fourrages.

M. Chabert, à Beaurepaire : topographiquement notre circonscription n'est pas trop avantageuse à l'élevage du cheval excepté la partie Nord où les fourrages sont bien nutritifs. Les propriétaires éleveurs et les fermiers sont généralement dans l'aisance.

M. Masson, à Tullins : la situation topographique du canton favoriserait l'élevage du cheval.

M. Rœe, à La Verpillière : c'est de ne faire travailler les élèves que vers l'âge de deux ou trois ans.

M. Commandeur, aux Avenières : dans ma circonscriptions les terres sont très divisées, en très grande partie affectées à la culture de la vigne, les attelages de vaches sont en majorité ; par suite l'élevage du cheval est presque une exception, les paysans ne produisant que pour

leurs besoins, font travailler les sujets dès le premier âge, ce qui les déforme et paralyse leur développement. Ceux qu'ils livrent au commerce sont généralement vendus cinq ou six mois après leur naissance parce que le prix qu'ils en retirent à cet âge, est relativement plus rémunérateur que celui obtenu à un âge adulte.

M. Blanc, à Châbons : les conditions d'élevage ne sont pas très favorables dans la circonscription faute de pouvoir parquer les élèves dans des prairies pendant la belle saison.

M. de Barrins, à Beaurepaire : le terrain qui se prête à la culture de toute espèce de fourrages artificiels.

M. Apprin Louis, à Montferra : Ce serait l'impulsion considérable qu'a reçu depuis quelques années la production fourragère et qui a eu pour effet d'augmenter énormément les ressources de l'alimentation.

MM Picat, de Miravail et Dorly à Saint-Marcellin : les conditions de l'élevage dans la circonscription sont généralement bonnes.

M. Perret, à Tullins : les conditions les plus avantageuses sont les portions élevées du territoire.

M. Trénel, à Pont-Évêque : les communes qui ont des prairies naturelles sont dans d'excellentes conditions pour l'élevage.

M. Ongier, à Villars-Reymond : foins en quantité et de très bonne qualité ; terrains légers exigeant peu de travaux.

M. Trouillet, à Beaurepaire : les conditions de l'élevage les plus avantageuses sont des fourrages naturels et d'excellents fourrages artificiels, de bonnes eaux et une température très propice, des avoines de premier choix.

M. Gautier, à Bourg d'Oisans : la plaine est la seule partie qui soit dans de bonnes conditions ; on ne peut s'occuper de l'élevage montagnaise.

M. Berne, à Roybon : l'élevage est presque nul dans le canton.

M. Thurel, vétérinaire au 2^e d'artillerie : elles sont ; pour produire le cheval il faut de grandes propriétés, des pâturages : les uns et les autres manquent.

M. le baron de Vallier, à Voreppe : l'arrondissement de La Tour-du-Pin ; côteaux et plaines ; élevage du cheval pour le cultivateur et fermière ; fourrages assez abondants ; prairies artificielles qui doivent faire aujourd'hui la base de l'agriculture. Malgré les hivers rigoureux, les chevaux y acquièrent un bon tempérament et de la robusticité.

M. Bougra, vétérinaire au 29^e d'artillerie : la topographie du département de l'Isère et surtout celle de l'arrondissement de Grenoble ne se prête que très imparfaitement à l'élevage du cheval. En effet dans la montagne les ressources fourragères sont trop peu abondantes pour permettre de ce livrer à cette branche de l'agriculture ; dans de semblables conditions, on pourrait, à la rigueur élever le cheval ; mais il faudrait avoir en vue un animal de petite taille en rapport avec la production du sol. Comme dans toute industrie, il faut toujours, avant de s'y livrer, voir le but à atteindre, considérer le résultat. Il est évident que l'élevage fait de semblables conditions ne donnerait à l'éleveur que de bien maigres bénéfices lorsqu'il n'aurait pas à enregistrer de véritables déceptions. La plaine, au contraire, est d'une fertilité remarquable, les prairies ont une puissance végétative extraordinaire, elles sont d'une irrigation facile, donnent beaucoup de foin de bonne qualité. Il y a donc là tout ce qu'il faut pour l'élevage du cheval ; mais ces prairies sont d'une étendue restreinte, le sol étant très riche et très divisé. C'est là un fait général applicable à tous les pays. Il résulte de cet état de choses que les propriétaires ont des prairies non pour élever, mais pour en obtenir le plus de foin possible, substances alimentaires qu'ils destinent aux animaux nécessaires à leurs exploitations. Ici encore à cause de la richesse extraordinaire du sol, une culture plus productive que celle des prairies remplace celles-ci ; par conséquent l'élevage dans ces conditions est difficile, sinon impossible ; car, disons-le, on ne peut véritablement élever le cheval avec profit qu'en ayant à sa disposition des prairies où l'on puisse le faire pâturer

pendant un temps relativement long, sans cela on peut, isolément, élever un cheval, mais ce n'est plus là de l'élevage, et agir ainsi, c'est-à-dire élever presque exclusivement à l'écurie, c'est poursuivre une chimère, c'est se livrer à une spéculation onéreuse, c'est aller droit à l'encontre du but qu'on se propose : *réaliser des bénéfices*.

Ce que je viens de dire à propos des prairies disparaissant pour faire place à un autre genre de culture me donne, en partie du moins, l'explication de la disparition de la race dauphinoise. En effet, il y a 80 ans environ, une grande partie de la plaine devait être encore à l'état de marais ou de prairies naturelles très étendues qui, précisément, donnaient à cette contrée les moyens de faire de l'élevage. On a assaini la plaine par une culture mieux entendue par des drainages. Les prairies de 3^e qualité sont devenues meilleures ; enfin une culture plus productive est venue remplacer ces dernières et dans la même progression décroissante, la race s'est éteinte. C'est là une opinion que je me permets d'émettre, très loin d'avoir la prétention de lui attribuer plus d'importance qu'elle n'en mérite. D'autres causes ont contribué aussi dans une certaine mesure, à produire l'extinction de la race ; j'en parlerai plus loin.

M. Clavel, président du Comice agricole de Saint-Jean-de-Bournay : le manque de fourrage rend très difficile l'élevage du cheval.

M. Bel, à Saint-Jean-de-Soudain : nous ne pouvons élever que des chevaux de trait léger, les autres réussissent peu, il leur faut des soins que nous ne pouvons leur donner et attendre trop longtemps leur travail.

M. Véret, aide-vétérinaire au 2^e d'artillerie : l'arrondissement de Vienne renferme les conditions les plus avantageuses ; le terrain est plus plat ; la culture mieux entendue.

M. Camille Rocher, à la Côte-Saint-André : c'est de chercher à obtenir le cheval d'artillerie ou de trait léger.

M. Deboille, à Genas : exploitation agricole importante.

M. Ronin, à Saint-Egrève : elles sont nulles. Il faudrait de grands tènements et il y a tendance au morcellement.

M. Bard, à Mens : en dehors des bêtes de travail, nous ne tenons que des moutons qui se nourrissent pendant la belle saison sur des montagnes pour la plupart inaccessibles aux chevaux.

M. Gallois, à Morestel : les terres éminemment calcaires et marneuses de notre circonscription produisent un fourrage qui fait un cheval fort et robuste.

M. de Leusse, à Anthon : ce sont celles du climat et du sol.

M. Royer de Loche, à Meylan : d'avoir, principalement dans les contrées montagneuses, les conditions de climat et de sol nécessaires pour y créer une bonne race de chevaux légers, si on faisait choix d'étalons autres que ceux qui y ont été introduits jusqu'à ce jour.

Edgard de Barral, à Saint-Laurent-du-Pont : nombreux pâturages marécageux.

M. Périnel, à Saint-Laurent-du-Pont : vastes pâturages marécageux.

M. de Beylié, à Grenoble : la division de la propriété, la configuration du sol, le prix élevé des fourrages sont des obstacles à l'élevage du cheval.

M. de Fontanil, à Meylan : les propriétaires qui disposent de vastes enclos, où poulains et pouliches peuvent prendre leurs ébats et y recevoir une bonne nourriture, sont dans les meilleures conditions de réussite pour l'élevage. Beaucoup de produits se tarent et deviennent difficiles par suite d'un trop long séjour dans des écuries sombres et humides.

M. Gallien, à Sainte-Blandine : ce sont dans les cantons de Viriville et de La Tour-du-Pin où les fourrages sont plus abondants que dans les autres cantons de l'arrondissement que l'on peut produire le cheval léger.

M. Chaste de Gallerand, à Bellegarde-Poussieu : on se sert beaucoup du cheval en agriculture, foires nombreuses facilitant l'écoulement des produits.

M. Charles Diday, à Versoud : il n'y a aucune condition avantageuse, la propriété étant trop morcelée.

M. Peytard, à La Salette : très peu de conditions avantageuses. Configuration de terrain généralement très accidenté et peu fourragère.

M. Servonnat-Tullier, à Estrablin : la douceur du climat, la rareté des épizooties et la qualité des fourrages.

M. Rey, vétérinaire à Grenoble : des fourrages en abondance.

M. Séraphin Jourdan, à Villard-de-Lans : le canton de Villar-de-Lans, présenterait des conditions assez avantageuses et satisfaisantes pour l'élevage de l'espèce chevaline, si celui de l'espèce bovine n'absorbait toutes les ressources.

M. Joseph Genin, à Bourgoin : dans notre circonscription les fourrages artificiels sont abondants et de bonne qualité, mais les fourrages des prairies naturelles sont en général de médiocre qualité. Cependant à Bourgoin le foin est bon.

M. Bertrand Langlois, à Chasse : la bonne qualité des fourrages.

M. Mollard fils, à La Tour-du-Pin : la nature du sol variant beaucoup, le type de cheval varie de même. Le cheval de trait, et même de gros trait réussit dans les pays à terres argileuses où se récoltent des fourrages abondants mais grossiers ; et le petit cheval de trait ou de trait léger dans les terres moins grasses. L'éleveur devra donc produire des chevaux en rapport avec ses ressources.

M. Fabre, à Assieu : quelques rares propriétaires ou fermiers possèdent suffisamment de prairies naturelles et artificielles pour se livrer à ce genre d'industrie.

M. Genin, à Jallieu : aucune à cause des prix trop élevés des fourrages.

M. Bonnefond, à Vienne, vétérinaire : l'introduction des étalons de trait.

M. Brun, vétérinaire à Saint-Symphorien : ayant été un peu à même de parcourir les différentes localités de la circonscription, je crois que le canton de Saint-Symphorien d'Ozon est un de ceux qui offrent le plus d'avantages pour l'élevage de la race chevaline.

M. Formier, à Saint-Symphorien : le canton de Saint-Symphorien-d'Ozon, et cela est suffisamment démontré par les récompenses obtenues dans les concours régionaux.

M. Alphonse Simiand, à Chaponnay : la plaine en général où la terre est moins difficile à travailler. Il ne faut pas aux juments poulinières un travail trop pénible.

M. Pierri, à Bourgoin : multiplier les étalons dans le canton de Bourgoin.

M. Aymond de la Bâtie, à Vermelle par Bourgoin : ce serait de faciliter la monte des juments par des étalons approuvés qui sont trop éloignés et trop peu nombreux dans le canton de Bourgoin.

M. Bonne, à Voreppe : les conditions avantageuses de la circonscription se rattachent à l'alimentation. Abondance de fourrages tant naturels qu'artificiels et abondances de pâturages.

M. Villard, à Saint-Antoine : l'arrondissement de Saint-Marcellin ne produit pour l'élevage du cheval que des conditions très médiocres, lesquelles sont toutefois légèrement plus avantageuses dans la partie qui avoisine la vallée de la Bièvre que dans la partie méridionale.

M. le duc Dodon : production fourragère, mais peu ou point de pâturages.

Question N°14 Quelle est la race de chevaux étalons à laquelle il convient de donner la préférence pour desservir la contrée avec plus de succès ?

M. Peyrieux, conseil général. Voir table des textes, chapitre III, document N°7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Synthèse générale de M. Peyrieux.

M. Allégret, à Saint-Geoires : La race anglo-normande de 1/2 sang.

M. de Montal, à Saint-Geoirs : la race anglo-normande de demi-sang est celle où l'on trouve actuellement le plus d'étalons de valeur ; il sera toutefois nécessaire de s'attacher à les avoir très membrés et très doublés, près de terre. Une grande distinction ne leur sera pas nécessaire surtout dans les débuts.

M. Genin Ferdinand, à Vienne : le cheval percheron doit être préféré dans la localité comme étalon.

M. Quinsonnas, à Creys : jusqu'ici ce sont les chevaux de demi-sang anglo-normands qui ont le mieux produit. Il pourrait y avoir intérêt ne fût-ce qu'à titre d'expérience à essayer le cheval arabe barbu bien choisi.

M. d'Agoult, à Thuellin : la race anglo-normande est celle qui a le mieux réussi jusqu'à ce jour. À de très exceptions les chevaux achetés par la remonte étaient tous des produits de cette race, ainsi que les primes remportées dans nos concours.

M. Dumollard, à Notre-Dame-de-Vaulx : le petit percheron et le breton bien choisis sont les deux étalons qui conviennent le mieux. L'anglo-normand et le 1/2 sang sont trop fins pour nos juments et donnent souvent des produits décousus : chevaux frêles. Le boulonnais est beaucoup trop gros pour nos pays et ne convient ni pour nos juments ni pour nos pâturages. Le normand a besoin d'être amélioré lui-même et il ne peut par conséquent améliorer aucune autre race ; je parle bien entendu du vrai normand.

M. Lanet, à Saint-Jean-d'Avelanne : l'anglais et l'anglo-normand sont les préférables.

M. Chabert, à Beaurepaire : le normand ou le 1/2 sang anglo-normand.

M. Masson, à Tuellin : actuellement la race percheronne.

M. Roë, à La Verpillière : la race percheronne a bien réussi. Il pourrait en être essayé d'autres races pour juger comparativement.

M. Commandeur, aux Avenières : anglo-normand 1/2 sang.

M. Blanc, à Chaboux : aux anglo-normands de 1/2 sang pas trop enlevés et suffisamment corsés.

M. de Barrin, à Beaurepaire : anglo-normand de demi-sang.

M. Apprin Louis à Montferra : les percherons et anglo-normands de 1/2 sang.

M. le Vicomte de Grémion à Vizille : Si l'on pouvait introduire un peu de sang on améliorerait certainement. Il faut bien se garder dans tous les cas d'employer un étalon de pur-sang qui ne ferait rien de bon.

M. Jourdan, à Agnin : la race anglo-normande.

M. Pical, à Saint-Marcellin : les propriétaires sont très flattés des étalons percherons mais notre opinion est en faveur du demi-sang anglo-normand.

Perret, à Tullins : ce sont l'anglo-normand pour carrossier, le breton pour chevaux de trait et le boulonnais pour cheval à deux fins.

M. Trénel, à Pont-Évêque : breton, anglo-normand et percheron.

M. Ougier, à Villard-Reymond : breton, boulonnais et percheron.

M. Trouillet, à Beaurepaire : aux percherons, bretons anglo-normands, auvergnats et de pays.

M. Gauthier, à Bourg-d'Oisans : il est difficile de se prononcer, sur un seul étalon convenable ayant été employé dans le pays : celui de trait léger.

M. de Nolly, à Viriville : le 1/2 sang, étalon du haras d'Annecy pour chevaux à deux fins.

M. Berne à Roybon : la race des chevaux du pays.

M. Thurel, vétérinaire au 2^e d'artillerie : le breton, le percheron et l'anglo-normand bien choisis sont ceux qui sont appelés à donner les meilleurs produits.

M. le baron de Vallier à Voreppe : l'étalon écossais du Clydesdale donne d'excellents résultats dans les endroits montagneux, voire même au besoin le cheval auvergnat.

L'étalon anglo-normand pour la plaine donnera de très bons résultats aux agriculteurs, étant d'une vitesse suffisante comme cheval de trait léger et très résistant à la fatigue. Quant

aux produits de l'anglo-normand, ils ont été jusqu'à ce jour plus employés aux besoins du luxe qu'à ceux de l'agriculture.

M. Bougras, vétérinaire au 29^e d'artillerie.

Les chevaux dont il s'agit ici et l'opinion que je viens d'émettre immédiatement en parlant du cheval dont l'écoulement est le plus facile me donne la solution du problème de cette question. Je considère le cheval de trait léger comme étant celui qui s'identifie le mieux avec les services, les travaux qu'exigent les besoins de la contrée ; or, pour que le cheval puisse s'y rencontrer souvent il faut mettre en pratique les moyens de le produire et pour cela s'adresser à des races qui peuvent le plus facilement le créer. La race percheronne est, suivant moi, celle qui est le plus en état d'atteindre le but proposé. Les produits qu'elle donnera seront peut-être un peu plus petits que les sujets type, mais ils n'en seront pas plus mauvais pour cela, si j'osais, je dirais : ils n'en seront que meilleurs, car ils seront plus énergiques. Enfin, si l'on veut obtenir le cheval de trait léger ayant plus de vitesse dans les allures, l'anglo-normand (le 1/2 sang, ne pas aller au-delà) donnera par des croisements bien entendus, rationnels, d'excellents produits convenant parfaitement à la contrée.

La race percheronne d'abord et la race anglo-normande ensuite sont celles qui, sous tous les rapports, sont susceptibles de donner les meilleurs résultats.

M. Clavel, Président du Comice agricole de Saint-Jean-de Bournay : les chevaux bretons et arabes purs de grande taille.

M. Bel, à Saint-Jean-de-Soudain : il n'y a que la race percheronne qui puisse convenir à nos pays.

M. Vérel, au 2^e d'artillerie : les percherons et les anglo-normands 1/2 sang croisés sont préférables, le cultivateur ne possédant que des juments plus ou moins communes ; c'est avec ces deux races que les produits seront les moins disparates.

M. Camille Rocher, à la Côte-Saint-André : les percherons, bretons ou étalons choisis dans les plus beaux produits du département.

Hannoteau, à la Côte-Saint-André : percheron, breton ou cheval de pays pris dans les Terres froides.

M. Deboille, à Genas : les percherons, bretons.

M. Ronin, à Saint Égrève : les bretons, percherons et boulonnais.

M. Gallois, à Morestel : l'anglo-normand de demi-sang sera utile pour quelques éleveurs seulement, le plus grand nombre préférera l'étalon qui se rapprochera le plus de la race de pays.

M. de Leusse, à Anthon : les plus convenables à mon avis sont : le percheron et l'ardennais pour le plus grand nombre de poulinières et le breton surtout donne d'excellents résultats. Dans les localités montagneuses, les meilleurs produits obtenus sont ceux des étalons du pays bien choisis.

Royer Deloche, à Meylan : l'arabe ou le cheval africain dans les régions montagneuses, le percheron d'un bon choix dans la plaine, repousser les métis qui nous font aller en reculant, beaucoup plus vite que le pur-sang nous ferait avancer. Que l'on donne l'arabe même aux plus fortes juments de trait, une percheronne par exemple et l'on obtiendra de vrais résultats.

Edgard de Barral, à Saint-Laurent-du-Pont : le percheron.

M. Périnel, à Saint-Laurent-du-Pont : les percherons.

M. Alloard, à Chichilianne : le percheron.

M. de Beylié, à Grenoble : percherons, bretons et boulonnais.

M. de Fontanil, à Meylan : les bretons d'abord, ensuite à leur défaut pour le trait léger, les percherons de petite taille, les uns et les autres devront confirmer. Pour la cavalerie légère des étalons arabes.

M. Ogier, à Chassieux : percherons et bretons.

M. Gallien, à Sainte-Blandine : le percheron, le breton, anglo-normand et l'anglai pur-sang.

M. Chaste de Gallerand, à Bellegarde-Poussieu : le percheron et le breton, le premier de préférence.

M. Charles Diday, à Versand : les bretons et percherons.

M. Servonnat à Estrablin : la race bretonne, percheronne et boulonnaise, en faire l'essai une dizaine d'années consécutives et l'on obtiendrait des résultats satisfaisants.

Rey à Grenoble : bretons, percherons et boulonnais.

Séraphin Jourdan, à Villard-de-Lans : pour le canton, le limousin ou l'auvergnat. De préférence l'arabe ou le percheron pour le trait léger.

M. Joseph Genin, à Bourgoin : le percheron.

M. Bertrand Langlois à Chasse : les races percheronne et boulonnaise.

M. Mollard fils à la Tour-du-Pin : je crois qu'il faut deux sortes d'étalons. Des chevaux de trait, comme les percherons pour les petites juments ou celles qui sont naines et quelques chevaux plus distingués. Les anglo-normands par exemple pour les plus grandes et les plus grosses. Nos chevaux de pays ont la tête grosse, l'encolure mince, le garrot bas, les membres grêles et panards ; il faut, quelle que soit leur race que les étalons aient les qualités opposées.

M. Fabre, à Assieu : les percherons et bretons.

M. Genin, à Jallieu : aux étalons du pays.

M. Bonnefond, à Vienne : le percheron léger, le breton ou un croisement avec ces deux races ; dans tous les cas un cheval près de terre et un peu doublé.

M. Brun, vétérinaire à Saint-Symphorien : ces races sont sans conteste celles qui ont donné jusqu'ici de meilleurs produits, c'est-à-dire la race anglo-normande un peu forte et la race percheronne.

M. Fornier, à Saint-Symphorien : la race percheronne.

M. Alphonse Simiand, à Chaponnay : les chevaux de pays.

M. Pierri, à Bourgoin : les chevaux du pays se réussissent mieux que les percherons ; les normands et anglo-normands sont encore plus difficiles.

M. Aymond de la Bâtie à Vermelles : races bretonne et percheronne.

M. Bonne, à Voreppe : Les bretons et percherons.

M. Villard à Saint-Antoine : aucune race étrangère ne paraîtrait aussi apte à desservir la contrée que la race percheronne de trait.

M. duc Dodon : percherons et bretons.

Question N°15. Les chevaux et juments issus des étalons départementaux approuvés et des étalons de l'État sont-ils plus ou moins difficiles à nourrir que les chevaux de pays ou que les percherons ?

M. Peyrieux, Conseiller général : Voir document N° 7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Synthèse générale de M. Peyrieux.

M. Allegret, à Saint-Geoir : je ne pense pas qu'il y ait aucune différence.

M. de Montal, à Saint-Geoir : ils sont peut-être un peu plus délicats pour les soins à leur donner et sur la qualité de la nourriture mais beaucoup moins voraces et grands mangeurs que les chevaux de pays.

M. Genin Fredinand, à Vienne : plus difficiles à nourrir.

M. de Quinsonnas, à Creys : Ces chevaux ne sont pas difficiles à nourrir. La nourriture des chevaux du pays leur suffit. Mais il faut observer que pour ces derniers elle est rarement suffisante et qu'aucune race de chevaux ne saurait donner une somme de travail considérable sans être convenablement nourri.

M. Giroud, à Bellegarde-Poussieu : Non

M. d'Agoult, à Tuellins : Je n'ai jamais remarqué qu'ils soient plus difficiles les uns que les autres. Cependant les percherons ont besoin de beaucoup plus que les autres et dans une très forte proportion.

M. Dumollard, à N.D. de Vaulx : les produits provenant des étalons approuvés sont plus difficiles à nourrir que les chevaux de pays ; car l'on ne peut obtenir de bons services en améliorant les formes, en donnant plus de sang, si l'on n'améliore en même temps la nourriture. Les chevaux provenant d'étalons percherons exigent également plus de soins.

M. Lanet, à Saint-Jean-d'Avelanne : plus délicat par rapport à la différence de qualité des fourrages.

M. Chabert, à Beaufort : non. Jamais un éleveur ne m'a dit ce poulain est plus délicat quoiqu'il soit issu d'un 1/2 sang normand.

M. Masson, à Tullins : ces juments exigent des efforts, une nourriture plus choisie sinon plus difficile.

M. Roë, à La Verpillière : nos éleveurs ne trouvent pas de différence dans l'élevage des races qu'ils possèdent.

M. Rey, à Lyon : non ; malgré les opinions répandues un peu partout. Seulement avec des soins mieux entendus, les poulains améliorés d'origine acquièrent une valeur supérieure aux autres.

M. Commandeur, aux Avenières : pour obtenir tout ce qu'ils peuvent promettre, les extraits de sang demandent une nourriture meilleure et plus abondante que les chevaux de pays ; s'ils ne reçoivent qu'une nourriture semblable, ils ne tardent pas à redevenir un type de cheval rustique et comme le plus souvent ils ont des formes plus élancées et plus décousues que le cheval de pays, n'étant pas assez bien nourris ils ne rendent pas même autant de service de travail que ce dernier lorsqu'il est bien conformé.

M. Blanc, de Châbons : ils ne sont pas tout à fait si rustiques que les chevaux de pays pendant le bas âge et demandent une meilleure nourriture que celle généralement accordée dans le pays ; ils sont dans tous les cas aussi faits à tenir que les extraits de percherons.

M. de Barrins, à Beaufort : Pas plus difficile à nourrir que les chevaux de pays ou que les percherons.

M. Apprin Louis, à Montferra : ils exigent plus de soins et une nourriture en grains plus considérable pendant leur jeunesse ; mais une fois qu'ils sont formés ils ne sont pas plus difficiles à nourrir.

M. le vicomte de Grémion, à Vizille : les fourrages et avoines sont bons dans le canton de Vizille ; tous les chevaux avec de bons soins peuvent y prospérer.

M. Eugène Jourdan, à Agnin : non.

M. Picat, à Saint-Marcellin : toute race de chevaux peut être convenablement nourrie avec les fourrages du pays.

M. Perret, à Tuellins : les chevaux qui ont de la race se nourrissent plus difficilement.

M. Trénel, à Pont-Évêque : Les extraits issus du croisement sont facilement habitués à la nourriture du pays et leurs extraits deviennent aussi robustes que la race commune du pays ; les percherons sont plus délicats.

M. Champollion, à Grenoble : ils sont plus difficiles à nourrir que les chevaux du pays et l'on obtiendra pas d'un cultivateur de donner de l'avoine à son poulain les années pendant lesquelles il ne travaille pas.

M. Ongier, à Villard-Raymond : non, pour les bretons, boulonnais et percherons et dont la moins délicate est la bretonne

Trouillet, à Beaufort : j'ai pris des renseignements desquels il résulte qu'on ne peut établir aucune différence ; la nourriture étant d'ailleurs de premier choix.

M. Gautier, à Bourg d'Oisans : plus gros mangeur et plus difficile à nourrir.

M. de Nolly, à Viriville : les chevaux du pays sont plus faciles.

M. Berne, à Roybon : plus difficiles.

M. Thurel, vétérinaire au 2^e d'artillerie : demandent un peu plus de grains mais paient largement cette dépense par leur valeur.

M. le baron de Vallier, à Voreppe : selon le degré de sang, il leur faut plus ou moins d'avoine. Mais assurément les produits des étalons départementaux approuvés ayant moins de robusticité que les chevaux du pays seront plus difficiles et plus chers à nourrir.

M. Bougras, vétérinaire au 29^e d'artillerie : Les chevaux dont il s'agit ici étant plus fins, plus énergiques, plus délicats que les chevaux de pays, ou que les percherons, ils doivent naturellement être plus difficiles à nourrir. Leur entretien, dans de bonnes conditions, exige toujours plus de dépenses que ceux réclamés par les animaux qui appartiennent au pays même ; ceux-ci sont presque toujours plus rustiques que les autres. Cette remarque est tellement générale qu'on peut la considérer comme un axiome en zootechnie.

M. Clavel, Président du Comice agricole de Saint-Jean-de-Bournay : oui, ils sont plus difficiles à nourrir que les chevaux du pays.

M. Bel, à Saint-Jean-de-Soudain : les chevaux de l'État sont plus difficiles à nourrir que les chevaux de pays, ceux-ci se contentent de fourrages artificiels, et non les autres qui sont plus difficiles dans leur nourriture.

M. Vérel, vétérinaire au 2^e d'artillerie : les chevaux provenant des étalons de l'État et surtout des percherons ne sont pas plus difficiles à nourrir que ceux du pays ; car ceux que l'on appelle chevaux de pays sont importés comme les précédents.

M. Camille Rocher, à la Côte Saint-André : incontestablement plus difficiles à nourrir et la nourriture de nos localités n'est pas assez substantielle pour les chevaux de 1/2 sang.

M. Hannoteau, à la Côte-Saint-André : beaucoup plus difficiles.

M. Deboille, à Genas : plus difficiles, surtout la race normande.

Ronin, à Saint-Égrève : plus difficile.

M. Gallois à Morestel : ils demandent plus de soins et une meilleure nourriture.

M. de Leusse à Athon : peu d'éleveurs modifient le régime de leur écurie selon les besoins de leurs produits, mais il est facile d'observer que la race primitive est bien sobre et robuste que les produits obtenus par le croisement de 1/2 sang.

M. Royer Deloche, à Meylan : les anglo-normands plus difficiles.

M. Edgard de Barral, à Saint-Laurent-du-Pont : Oui !

M. Périnel, à Saint-Laurent-du-Pont : Oui !

M. Alloard, à Chichilianne : les produits percherons sont plus faciles à nourrir et à élever.

M. de Beylié, à Grenoble : oui.

M. de Fontanil, à Meylan : Plus un cheval a de sang et plus il est difficile au point de vue du dressage et de la nourriture.

Les Étalons de l'État sont en général inférieurs à ceux du département.

M. Ogier, à Chassieux : ils sont aussi faciles les uns que les autres.

M. Gallien, à Sainte-Blandine : les chevaux du département ou de l'État étant d'une plus grande conformation exigent une meilleure nourriture que les chevaux de pays, percherons ou bretons.

M. Chaste de Gallerand, à Bellegarde-Poussieu : plus un cheval a de sang et plus il exige de soins, non seulement dans la nourriture mais encore dans son pansage.

M. Charles Diday à Versand : Généralement ils sont plus nerveux et plus impressionnables.

M. Servonnat, à Estrablin : il n'y a pas de différence pour la nourriture.

M. Rey, vétérinaire à Grenoble : Il est plus difficile à nourrir.

M. Séraphin Jourdan, à Villard-de-Lans : il est difficile de répondre à ces questions en ce qui concerne le canton ainsi que pour celles des N^o 16, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 attendu que les sujets sur lesquels les renseignements sont demandés n'existent pas. Il paraît que ce ne sont

point des animaux de service, qu'ils sont de plus difficile entretien et qu'ils dépérissent promptement.

M. Joseph Genin, à Bourgoin : plus délicats, plus difficiles à nourrir et ne donnent un bon travail qu'à partir de 7 ans.

M. Bertrand Langlois, à Chasse s/Rhône : le cheval de trait est plus facile à nourrir que le cheval fin.

M. Mollard fils, Vétérinaire à La Tour-du-Pin : oui, car plus le produit a du sang, plus il a besoin d'une nourriture choisie : bon foin naturel et avoine.

L'extrait du percheron se contente de fourrages artificiels mais il a besoin d'avoine.

Le cheval de pays produit par le climat et la nourriture indigène, non seulement se contente de celle-ci, mais ne pourrait exister tel sans elle ; il le modifierait en bien ou mal selon que cette nourriture serait améliorée ou altérée.

M. Fabre, à Assieu : le canton n'ayant aucun étalon, il m'est impossible de répondre à cette question.

M. Genin, à Jallieu : Oui, plus difficile.

M. Bonnefond, vétérinaire à Vienne : ces animaux ont besoin de plus graines, mais les éleveurs reculent devant le surcoût de dépenses.

M. Brun, vétérinaire à Saint-Symphorien : Ion. La nourriture doit être appropriée au cheval que l'on élève ; un cheval fin ne doit pas être nourri comme un cheval de gros trait, cela doit être laissé à l'intelligence de l'éleveur.

M. Fornier, à Saint-Symphorien : Ion.

M. Alphonse Simiand, à Chapelay : Je crois qu'ils sont beaucoup plus tendres et qu'il leur faut beaucoup plus de soins.

M. Pierri à Bourgoin : moins que les élèves de pays.

M. Aymond de la Bâtie, à Vermelle : les races normande et anglo-normande ne se nourrissent pas si facilement que les races bretonne, percheronne et de pays.

M. Bonne, à Voreppe : les produits issus des étalons de l'État sont plus dispendieux comme nourriture ; celui des étalons du pays et des percherons est moins exigeant comme quantité et bonne qualité.

M. Villard, à Saint-Antoine : ils sont plus difficiles à nourrir que les chevaux de pays et tout autant que les percherons.

M. duc Dodon : plus difficiles, exigent plus de soins.

M. le baron de Bâvre, propriétaire à Septème, ancien officier supérieur de cavalerie : les produits des étalons approuvés et de ceux de l'État ne sont pas plus difficiles à nourrir que les chevaux de pays. La race percheronne n'existe pas dans nos contrées et aucune tentative n'a été faite pour l'y introduire.

M. Revony propriétaire à Oytier : même réponse que le précédent.

M. Montagnier, à Septème : même réponse que la précédente.

M. Fagot, propriétaire à Septème : même réponse que la précédente.

M. Courjon, propriétaire à Septème : même réponse que la précédente.

M. André Garnier, à Saint-Victor : non.

M. Gillaud, à Saint-Victor : non.

M. Cochard, à Saint-Victor : non.

M. Poncet à Blandin : ils sont aussi faciles que nos chevaux de pays mais plus faciles que les percherons.

M. Joseph Jeoffroy, à Saint-Victor : les chevaux normands sont plus faciles à nourrir que les percherons.

Joseph Bourdillon à Javalière : non.

M. Bullion François à Maremme : Plus difficiles que les chevaux de pays.

M. Roux, fermier à Chuzelles : ils sont aussi faciles à nourrir et mieux que les percherons. C'est une erreur de croire qu'ils exigent plus de foin.

M. J. Labbe, propriétaire à Chuzelles : même réponse que la précédente.

M. Comte, propriétaire à Marennes : chez le propriétaire et le fermier intelligents nourris sans aide (?) de l'avoine, les produits des chevaux départementaux sont aussi faciles à nourrir que les chevaux de pays et mieux que les percherons.

M. Favier Joseph -, à Chuzelles : ils sont aussi faciles à nourrir et mieux que les percherons ; c'est une erreur de croire qu'ils exigent plus de foin ou toute autre chose.

M. Manin, à Chuzelles : même réponse que le précédent.

M. Robert Fleury, à Saint-Symphorien : même réponse que ci-dessus.

M. Bœuf, à Marenne : même réponse que ci-dessus.

M. Cropieux, à Saint-Symphorien : même réponse que ci-dessus.

M. Perrin, à Chuzelles : Même réponse que ci-dessus.

M. Becquet, à Chuzelles : même réponse que ci-dessus.

M. Hector Brissaud, propriétaire à Sérézin : Ils sont plus difficiles parce qu'ils ne peuvent pas se passer d'avoine, tandis que les chevaux de pays et percherons se maintiennent en bon état et peuvent travailler à l'agriculture, sans avoine.

M. Millat, à Sérézin : ils sont généralement plus difficiles à nourrir que les chevaux du pays et même que les percherons.

M. Flo-Margaut, à Sérézin : ils sont aussi faciles à nourrir que les chevaux de pays et percherons

M. Brissaud, à Heyrieu : même réponse que ci-dessus.

M. Gavet, vétérinaire à Heyrieux : ils se nourrissent aussi bien.

M. Muet, à Sérézin : quand ils se trouvent d'une bonne constitution, ils se nourrissent aussi bien.

Question N°16. Ces mêmes chevaux et juments nourris de la même façon que les chevaux du pays ou que les percherons, font-ils autant, plus ou moins de travail que ceux-ci ?

M. Peyrieux, Conseiller général : Voir document N°7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Synthèse générale de M. Peyrieux.

M. Allegret, à Saint-Geoir : Je n'y trouve aucune différence.

M. Montal, à Saint-Geoir : Nourris de la même manière que les chevaux du pays, les anglo-normands seront peut-être ainsi que leurs produits moins résistants, mais ils le seront plus que les chevaux percherons ; du reste les chevaux du pays qui donnent un bon travail sans avoine, arrivent à absorber des quantités de foin fabuleuses ; et pour arriver à les faire trotter on est obligé de leur donner de l'avoine ; ils sont somme toute d'un grand appétit.

M. de Quinsonnas, à Creys : Ils ne peuvent pas sous le rapport du travail soutenir la comparaison avec des percherons bien nourris et dont la taille est au moins double de la leur, mais ils sont très supérieurs au percheron qui n'aurait que la nourriture ordinaire du cheval du pays et à ce dernier.

M. Giroud, à Bellegarde-Poussieu : Plus.

M. Dumolard, à N.D. de Vaulx : Ces mêmes chevaux nourris de la même façon que nos chevaux de pays font au moins autant de travaux que ces derniers.

M. Lannet, à Saint-Jean-d'Avelannes : Tout autant.

M. Chabert, vétérinaire à Beaurepaire : Beaucoup plus.

M. Masson, à Tullins : Les conditions de nourriture appropriées étant égales, ces animaux donneront plus de travail que les autres.

M. Rœe, à la Verpillière : La différence n'est pas appréciable avec nourriture suffisante.

M. Rey, à Lyon : La comparaison ne peut être faite sérieusement, utilement, dans la plupart des cas, puisque les produits issus de croisements, ont ordinairement d'autres aptitudes. Presque toujours ils gagnent en vitesse ou en vigueur, ce qu'ils perdent en poids.

M. Blanc, à Châbons : ils sont plus énergiques, font plus de travail que les chevaux de pays ; mais ils ne peuvent pas supporter d'être brutalisés ; s'il y a eu des non réussites pour leur dressage, cela tient justement à la brutalité d'un trop grand nombre de charretiers.

M. de Barrins, à Beurepaire : Nourris de la même façon que les chevaux de pays, ils font plus de travail que ceux-ci.

M. Apprin Louis, à Montferra : leur allure est plus rapide, mais la force de traction qu'ils peuvent dépenser est moins considérable. Il s'agit de les employer les uns et les autres selon leur aptitude, si l'on veut en tirer la somme de travail qu'ils sont susceptibles de donner.

M. Eugène Jourdan, à Agnin : Plus à poids égaux.

M. Picat, à Saint-Marcellin : Le cheval de 1/2 sang soumis à la même nourriture résiste mieux au travail que le cheval de pays.

M. Perret à Tullins : En général dans les campagnes les chevaux sont mal nourris en avoine : ceux du pays s'en passent à peu près. Ceux de race qui n'en mangent pas ne fournissent pas plus de travail.

M. Trénel, à Pont-Évêque : Oui, comme travail agricole et plus comme vitesse.

M. Ongier, à Villard Raymond : Ils en font autant sauf que les grandes races ne peuvent que très peu être utilisées dans la localité à cause de la rapidité des pentes.

M. Trouillet, à Beurepaire : Les chevaux de pays et les percherons font toujours plus de travail.

M. Gautier, à Bourg d'Oisans : Ils font plus de travail.

M. de Nolly, à Viriville : Ils font moins de travail que ceux du pays.

M. Berne, à Roybon : Ils en font moins.

M. Thurel, au 2^e d'artillerie : Moins.

M. le baron de Vallier, à Voreppe : Les chevaux acclimatés résistent toujours mieux que ceux de provenance étrangère s'ils travaillent à l'agriculture. S'il s'agit de trotter en tirant les chevaux de demi-sang feront un plus long parcours que ceux de pays et seront moins fatigués.

M. Bougra, au 2^e d'artillerie : Ils peuvent faire autant de travail que les chevaux de la localité car ils ont pour eux un facteur qui, sans manquer totalement à ceux-ci est pourtant bien supérieur à celui qui est à la disposition des anglo-normands par exemple ; j'ai voulu parler de l'énergie constitutionnelle ; je ne crois cependant pas qu'ils peuvent, soumis aux mêmes conditions hygiéniques donner en somme, un travail plus considérable que les percherons ou les dauphinois.

M. Clavel, Président du Comice agricole de Saint-Jean-de-Bournay : Ils font moins de travail.

M. Bel, à Saint-Jean-de-Soudain : Ils font moins de travail et coûtent davantage de nourriture, il leur faut de l'avoine et les autres s'en passent.

M. Véret, vétérinaire au 2^e d'artillerie : Les mêmes chevaux soumis au même régime alimentaire que ceux du pays rendent identiquement les mêmes services que ces derniers, sinon meilleurs.

M. Camille Rocher, à La Côte-Saint-André : Beaucoup moins, ne pouvant pas être soumis aux travaux pénibles qu'après 4 ans, tandis que les chevaux communs sont attelés dès 20 mois à 2 ans.

Hannoteau, vétérinaire à la Côte-Saint-André : Beaucoup moins de travail.

M. Duboille, à Genas : La race normande fait moins de travail.

M. Ronin, à Sainte-Egrève : Moins.

M. Gallois, à Morestel : Ces mêmes chevaux nourris de la même façon que ceux du pays.

M. de Leusse, à Anthon : Beaucoup moins et leur usure est très précoce.

- M. Royer Deloche, à Meylan : Plus délicat.
- M. Edgard de Barral, à Saint-Laurent-du-Pont : Non.
- M. Périnel, à Saint-Laurent-de- Pont : Non.
- M. de Beylié, à Grenoble : Ces chevaux font généralement moins de travail.
- M. de Fontanil, à Meylan : Je crois les produits anglo-normands plus difficiles pour la nourriture que les percherons et les chevaux de pays. Je les crois également moins aptes à faire un bon service d'agriculture que ces derniers.
- M. Ogier, à Chassieu : ils font tout autant de travail les uns que les autres
- M. Gallien, à Sainte-Blandine : Nourris de la même manière ils ne peuvent pas tenir si longtemps au travail, parce qu'ils se prennent (?) presque toujours au début.
- M. Chaste de Gallerand, à Bellegarde Poussieu : Ils feront autant de travail que le cheval de pays , mais il n'en feront pas autant que le percheron.
- M. Charles Diday, à Versand : Ils font moins de travail.
- M. Servonnat, à Estrablin : Ils font autant de travail les uns que les autres, seulement le cheval fin, marchand plus vite, est plus tôt fatigué, et le cheval de trait, marchant plus lentement, résiste plus longtemps au travail
- M. Roy, vétérinaire à Grenoble : Ils font moins de travail, leurs aptitudes ne s'y prêtant pas, leurs membres et leur corps sont trop grêles.
- M. Séraphin Jourdan, à Villard-de-Lans : Ils seraient moins ardent au travail et moins robustes.
- M. Joseph Genin, à Bourgoin : Moins que ceux du pays.
- M. Bertrand Langlois, à Chasse : Ils font moins de travail.
- M. Mollard fils, à la Tour-du-Pin : Le produit du 1/2 sang bien réussi et nourri à l'avoine donnera plus de travail, mais avec une nourriture égale à celle de nos chevaux de pays il ne pourra l'égaliser.
- M. Genin à Jallieu : Ni plus ni moins.
- M. Bonnefond, à Vienne : en général moins.
- M. Brun, vétérinaire à Saint-Symphorien : Cela Dépend. Comme cheval d'agriculture (et c'est celui qui est le plus employé dans le pays) le cheval de trait offre beaucoup plus d'avantages et surtout de résistance.
- M. Alphonse Simiand, à Chapelay : À mon avis, ils sont moins sobres et moins dans le travail que les chevaux de pays et que le percheron.
- M. Pierri à Bourgoin : Moins.
- M. Aymond de la Bâtie, à Vermelle : Ils font moins de travail.
- M. Bonne, à Voreppe : Pour un service au pas et une forte traction ils ne valent guère que moitié ; au trot ils ont plus de vitesse, mais ne s'y soutiennent pas aussi longtemps, et, en résumé, ils sont encore inférieurs.
- M. Villard, à Saint Antoine : Ces chevaux nourris dans les conditions des chevaux de pays font moins de travail que ces derniers.
- M. Duc Dodon : Moins.
- M. le Baron Bavre, à Septème : Les produits de ces étalons feraient certainement moins de travail que les chevaux de pays ou que des percherons. Ces produits sont plus minces, plus légers, et les cultivateurs leur préfèrent des chevaux ayant du gros et trapus.
- M. Revony, à Oytier : Même réponse que le précédent.
- M. Montagnier, à Septème : Même réponse que le précédent.
- M. Faguot, à Septème : Même réponse que le précédent.
- M. Courjon, à Septème : Même réponse que le précédent.
- M. André Garnier, à Saint-Victor : Même plus.
- M. Guillaud, à Saint-Victor : Autant, même plus.
- M. Cochard, à Saint-Victor : Autant, même plus.

M. Poncet, à Blandin : Tout autant, même plus.

M. Joseph Jeoffroy, à Saint-Victor : Les chevaux normands sont plus vif que les chevaux percherons, ils font beaucoup plus de travail.

M. Bourdillon, à Saint-Symphorien : Pour nos travaux moins résistants à la fatigue.

M. Roux, à Chuzelles : Étant plus actifs, ils font plus de travail, même à la culture.

M. Jean Labble, à Chuzelles : Même réponse que le précédent.

M. Fier Joseph, à Sérézin : même réponse que le précédent.

M. Comte, à Marennes : Avec la même nourriture le travail est supérieur.

M. Favier, à Chuzelle : Ils font plus de travail même à la culture.

M. Mannin, à Chuzelle : même réponse que ci-dessus.

M. Valamy, propriétaire à Chaponnay : même réponse que ci-dessus.

M. Bœuf, à Marenne : même réponse que ci-dessus.

M. Crépieux, à Saint-Symphorien : même réponse que ci-dessus.

M. Gayvollet, à Communay : même réponse que ci-dessus.

M. Perrin, à Chuzelle : même réponse que ci-dessus.

M. Becquet, à Chuzelles : même réponse que ci-dessus.

M. Brissaud, à Sérézin : les chevaux du pays et percherons feront plus de travail.

M. Millat, à Sérézin : à peu près autant.

M. Magaud, à Sérézin : feront plus de travail avec la même nourriture.

M. Brissaud, à Sérézin : moins de travail que les chevaux de pays ou percherons.

M. Garet, à Heyrieux : ils sont plus vigoureux et feraient plus de travail.

M. Muet, à Sérézin : les 1/2 sang nés d'une bonne jument de pays ou percheronne feraient de bons chevaux de travail.

Question N°17. Ces mêmes chevaux placés dans les mêmes conditions de nourriture et de travail que ceux du pays ou que les percherons, sont-ils plus ou moins résistants à la fatigue ?

M. Peyrieux, Conseiller général : voir document N°7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Synthèse générale de M. Peyrieux.

M. Allégret, à Saint-Geoir : je les crois généralement aussi robustes les uns que les autres ; cependant les chevaux de pays passent pour résister mieux à la fatigue, mais à mon avis il n'en est rien ; dans les meilleures races comme dans les médiocres, on peut rencontrer des sujets excellents et d'autres qui laissent beaucoup à désirer auxquels la bonne nourriture, les bons soins même ne profitent pas et qui sont par conséquent, peu aptes à supporter la fatigue.

M. de Quinsonnas, à Creys : ils sont plus résistants surtout si on les fait trotter.

M. Giraud, à Bellegarde-Poussieu : plus.

M. d'Agoult, à Thuellin : le cheval du pays et l'anglo-normand sont très durs. L'anglo-normand supporte très longtemps.

M. Dumollard, à Notre-Dame-de-Vaulx : placés dans les mêmes conditions de nourriture et de travail, que nos chevaux de pays ou percherons, ils sont moins résistants à la fatigue parce que la nourriture que nous donnons à nos chevaux n'est pas assez abondante ni assez bonne pour eux.

M. Lanet, à Saint-Jean-d'Avelanne : oui.

M. Chabert à Beaurepaire : ils résistent davantage à la fatigue.

M. Masson à Tullins : même réponse que la précédente.

M. Rœe, à la Verpillière : nos éleveurs n'ont pas remarqué de différence attendu que le travail est proportionné à la force du sujet.

M. Rey, à Lyon : question captieuse aussi mal posée que la précédente. On devine dans leur rédaction un sentiment hostile aux étalons de l'administration des haras.

M. Blanc, à Châbons : ils résistent très bien à la fatigue lorsqu'ils ont passé la première période de dentition.

M. de Barrin, à Beaurepaire : ils résistent plus à la fatigue.

M. Apprin Louis, à Montferra : ils seraient moins résistants à la fatigue dans les pays accidentés. Ce serait le contraire dans les pays de plaine.

M. Eugène Jourdan, à Agnin : plus

M. Picat, à Saint-Marcellin : si le demi-sang résiste mieux au travail que le cheval de pays, ils résistent nécessairement mieux à la fatigue.

M. Perret, à Tullin : l'anglo-normand résiste mieux que le percheron.

M. Trénel, à Pont-Évêque : oui.

M. Ongier, à Villards Reymond : il faut des races à poumons peu délicats.

M. Trouillet, à Beaurepaire : placés dans des conditions identiques de nourriture et de travail, les percherons et ceux de pays sont plus résistants à la fatigue.

M. Gautier, à Bourg d'Oisans : ils résistent moins à la fatigue.

M. de Molly, à Viriville : ceux du pays résistent mieux.

M. Berne, à Roybon : ils sont moins résistants.

M. Thurel, au 2^e d'artillerie : moins.

M. le baron de Vallier, à Voreppe : tout dépend de la nourriture du cheval, du travail qu'on lui fait faire, de la quantité d'avoine, d'un pansage bien fait en un mot des soins donnés d'une manière constante.

Pour l'agriculture ces chevaux étant ordinairement ardents tirent en labourent pas à pas, et doivent s'user plus vite. En conséquence ils doivent moins résister à la fatigue que des anglo-bretons ou des anglo-percherons ou que les chevaux de pays qui sont forts et râblés et tirent sans à coups ni saccades.

M. Bougra, vétérinaire au 29^e d'artillerie : d'une manière générale et sans faire opposer mon opinion sur l'expérience et l'observation, je pense que, placés dans les mêmes conditions, les chevaux issus des étalons de l'État sont moins résistants à la fatigue que les chevaux de pays ou que les percherons. Cependant pour être juste il faut dire qu'étant plus énergiques ils pourront dans un temps relativement court donner une somme de travail plus considérable que les chevaux du pays.

Pour répondre à cette demande sans trop s'exposer à des erreurs il faudrait spécialiser le travail, alors le doute, l'incertitude cesseront. En effet la résistance qu'offre un animal quelconque est toujours en rapport avec ses aptitudes. Par conséquent, voulez-vous de la vitesse ? Prenez le 1/2 sang. Voulez-vous un travail fait à des allures ordinaires ? Adressez-vous au percheron. Avez-vous besoin d'un cheval destiné aux labours ? Prenez le cheval de pays. En un mot spécialisez les services si vous voulez avoir toutes les chances d'obtenir les meilleurs résultats avec le moins de dépenses.

M. Clavel, Président du Comice agricole de Saint-Jean-de-Bournay : moins résistant à la fatigue.

M. Bel, à Saint-Jean-de-Soudain : nous en élevons peu. Quand ils mangent de l'avoine ils trottent mieux, mais pour le travail du labour ils ne valent pas ceux du pays.

M. Véret, aide vétérinaire au 2^e d'artillerie : à condition égale le percheron ou du moins ceux que l'on est convenu dans le commerce, d'appeler percheron, l'emporteront toujours, leur acclimatation étant plus facile. Le percheron peut être né dans la Franche-Comté ou la Bretagne, mais il est élevé dans la Beauce, ayant de l'avoine à discrétion.

M. Camille Rocher, à la Côte-Saint-André : certainement moins résistant à cause de leur développement presque toujours incomplet.

M. Hannoteau, à la Côte-Saint-André : moins résistant.

M. Deboille, à Genas : moins résistant et plus sujets aux maladies.

M. Ronin, à Saint-Égrève : moins.

M. Gallois, à Morestel : ils seront moins résistants à la fatigue avant d'avoir atteint l'âge de 6 ou 7 ans.

M. de Leusse, à Anthon : bien moins ; la durée de leur vie au travail peut être évalué à la moitié de celle de ceux du pays.

Edgard de Barral, à Saint-Laurent-du-Pont : moins jusqu'à 7 à 8 ans et plus au-delà de cet âge.

M. Périnel, à Saint-Laurent-du-Pont : même réponse.

M. Péju, à Amblagieu : les chevaux du pays pour l'industrie de la pierre sont plus robustes.

M. de Beylié, à Grenoble : ces chevaux sont moins résistants à la fatigue.

M. Fontanil, à Meylan : à de rares exceptions près, ils sont moins résistants.

M. Ogier, à Chassieu : les percherons et les bretons supportent mieux la fatigue.

M. Gallien, à Saint Blandin : pour le travail de labourage il résisteraient à peine, mais pour les transports en mauvais chemins ils seraient plus tôt fatigués.

M. Chaste de Gallerand, à Bellegarde Poussieu : ayant plus d'énergie ils résisteraient autant que les chevaux de pays, mais ils seraient plus maigres ; le percheron moins vif, moins impatient résistera le mieux.

M. Charles Diday, à Versand : ils sont moins résistants à la fatigue.

M. Servonnat, à Estrablin : ils résistent moins à la fatigue.

M. Rey, à Grenoble : ils sont moins résistants ; les guerre du 1^{er} Empire, celles de Crimée, en ont donné la preuve ; les percherons et les bretons ont résisté, les autres sont morts. Les arabes ont également bien résisté.

M. Séraphin Jourdan, à Villard-de-Lans : ils résisteraient moins bien à la fatigue.

M. Joseph Genin, à Bourgoin : les percherons et ceux du pays résistent très bien.

M. Bertrand Langlois, à Chasse-sur-Rhône : les chevaux percherons et ceux du pays résistent mieux à la fatigue.

M. Mollard, fils à la Tour-du-Pin : dans ces mêmes conditions ils produiront des efforts plus énergiques, auront des allures plus rapides, mais d'une plus courte durée. Je suppose que l'un et l'autre ont été élevés et nourris toujours de la même manière, à la mode du pays, avec des fourrages artificiels irrégulièrement distribués et sans avoine.

M. Fabre, à Assieu : au dire des marchands de chevaux ils sont moins résistants.

M. Genin, à Jallieu : ceux du pays résistent mieux.

M. Bonnefond, à Vienne : ils résistent moins à la fatigue et sont en moins bon état.

M. Brun, vétérinaire à Saint-Symphorien : Plus le cheval est fin et plus il s'anime au travail ou à la course ; donc il offre moins de résistance que le cheval commun. Il y a cependant moyen d'avoir de la vivacité et de la résistance dans les chevaux communs.

M. le baron de Bavre, à Septème : placés dans les mêmes conditions que les chevaux de pays, ils seraient, je crois assez résistants mais donneraient assurément une somme moins grande de travail que les chevaux du Perche.

M. Revony à Oytier : même réponse que le précédent.

M. Montagnier, à Septème : même réponse que le précédent.

M. Faguot, à Septèmes : même réponse que le précédent.

M. Courjon, à Septèmes : même réponse que le précédent.

M. André Garnier, à Saint-Victor : résistent mieux.

M. Guillaud, à Saint-Victor : résistent mieux que les percherons.

M. Cochard, à Saint-Victor : même réponse que le précédent.

M. Poncet, à Blandin : ceux du pays pourraient travailler plus jeunes à l'exception du percheron. Mais arrivés à l'âge adulte ceux de demi-sang sont beaucoup plus résistants à la fatigue.

M. Joseph Jeoffroy, à Saint-Victor : les chevaux normands craignent moins la fatigue que les percherons.

M. Bourdillon, à Jallieu : résistent mieux.

M. Bullion, à Saint-Symphorien : moins que les percherons et bretons.

M. Roux, à Chuzelle : ils résisteront toujours mieux parce qu'ils sont énergiques,
M. J. Labbe, à Chuzelle : même réponse que le précédent.
M. Fier, à Sérézin : même réponse que le précédent.
M. Comte, à Marennes : dès la première ou la seconde génération ils deviennent tout autant résistants à la fatigue.
M. Favier, à Chuzelle : ils résisteront toujours mieux parce qu'ils sont plus énergiques.
M. Manin, à Chuzelle : même réponse que ci-dessus.
M. Robert, à Saint-Symphorien : même réponse que ci-dessus.
M. Valamy, à Chaponnay : même réponse que ci-dessus.
M. Bœuf, à Marennes : même réponse que ci-dessus.
M. Crépieux, Saint-Symphorien : même réponse que ci-dessus.
M. Gayvollet, à Communay : même réponse que ci-dessus.
Perrin, à Chuzelle : même réponse que ci-dessus.
M. Becquet, à Chuzelle : même réponse que ci-dessus.
M. Hector Brissaud, à Sérézin : les chevaux de pays et percherons résistent mieux.
M. Millat, à Sérézin : moins résistants à la fatigue.
M. Magaud, à Sérézin : ils résistent mieux sans avoine.
M. Brissaud, à Sérézin : moins résistants à la fatigue.
Gavet, à Heyrieux : plus résistants à la fatigue.
M. Muet, à Sérézin : ils résistent plus à la fatigue.

Question N°28. Consigner ici les observations qui ne rentreraient pas dans le cadre des questions posées plus haut.

M. Peyrieux, Conseiller général : voir document N°7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Synthèse générale de M. Peyrieux.

M. de Montal, à Saint-Geoire : pour arriver à améliorer notre race et créer une race intéressante qui dans le fond n'existe pas nous devons forcément nous servir des femelles que nous avons à notre disposition en leur donnant des reproducteurs supérieurs à elles ; mais nos juments sont généralement petites, il faut nous garder des étalons trop grands qui font des chevaux décousus, puis par la sélection des produits et une bonne nourriture on arrivera à un bon résultat. Il est toutefois utile de ne viser ni à une trop grande taille ni à un trop grande masse dans un pays essentiellement montagnoux ; le cheval de pays du reste tire la plupart de ses qualités de la taille petite et ramassée, souvent disgracieuse, mais non défectueuse et moins mal conformée qu'on le dit. Ce cheval est généralement assez bien d'ensemble, c'est une indication à suivre créée par la nature.

Pour nous résumer nous avons besoin d'un étalon qui serait le cheval anglo-normand de demi-sang, très corsé, très membré et près de terre ; je sais que c'est dans toutes les races l'étalon le plus dur et le plus difficile à trouver. On pourrait pour les débuts être moins difficile quant à ce qui touche la distribution des animaux, on aurait ainsi une chance de plus de pouvoir s'en procurer dans de bonnes conditions et en placer un certain nombre à la portée des cultivateurs.

M. de Quinsonnas, à Creys : comme moyen d'encouragement les comices agricoles et en général toutes les sociétés d'agriculture pourraient distribuer concurremment avec les primes, des bons de saillies gratuits, aux éleveurs qui leur sembleraient avoir fait de sérieux efforts. Ces saillies gratuites seraient probablement volontiers consenties par les propriétaires d'étalons. On pourrait aussi chercher au besoin quelques moyens, de les indemniser, par exemple une part dans les primes, s'il y avait lieu. L'administration des haras se prêterait peut-être à une entente dans ce sens, le département payant une partie du prix de la saillie ; quelques centaines de francs qui suffiraient probablement pour cela ne gêneraient pas beaucoup son budget et rendraient de vrais services.

En vendant avec perte, aux propriétaires, les étalons qu'achète le Conseil général aurait le droit de se réserver un certain nombre de saillies gratuites. Tout cheval présenté à un concours sans bon de saillie doit être impitoyablement exclu. Il serait avantageux d'augmenter le plus possible le nombre à primer même au détriment de la valeur. Provoquer de la part du Dépôt de remonte de Mâcon, des tournées aussi fréquentes que possible. Elles seront, au commencement surtout, peu fructueuses pour la remonte, mais un bon cheval payé un prix bien supérieur à la valeur courante dans le pays, est un stimulant très puissant par la publicité qui lui est aussitôt donnée ; de plus c'est un moyen de faire conserver les poulains dans le pays.

M. d'Agoult, à Thuellin : ce qui est vicieux dans le département, c'est élevage. La remonte aurait acheté plus du double des chevaux qu'elle en a acheté si ces produits n'étaient tarés. Le poulain est élevé à l'écurie et ne sort que pour aller boire.

M. Roë, à La Verpillière : Dans la prochaine réunion de la Société toutes ces questions seront posées aux membres présents et la solution sera soumise à M. le Préfet.

M. Rey professeur de clinique à l'école vétérinaire de Lyon : encourager sérieusement la production fourragère, l'entretien de bonnes poulinières de pays ou de condition analogue. Propager et faire adopter de bonnes habitudes d'élevage. Encourager l'emploi de bons étalons de 1/2 sang et 1/4 de sang – Et dans cet ordre d'idées, mettre de la suite, de la suite et encore de la suite. À ces conditions le succès est infaillible.

Mais si les exigences administratives ou politiques ne s'y opposent pas, concentrer l'action sur des points bien choisis. Ne pas disperser les efforts, n'encourager l'industrie chevaline que dans la localité où elle existe déjà dans quelque mesure ; se persuader que cette industrie est traditionnelle ; ne pas chercher à l'implanter de toute pièce en se laissant séduire par des suggestions ou des tentatives individuelles, là où elle manque à peu près, là où faute d'éléments essentiels, elle est décidément mauvaise. Agir autrement c'est se condamner au travail de Sisyphe et prendre la responsabilité de dépenses stériles.

Établir pour les autres localités une compensation par des encouragements aux productions correspondantes, qui sont dans les habitudes ou les tendances locales, ou appropriées aux conditions du climat, de sol et de cultures.

M. de Barrins, à Beaurepaire : le dépôt d'Annecy envoie tous les ans au dépôt de Beaurepaire (station) quatre étalons, ce nombre est insuffisant, Beaurepaire se trouvant le centre d'une circonscription importante. Plus de 200 juments sont saillies chaque année.

Ces étalons ont à fournir un nombre trop grand de saillies.

En outre ces chevaux ont en général des tics qu'ils transmettent à leurs enfants ; ces deux causes font qu'il y a encore dans le pays des étalons rouleurs auxquels plusieurs propriétaires conduisent leurs juments.

M. Apprin, à Montferra : notre contrée est un pays de production et non d'élevage et il sera bien difficile d'y établir cette dernière industrie qui exige ce que l'on appelle l'homme de cheval, lequel fait totalement défaut.

Nos cultivateurs ont les habitudes des spéculations à courte échéance où le produit se fait peu attendre.

Enfin la durée des baux à ferme qui est en général de 9 ans s'oppose à un changement dans leurs habitudes ; avec des baux aussi courts, l'industrie de l'élevage ne peut être pratiquée que très accessoirement à une exploitation agricole et principalement en vue des besoins de cette exploitation elle-même.

M. Jourdan, à Agnin : en résumé nous n'avons pas de race de pays ; on ne doit donc songer à l'améliorer par elle même ; d'un autre côté on ne peut pas changer les juments qui existent. Le département est donc obligé de chercher à en tirer le meilleur parti possible et par conséquent d'introduire les étalons qui donnent les produits les plus avantageux. Or, la nature des fourrages et le climat ne permettent pas l'élevage du cheval de gros trait, cheval, du reste,

peu recherché dans nos plaines. Le cheval de grand sang est difficile à élever, coûteux à nourrir ; il ne sert pas à l'agriculture. On désire donc le cheval de trait léger, propre aux travaux agricoles, à l'attelage, à la cavalerie de ligne, suivant qu'il est plus ou moins réussi, facile à vendre en tout cas ; nous pouvons produire et nous produisons déjà ce cheval dans de très bonnes conditions.

C'est pour obtenir ce résultat que nous demandons des étalons anglo-normands, ayant peu de sang anglais, mais unissant la forme à l'élégance ; depuis quelques années le système réussit et nous en demandons la continuation.

Seulement comme il faut lutter contre la routine et exciter l'indifférence il serait à souhaiter que les étalons fassent le plus possible répartis dans les différentes contrées d'élevage et que le prix de la saillie fût abaissé.

MM. Picat, de Miravail et Darly, à Saint-Marcellin : depuis que l'administration a mis à la disposition des propriétaires un plus grand nombre de reproducteurs, le goût de l'élevage du cheval s'accroît dans notre arrondissement, et nous ne doutons pas que si elle pouvait faire de nouveaux sacrifices on obtiendrait dans un nombre d'années très limité, les résultats les plus satisfaisants ; si le cheval de 1/2 sang anglo-normands est seul employé comme type régénérateur.

Nos réponses sont le fruit d'une longue expérience. Les causes qui ont retardé le développement de l'industrie chevaline ne peuvent être attribuées qu'aux choix des reproducteurs qui ne conviennent pas à nos contrées, et aux juments tarées et mal conformées qui ont servi à la reproduction.

M. Perret, à Tullins : le cheval utile est celui de taille plutôt en dessous de la moyenne, râblé, doublé et vif, trotteur. Le breton et le boulonnais remplissent à eux deux ces conditions. On devrait en faire un essai persistant.

M. Trémel, à Pont-Évêque : en présence des questions posées et auxquelles j'ai répondu pratiquement, il est important et indispensable pour faire prospérer l'espèce chevaline, que le concours hippique ait lieu le même jour que celui des comices qui auraient à honneur de donner à leur assises le plus de publicité possible. C'est une modification qu'il faut faire – l'expérience l'a démontré à Vienne 2 fois. Les 2 fêtes ayant lieu simultanément ont donné lieu à de très belles exhibitions.

M. Chapollion, à Grenoble : il ne faut pas demander à certains arrondissements du département de l'Isère ce qu'ils ne peuvent pas produire. Il y aurait donc lieu d'employer les primes qui sont annuellement accordées par le Conseil général pour la race chevaline dans les arrondissements de la Tour-du-Pin et une partie de celui de Vienne. Les primes pour les bêtes à corne dans l'arrondissement de Villard-de-lans, les primes pour les baudets dans les cantons de montagne, Monestier, Valbonne, Corps. C'est en appliquant ce même principe de n'encourager dans un canton que ce qu'il peut produire, en raison de son sol et de sa nature que le Conseil général n'a jugé utile de faire autoriser la culture de tabac que dans les cantons où il se trouve des terres pouvant donner des produits bons et rémunérateurs.

Le département entreprendrait-il de faire fleurir des orangers en pleine terre ?

Et doit-on encourager une industrie ou chercher à améliorer dans des localités impropres à ce genre de produits ?

Le mulet peut être plus utilement élevé dans 3 arrondissements sur 4. Fixer dans la répartition des primes dans ces proportions et n'encourager la race chevaline que là où elle peut être élevée.

M. Ongier, à Villard Raymond : le bourg d'Oisans, est très prospère à l'élevage ; les foins ont des qualités très nutritives ; l'expérience en a été faite en 1848, époque à laquelle on a pu voir les chevaux de la cavalerie se refaire et devenir gras en peu de temps sans le secours des avoines. On vend aujourd'hui une grande quantité de foins qui, consommés sur place, laisseraient des engrais et amélioreraient les terres.

L'habitant aimerait mieux élever des chevaux que vendre son foin. À l'époque où l'on avait des étalons, la plaine du Bourg d'Oisans, et pour la seule commune livrait environ 100 poulains ou pouliches par année.

M. Trouillet, à Beaurepaire : j'insiste sur l'emploi de tous les moyens possibles pour encourager et régler la production.

M. Thurel, au 2^e d'artillerie : Dans l'arrondissement de Grenoble on ne fera avancer d'ici à longtemps l'élevage du cheval. La difficulté de l'agriculture sur un sol très accidenté, le revenu produit par la vente des fourrages, la valeur relative plus élevée des bêtes à cornes, l'absence de pâturages, s'opposent toujours à une nombreuse production chevaline.

M. de Vallier, à Voreppe : deux systèmes sont en présence. Ou la reproduction restant entre les mains de l'État qui dans ce cas doit abaisser le prix des saillies autant que possible, à 6 fr. par exemple.

Ou la reproduction, confiée à l'initiative privée, de telle façon que le petit capitaliste ayant un étalon approuvé puisse trouver une rémunération suffisante de ce capital engagé pour l'achat d'un étalon. Dans ce cas porter la saillie à 20 fr. et n'admettre au concours que les produits de ces chevaux approuvés. Les primes ne devront être accordées qu'aux poulains nés dans la localité, d'auteurs reconnus par la commission des Haras. C'est à mon avis le seul moyen de régénérer la race chevaline et d'encourager les éleveurs qui sont peu nombreux ; car la plupart des petits propriétaires, cultivateurs, fermiers achètent dans les foires des poulains de tous pays, du Jura, des Cévennes et du Poitou et font souvent des croisements où toutes les races sont fondues. Il faut donc dans l'intérêt de l'agriculteur et de l'armée chercher la créature d'un type seul de cheval de trait léger.

M. Clavel, Président du Comice agricole de Saint-Jean-de-Bournay : Il serait bon de choisir des étalons convenant à la race du pays, de faire constater la race des produits qu'ils ont donné ; si les produits étaient satisfaisants de continuer pendant de nombreuses années la même race dans la même station, de manière à améliorer les poulinières et leur donner le temps de s'acclimater.

M. Veret, au 2^e d'artillerie : avant la dernière guerre le dépôt de juments de l'armée chez les cultivateurs excitait à ceux-ci le capital achat sans crainte de perte par maladie, et l'obligation où ils étaient de faire saillir ces juments par des étalons des haras ou autorisés avaient donné de bons résultats et par le nombre et par la qualité des produits.

Le cheval de pays avec lequel on demande des comparaisons n'existe pas à proprement parler. La vraie race de pays est éteinte depuis longtemps, c'est un cheval de cavalerie légère et le Dauphiné fournissait avant 1789 la remonte de deux régiments de chevaux légers, aujourd'hui ce que l'on appelle encore le cheval de pays n'est plus que le débris des diverses importations faites à des époques plus ou moins rapprochées. Il sera difficile d'obtenir beaucoup de la production du cheval si on ne lui fournit pas des débouchés, les travaux des champs se font presque exclusivement avec des bœufs et des vaches. Le cultivateur même dans les grandes exploitations ne possède qu'un cheval, rarement deux ; du reste il trouve dans ce système plus de bénéfices, le bœuf est moins difficile à nourrir, ils se vend toujours à peu près le même prix taré ou non, sans grandes variations.

M. Camille Rocher, à la Côte Saint-André : le Conseil général doit dans mon opinion, abandonner complètement les errements qu'il a suivis depuis près de 40 ans qui ont coûté des sommes énormes au département, sans résultats sensibles. Il ne faut plus de chevaux de sang ni de race d'une conformation trop développée ; les reproducteurs à l'avenir doivent être trouvés parmi les plus beaux extraits des environs de La Tour-du-Pin où il existe encore quelques excellents chevaux de l'ancienne race du Dauphiné, ou dans les petits chevaux de Bretagne et mieux encore dans la Hollande où l'on trouve des bidets de poste, à tête légère, gracieuse, et forte encolure, avec un corps carré soutenu par quatre membres nerveux,

chevaux plein d'énergie qui se contentent d'une nourriture moins abondante que ceux de Normandie.

Le grand nombre de ces animaux qui sont introduits en France depuis plus de dix ans démontre de manière évidente combien cette race rend des services, et quel est son mérite.

M. Hannoteau, à la Côte-Saint-André : La race à choisir pour le département de l'Isère doit varier légèrement suivant que l'on envisage la plaine ou le coteau, suivant l'abondance et la rareté des fourrages, suivant le sol, surtout du point de vue calcaire.

Un sol calcaire donne des produits plus développés en membres et en taille. Il y aurait à modifier complètement l'organisation des commissions chargées de délivrer les primes, en la confiant à des hommes pratiques, tels que le vétérinaire, le maître de poste, entrepreneurs, les vrais connaisseurs de chevaux, qui s'en servent journellement, et non à des hommes théoriques qui veulent malgré l'éleveur le forcer à produire le cheval fin ou anglo-normand, ce qui est impossible dans le pays.

M. Ronin à Saint-Égrève : dans l'arrondissement de Grenoble l'élevage de la race chevaline ne s'y fera jamais avec succès, à cause soit de la division du sol soit de la présence des régiments d'artillerie absorbant une grande quantité de fourrages soit de l'exportation de ceux-ci par le chemin de fer.

M. Bard, à Mens : ce qu'il y aurait à faire, privés d'arrosage comme nous le sommes, avant de s'occuper des diverses races à introduire ce serait de chercher à augmenter notre production fourragère ce qui nous semble difficile, le trèfle et le sainfoin semblant avoir dit leur dernier mot ce qui fait que nous en sommes presque exclusivement réduits à nos prairies naturelles. Je vois cependant une exception en faveur de la luzerne qui a conservé une certaine vitalité aussi est-ce à l'extension de la culture de cette plante fourragère que nous devons pousser nos agriculteurs.

Parmi les quelques produits de l'espèce chevaline qui je le répète, ne sont ici qu'à l'état d'exception on a toujours remarqué que les chevaux de pays ont dans nos montagnes les pieds plus sains, qu'ils sont plus sobres et plus résistants au travail.

Je regrette que mes connaissances personnelles et le milieu dans lequel je me trouve placé ne me permettent pas d'offrir des renseignements plus nombreux et plus utiles à la Commission du Conseil général qui aura à s'occuper de la question si importante de l'amélioration de la race chevaline.

M. de Leusse, à Anthon : les tentatives faites pour modifier les caractères typiques de la race dauphinoise par le croisement n'ont donné jusqu'ici presque aucun résultat avantageux. Dans presque tous les cas on observe sur les produits obtenus les caractères (non mélangés) des deux reproducteurs. Ainsi le produit aura une partie de son corps, les membres par exemple, fins, grêles même, pour supporter un corps volumineux, irrégulier et très lourd. D'autres fois c'est le contraire, le corps est grêle et les membres sont très gros. Ceci nous procure que la race dauphinoise possède une grande fixité dans ses caractères et qu'il ne faut pas chercher à la modifier trop profondément par son croisement avec des races ayant des caractères opposés aux siennes. Le plus sage et le plus avantageux serait je crois de l'améliorer et cela bien facilement par une sélection bien surveillée choisissant en elle même comme reproducteur les produits les plus beaux et présentant les plus belles qualités.

M. Royer Deloche, à Meylan : on doit à l'introduction du sang anglais la destruction, la disparition complète de l'incomparable race limousine, qui n'était autre que l'arabe, depuis longtemps implanté et acclimaté chez nous ; la race de Tarbes est dans le même cas. Nous avons toujours, avec d'autres plus compétents que nous, regardé comme funeste, l'emploi de l'étalon anglo-normand ; nous n'avons jamais vu se reproduire exactement, même avec des juments très bien conformées ; et ce qui nous ferait classer les étalons achetés par le département, même en dessous de ceux de ce type appartenant aux dépôts d'étalons de l'État,

C'est que pour les premiers il y a presque toujours manque de connaissance certaine de l'origine de ces animaux.

Nous ajouterons aussi que chez les détenteurs d'étalons, la monte se fait mal ; que les palefreniers improvisés ignorent pour la plupart les soins et les précautions à prendre pour faire faire la saillie ; inconvénient grave, auquel on échappe jusqu'à un certain point pour avec les palefreniers de dépôts qui en font leur métier.

M. de Beylié, à Grenoble : dans les localités trop morcelées et trop accidentées, mais qui produisent des fourrages, les cultivateurs se livreraient peut-être à l'industrie de l'élevage s'ils pouvaient se débarrasser du poulain au moment du sevrage, pour en acheter un autre de 2 ou 3 ans qu'ils auraient l'espoir de vendre à l'âge de 5 ans à un prix rémunérateur et après en avoir obtenu quelques services pour l'agriculture.

Il est douteux que, même dans ces conditions favorables, l'industrie de l'élevage puisse se développer dans nos contrées : la facilité de vendre avantageusement les fourrages présentera toujours un obstacle difficile à surmonter.

M. Chaste de Gallerand, à Bellegarde-Poussieu : les agriculteurs de notre département pour la plupart n'ont aucune idée des soins que nécessite l'élevage des chevaux. Je ne sais comment il faudrait faire, car il serait opportun de leur faire comprendre l'importance d'un bon choix d'étalon, mais encore que l'élevage demande des aires vastes et parfaitement saines entretenues avec soin, une nourriture rationnelle avec avoine et non pas simplement avec une énorme ration de fourrages, de bons pansages, beaucoup d'exercice en plein air. Il faudrait encore lui faire perdre l'habitude de faire travailler les chevaux jeunes bien avant qu'ils aient atteint leur force mais encore leur taille.

Notre race actuelle est trop commune pour être digne de recevoir beaucoup de sang. Il faut l'améliorer avec l'étalon de trait léger pour fournir de bons produits pour le train et l'artillerie. Plus tard on pourra produire le cheval de cavalerie.

M. Diday, à Versand : le voisinage des grandes villes et des chemins de fer, les chevaux d'artillerie, sont autant de causes qui nuisent à l'élevage du cheval. Le fourrage se vend à de trop hauts prix. En outre les propriétés sont trop divisées ce qui rend l'élevage de bons chevaux très difficile.

M. Servonnat à Estrablin : il serait à désirer que l'on introduise des baudets et des étalons de 1^{er} choix, de race toscane par exemple, ou d'autres races choisies car les mulets sont très recherchés par les propriétaires et même pour la troupe car ils sont plus robustes en général que les chevaux.

M. Rey, à Grenoble : dans une portion de notre département on ne fera jamais l'élevage du poulain avec succès beaucoup de choses s'y opposant. Le voisinage d'une grande ville où se trouvent des régiments de cavalerie cela permet la vente des fourrages, plus le chemin de fer vient en faciliter l'exportation. Les cultivateurs y trouvent des compensations plus grandes. Le peu de fourrage qui reste, c'est à l'élève du bétail destiné à la culture du sol.

M. Séraphin Jourdan, à Villard-de-Lans : on s'est efforcé de répondre aux questions posées par le questionnaire, en tant qu'elles étaient de nature à pouvoir être résolues en ce qui concerne les produits de la contrée. Mais il n'est pas à dissimuler que lors même que le canton soit un pays d'élevage, jamais la production chevaline n'y tiendra un rang distingué. En effet l'élevage de l'espèce bovine rapportant à ceux qui s'en occupent, des produits bien autrement rémunérateurs que ne pourrait le faire l'élevage de l'espèce chevaline, ils ne penseront jamais à l'abandonner pour celui-ci. Ce dernier produit n'est donc point appelé à y prendre une grande extension et il faudra pour cela obtenir de grands changements dans le prix respectif de ces deux sortes d'animaux. Dans l'espèce bovine quand l'animal est jeune il augmente beaucoup de prix par sa croissance ; plus tard devenu adulte il donne du travail et du lait ; fait, par conséquent tous les travaux nécessaires que demande l'agriculture et fournit en outre le lait et tous les produits transformés. Enfin, devenu vieux ou plus avancé en âge, il est

engraissé et se vend un bon prix comme animal de boucherie. Le cheval, au contraire, n'a que sa croissance pendant assez longtemps ; devenu adulte il ne donne que son travail : il n'y a donc pas avantage à le faire succéder à l'espèce bovine pour les travaux que demande l'agriculture.

Nous comprenons qu'il soit utile à la nation d'en encourager l'élevage au point de vue qu'elle doit se suffire dans ses besoins militaires, mais l'éleveur n'agit qu'au sens pratique et n'estime que ce qui lui rapporte les plus beaux revenus.

M. Genin, à Bourgoin : jusqu'à présent les résultats obtenus sont de nature à fixer notre opinion sur les croisements les plus favorables. La race anglo-normande et boulonnaise ne nous ont donné que des extraits presque toujours difformes ou mal équilibrés et ces produits sont tardifs ce qui est une grosse question ; les poulains de pays peuvent utilement travailler à 3 ans et au-dessous tandis que la plupart des croisements anglo-normands ne peuvent résister efficacement au travail de l'agriculture qu'à 6 ou 7 ans et ce n'est qu'à ce dernier âge qu'ils ont acquis tout leur développement.

M. Bertrand Langlois, à Chasse : la race qui serait de grande utilité en rendant des services à l'agriculture plus robuste et moins difficile à nourrir serait celle des baudets reproducteurs.

M. Mollard à La Tour-du-Pin : en résumé, je crois que pour obtenir de meilleurs résultats il est indispensable de perfectionner l'élevage. Un moyen de l'obtenir serait de primer les écuries et l'éducation et de faire publier, par la commission chargée de décerner les récompenses le compte-rendu de ses visites et d'indiquer à côté des fautes la meilleure méthode de les corriger. La réunion de ces observations ferait un excellent traité d'éducation à l'usage de nos pays.

Quant à l'étalon quoiqu'il soit difficile de se prononcer je rappellerai qu'il nous faut peu de sang.

Je signalerai un fait que d'autres observations pourront peut-être corroborer : le cheval bien réussi provenant d'un anglo-normand et d'une jument de pays, croisé à son tour avec celles-ci donne plus souvent de bons produits que le 1/2 sang employé directement. Si cela se confirmait le département aurait avantage à primer lui-même ces étalons nés dans le pays et élevés avec nos ressources.

Je termine en exprimant ma satisfaction de voir le département se décider à examiner par lui-même une question, aussi importante et mon désir est de voir créer une société locale qui étudie pratiquement quels sont les meilleurs moyens d'augmenter nos ressources et de les bien utiliser.

M. Genin, à Jallieu : les chevaux de pays sont acclimatés et par conséquent plus robustes que les autres exigeant moins de soins, se contentant d'une nourriture moins substantielle qui leur permettent pourtant de produire les mêmes sommes de travail.

M. Bonnefond, à Vienne : en résumé, je crois qu'il convient de revenir à l'ancienne manière d'agir c'est-à-dire de placer les étalons chez les cultivateurs en le leur livrant au plus bas prix possible, j'ai toujours remarqué pendant tout le temps que j'ai rempli la fonction d'inspecteur du haras départemental pour l'arrondissement de Vienne que les étalons placés dans ces conditions donnaient plus et de meilleurs produits que ceux de l'État.

D'un autre côté, l'étalon fin est peu approprié à nos pays montagneux, il est plus lent à se développer et ne peut rendre des services que plus tard ; la production dans nos contrées ne peut par se faire en grand par conséquent nous ne devons nous attacher qu'à produire des chevaux d'agriculture, parmi lesquels l'État pourra se remonter en chevaux pour le train et l'artillerie quant aux chevaux de selle, ils coûtent beaucoup trop pour se faire chez nous.

M. Brun, à Saint-Symphorien : je pense que l'on appuiera pour avoir dans le pays une station d'étalons choisis en anglo-normands et percherons car le canton en a le plus grand besoin.

M. Fornier, à Saint-Symphorien : en résumé, le morcellement de la propriété, la variété de culture, le défaut de grands pâturages ne permettent pas pour notre contrée de songer à l'élevage de luxe. C'est le cheval de gros trait et de trait léger dont on doit tendre à augmenter et à perfectionner les produits.

M. Simiand à Chaponnay : je suis peu compétent dans la matière, cependant je vais émettre mon avis :

Depuis longtemps nous dépensons beaucoup d'argent pour améliorer la race des chevaux. Je crois que nous avons tourné dans un cercle tout à fait vicieux ; ce que j'avance est assez prouvé par le résultat obtenu. Si au lieu d'aller chercher à grands frais des races étrangères, nous avons chargé des hommes spéciaux et intelligents de choisir dans nos pays les plus jolis sujets dans tous les genres, je crois que nous aurions beaucoup mieux réussi à améliorer notre race chevaline. Nous avons assez d'éléments de reproduction en tout genre pour pouvoir obtenir un meilleur résultat que celui que nous avons eu jusqu'ici.

Dans le temps nous avions la race appelée limousine, était des chevaux sobres et robustes quoiqu'ils ne fussent pas de grande taille, on disait cette race issue d'un croisement avec les chevaux arabes. Cette race a disparu pour diverses causes. On pourrait la faire reparaître par un choix intelligent de reproducteurs ; ne ferait-on pas mieux d'y revenir au lieu de courir à l'inconnu.

M. Pierri à Bourgoin : si la culture continue à progresser dans l'établissement des prairies artificielles et que le prix des chevaux se maintienne à un certain chiffre, le pays produira les quantités et bonne race, le cultivateur ou l'éleveur se procurera des étalons propices à la bonne production.

M. Bonne, à Voreppe : arrivé à la fin du questionnaire ce qui étonne le plus, c'est que la race, mère de toutes les races, ne figure même pas de nom : il s'agit bien entendu de la race arabe. Partir de là, on remonte quelques produits de juments d'artillerie ou autre avec l'étalon arabe : tous sont locaux comme conformation ; en plus vigueur, énergie, fond et sobriété. N'y aurait-il rien à faire de ce côté ?

M. Villard, à Saint-Antoine : toujours en cas de maintien du système actuel, il est important de n'admettre, dans les stations que des juments ayant la qualité requise pour donner naissance à un produit robuste et bien conformé car c'est trop souvent par là que pèchent les tentatives d'amélioration d'une race. Les reproducteurs mâles sont parfaitement bons mais si les juments sont mauvaises seront rarement avantageux.

M. le baron de Buvre, à Septèmes : la propriété entièrement morcelée de nos pays ne permet pas l'élevage du cheval. Le cultivateur se contente et vend ses poulains ou pouliches à l'âge d'un an ou deux. De cette façon, il y trouve son bénéfice, mais vendre un animal de 4 ans 7 ou 800 fr. et même 900 à la remonte, n'est pas un prix qui puisse faire rentrer le fermier dans ces avances d'autant plus qu'il ne peut nourrir ses produits qu'à l'écurie.

En résumé, si nous avons des juments bien conformées, bien faites, surtout près de terre, notre contrée produirait beaucoup et bien.

Il ne nous faudrait comme reproducteur que des carrossiers près de terre et éliminer les étalons minces, à côtes plates et à jambes de cerf qui ne font qu'augmenter leur vice de construction dans leur descendants. Je dois dire que dans nos pays le cheval percheron du succès et surtout du débit.

M. Revouy, à Oytier : mêmes conclusion que ci-dessus.

M. Faguot, à Septème : mêmes conclusion que ci-dessus.

Courzon, à Septème : mêmes conclusion que ci-dessus.

M. Garnier, à Victor : les chevaux 1/2 sang est un animal avantageux, mais chez nous à cause des nombreux coteaux, il nous faut des gros chevaux.

M. Guillaud, fermier éleveur à Saint-Victor de Cessieu : l'anglo-normand est un cheval avantageux, mais pour nos pays pierreux et de coteaux, il faut qu'ils soient bien membrés et coffrés ; enfin du gros.

M. Cochard, à Saint-Victor : mêmes observations que le précédent.

M. Joseph Jeoffray, à Saint-Victor : dans nos pays le cheval 1/2 sang renforcé de poitrine et ayant de bons membres serait le plus préférable.

M. Bourdillon, à Jallieu : le cheval de demi-sang réussit très bien avec de bonnes juments.

M. Roux, à Chuzelles : les étalons 1/2 et anglo-normands de l'état ou approuvés donnent des avantages incontestables aux chevaux, et, le jour où on pourra arriver à donner au sang un peu plus de gros et pas trop de taille on fera le cheval propre et complet pour tous les services.

Autrefois il fallait des bœufs pour sortir des terres, aujourd'hui la France est sillonnée de route a mis le propriétaire et fermier dans la nécessité d'avoir des voitures légères et suspendues donc le cheval de sang plus que jamais doit être apprécié.

M. Labbe, à Chuzelles : même conclusion que ci-dessus.

M. Fier, à Sérézin : même conclusion que ci-dessus.

M. Favier, à Chuzelle : mêmes conclusion que ci-dessus.

M. Robert Fleury, à Saint-Symphorien : même conclusion que ci-dessus.

Valony, à Chaponnay : même conclusion que ci-dessus.

M. Bœuf, à Marennes : même conclusion que ci-dessus.

M. Crépieux, à Saint-Symphorien : même conclusion que ci-dessus.

M. Gayvollet, à Communay : même conclusion que ci-dessus.

M. Perrin, à Chuzelles : même conclusion que ci-dessus.

M. Becquet, à Chuzelles : même conclusion que ci-dessus.

M. Comte, à Marennes : primer la race chevaline dans les concours régionaux ; multiplier les bons étalons, distribution des juments poulinières et propriétaires intelligents afin de faciliter ? de la race.

M. Manin, à Chuzelle : même conclusion que ci-dessus.

M. Brissaud, à Sérézin : le cheval breton est, peut-être celui qu'on aimerait le mieux dans nos pays.

M. Brissaud, Edouard à Sérézin : ce n'est peut-être pas assez d'avoir introduit dans nos pays de chevaux anglo-normands.

M. Gavet, à Heyrieux : il serait urgent d'avoir un ou deux chevaux de trait. Les agriculteurs aimeraient des chevaux un peu plus étoffés tout en ayant autant de sang.

M. Muet, à Sérézin : pour avoir une bonne amélioration ; de l'espèce chevaline il faut adjoindre aux stations, des chevaux de demi-sang, quelques bretons et percherons ou autres races de forte constitution pour pouvoir supporter toutes espèces de travaux. De cette manière on anéantirait la petite race de pays qui est loin de valoir les races précitées.

Document N° 7 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Questionnaire de M. Peyrieux

Source : arch. dép. Isère, 150 M 5

Quel est, en général, l'état de l'élevage dans le département de l'Isère ?

Comme autrefois, on élève dans l'Isère que le cheval de trait plus ou moins léger ; par la raison très simple qu'on ne peut utilement y élever le cheval de selle ou de luxe.

La propriété étant morcelée à l'infini et les parcelles s'enchevêtrant fatalement les unes dans les autres, il est impossible d'élever au pâturage comme on le fait en Normandie, dans l'Ouest de la France et même chez nos proches voisins du département de l'Ain. Dès lors, il

est facile de comprendre qu'en présence d'héritages de très moyennes superficies et généralement découpé, où la culture des céréales est à peu près exclusive, le paysan a tout avantage à vendre le fourrage, ou à élever le cheval de ferme qui paie sa nourriture par le travail dès l'âge de 18 mois, et ne nécessite que des soins élémentaires. En résumé, on peut dire, sans crainte d'être démenti par les faits, que l'élevage du cheval, bien loin d'être une industrie spéciale au département, n'est en général qu'un accessoire de son agriculture ; et que la production est toujours à peu près la même qu'autrefois.

Quelles sont les conditions avantageuses que présente la circonscription pour l'élevage du cheval ?

Les conditions matérielles de l'élevage dans notre circonscription ne sont pas radicalement mauvaises ; on peut produire le cheval avec un profit relatif, mais sous la réserve expresse de ne faire naître que l'animal qui se passe de soin et de l'alimentation restreinte à laquelle on le soumet.

En somme, si la région est riche parce qu'elle produit tout à la fois les céréales, les foins et les fourrages artificiels, on ne saurait conclure de ces productions qu'elle soit dans de bonnes conditions pour élever le cheval parce que le voisinage de centres populeux tels que Lyon, Vienne et Grenoble, les besoins des messageries et d'un corps d'armée important modifient les habitudes du cultivateur et le portent à vendre à des prix infiniment rémunérateurs les fourrages et les avoines qu'il gardait pour son bétail dans d'autres circonstances.

Si bien qu'on peut dire avec raison que si le département de l'Isère a la faculté de produire le cheval dans certaines limites, les habitudes et les vrais intérêts de sa population agricole la disposent à la vente directe et immédiate des récoltes qui représente une spéculation d'autant plus lucrative qu'elle se fait au comptant et prévient les chances de perte qui résultent toujours d'une stabulation de 3 à 4 ans.

Quelles sont les ressources fourragères de la contrée ?

Les ressources fourragères de la contrée sont représentées par une production moyenne et annuelle :

- 1° de 1600000 quintaux métriques de foins
- 2° de 1800000 quintaux métriques de fourrages artificiels
- 3° de 350000 quintaux métriques de tubercules, racines et légumes divers.
- 4° de 1069000 quintaux métriques de pommes de terre.
- 5° de 542000 hectolitres d'avoine ;

Ces produits doivent répondre aux nécessités de l'exportation qui se pratique sur une grande échelle ; et à l'alimentation de :

- 52 616 chevaux, ânes et mulets.
- 145 937 animaux de la race bovine.
- 201 385 moutons.
- 40 543 boucs et chèvres.
- et 51 747 porcs.

Dans quelle situation se trouve l'élevage dans le département ?

L'élevage dans le département est fait par deux catégories de praticiens

D'abord par le grand nombre qui, revenu de ses illusions, élève tout simplement le cheval de pays et le vend avec bénéfice, quoique l'État et le département ne lui accordent aucune subvention.

Puis enfin par ceux qui, se disant progressistes usent simplement des étalons anglo-normands qu'on leur vend à très bas prix et empochent des primes énormes qu'on leur distribue très libéralement ; ils s'inspirent pour la reproduction des doctrines de l'administration des haras et de celle du Jockey-club ; suivent les errements du général Fleury et font des chevaux décousus que le luxe dédaigne, que l'armée achète peu et que l'agriculture repousse énergiquement.

En résumé, la corde est aux chevaux du pays, fort heureusement.

Quelles sont les causes qui ont retardé le développement de l'industrie chevaline ?

L'industrie chevaline peut s'améliorer mais n'est pas susceptible d'un grand développement.

Le département de l'Isère n'est pas en effet un pays d'herbages les montagnes qui absorbent une partie considérable du territoire, offrent certainement des pâturages importants, mais spéciaux aux bêtes à laine, on les réserve aux troupeaux transhumants. Les grandes et riches vallées, sont destinées aux céréales, aux textiles, aux fruits et aux plantes oléagineuses, les vignes couvrent les coteaux ; et les plaines plus sèches sont affectées aux céréales de toute nature qui jouent un très grand rôle dans notre agriculture.

D'autre part, le département est trop adonné à l'industrie, et les petits propriétaires sont trop attachés à la culture de leur modeste héritage, pour espérer que la culture des fourrages racines vienne jamais en aide à la production du bétail.

Dans ces conditions le paysan qui cultive le blé par routine, qui fait du chanvre, du vin et de l'huile parce que la vente de ces produits a lieu dans l'année même de leur récolte, ne renoncera jamais à des transactions qui lui profitent bien plus que l'élevage du cheval. Mais si le développement de l'éducation chevaline est essentiellement bornée, il ne s'en suit pas fatalement qu'on manque de moyens pour améliorer l'espèce, et je tiens pour certain qu'on peut y arriver par des voies aussi pratiques qu'économiques.

Jusqu'ici au lieu de faire de l'élève du cheval l'accessoire de l'industrie agricole, et d'en attendre simplement la part de produits qu'on n'en pouvait espérer, sauf à considérer le département de l'Isère comme une région éminemment propre à cette production, et, partant de ce point de vue qui est complètement inexact, certains hippiatres de l'école du général Fleury, lui ont appliqué les méthodes suivies en Normandie, sans tenir compte de la différence qui existe entre le climat des deux contrées, la valeur de leurs pâturages respectifs, les aptitudes du territoire et les habitudes des populations : et, bien loin d'améliorer la race du pays, par elle-même, en choisissant les reproducteurs, en diminuant la somme des travaux qu'on lui impose et surtout en soumettant les jeunes et les vieux à un régime réparateur, les disciples de l'administration des haras ont opéré mécaniquement.

Ils ont pensé que certaines espèces avaient le don de raser, c'est-à-dire la faculté de reproduire exactement les qualités dont elles sont douées, même en faisant abstraction des causes qui constituent cette faculté dans leur pays d'origine ; et qu'il suffirait de recourir à la race anglaise qui passe pour avoir beaucoup de constance dans le sang, pour corriger les défauts de conformation qui résultent d'une hygiène vicieuse et d'une alimentation déplorable.

Puis passant de la théorie à la pratique, on a consacré à l'importation d'étalons pris dans toutes les races et achetées un peu partout, une somme de plus de 600000 fr., les juments ont été à des reproducteurs anglo-normands d'une très grande valeur ; le système a été suivi pendant plus de quarante ans, et les résultats ont été purement négatifs.

Ils devaient l'être, parce que le croisement d'une race noble avec une race dégénérée (qui a dans ses défauts la même constance que la première dans ses qualités) n'est qu'un simple

effort fait pour s'écarter de la voie que la nature avait tracée, ou pour faire sortir d'un régime donné autre chose que ce qu'il peut produire.

Or, si l'amélioration par le croisement ne se combine pas avec la fertilité du sol, une alimentation convenable et une hygiène rationnelle, les résultats ne seront jamais que très bornés et s'effaceront rapidement ; parce que les causes générales qui tendent à ramener fatalement les descendants à l'état normal qui leur est propre détruisent les effets de la combinaison qui avait pour objet d'élever la moyenne du type, en supprimant l'action procréatrice des sujets supérieurs.

C'est là ce qui est arrivé pendant les quarante-deux ans qu'à duré l'expérience.

Nées dans un pays où la culture des céréales et celle des plantes industrielles dominent de beaucoup toutes les autres, et façonnées autant par des influences de travail opiniâtre que par les habitudes de parcimonie absolue, les juments indigènes livrées à des mâles, sortis des meilleures régions, et qui sont par conséquent l'effet de circonstances tout à fait différentes, ont donné des générations, qui restent soumises au régime qui avait déprécié les mères, ont été invariablement ramenées au type indigène.

Pour me résumer : j'estime que la cause des résultats auxquels ont abouti les immenses dépenses qu'on a faites, au nom de l'amélioration de notre race de chevaux, est la conséquence logique de l'alimentation parcimonieuse à laquelle on soumet la souche indigène ; et qu'elle influe bien plus encore sur les sujets provenant du croisement avec – normand qui ne trouvent dans les produits agricoles du département, ni dans les habitudes de l'éleveur les facteurs nécessaires à la constitution de leur espèce et je partage tout à fait la manière de voir des princes de la science, lorsqu'ils affirment : que la régénération du bétail par l'importation d'une race nouvelle ou simplement par la transmission d'un sang étranger à la région est d'autant plus impossible, les circonstances restant les mêmes, que le sang est du plus pur et que l'animal qui le donne s'éloigne davantage de celui qui le reçoit.

Quelles seraient les mesures à prendre pour faciliter et activer le développement ?

Par la sélection, par le développement des sols fourragers, par une alimentation plus copieuse et plus riche en substances azotées ; par une bonne hygiène, et encore par le renoncement à tout excès de travail, mais je le répète, jamais l'élève du cheval ne prendra la tête de notre production parce que la nature du sol, le climat, le morcellement de la propriété et l'absorption des fourrages les plus fins et des céréales du second ordre par les grands centres de population qui nous avoisinent s'opposeront toujours au développement de cette industrie.

Quel genre de cheval peut produire utilement le département ?

Le seul cheval que nous puissions produire avec succès parce que seul il peut rémunérer le cultivateur des dépenses qu'il occasionnera, est le cheval de trait léger , parce qu'il peut payer une partie de sa nourriture par le travail qu'il fait à la ferme dès l'âge de 18 à 20 mois, et, qu'une fois adulte, il est facilement acheté par l'armée pour les équipages militaires ; et par le commerce pour le roulage, les messageries et le travail des champs.

On a importé successivement des étalons normands, percherons, boulonnais, breton, anglo-normands de demi-sang, les produits ont-ils été satisfaisants ?

Oui on a successivement importé dans le département divers types de reproducteurs, mais ce qui prouve mieux que tout ce qu'on pourrait dire que ces tentatives ont été tout à fait

improductives, c'est que l'importation des mâles se continue depuis plus de 40 ans sans qu'un seul des produits obtenus dans la circonscription ont offert des qualités suffisantes pour le faire admettre comme reproducteur.

Les boulonnais et les percherons ont trop d'ampleur et de stature pour convenir à nos juments de petite taille.

Les bretons ont donné quelques bons extraits qui auraient dû appeler l'attention des hippiatres qui maintiennent le département dans la voie malheureuse où ils l'ont engagé ; mais ils n'ont voulu tenir compte ni des résultats qu'on avait obtenus, ni des conséquences fâcheuses que le croisement par l'anglo-normand avait produit dans les régions du Centre, de l'Ouest et du Sud-Ouest.

Ils ont pris au mot toutes les doctrines de l'administration des haras et lâché la proie pour l'ombre, en subissant la formule du général Fleury qui prétend tout améliorer avec le sang anglais, comme Raspail voulait tout guérir avec le camphre.

Aussi est-il arrivé qu'avec des étalons anglo-normands, qui différaient de nos femelles par la conformation, les aptitudes et la rusticité, on est parvenu à fournir nos fermes d'animaux dégingandés, décousus, nerveux, irritables et dotés de tares précoces que le luxe dédaigne, que l'administration militaire repousse et que l'agriculteur ne peut pas plus utiliser qu'elle ne tirerait partie d'une certaine somme de vapeur d'eau qu'on emprisonnerait dans une capsule de verre.

Quelle est la valeur moyenne du cheval de pays ?

Il vaut à six mois de 2 à 300 fr. 3 à 400 fr., de 2 à 3 ans ; enfin de 5 à 800 fr., de 3 à 6 ans, selon réussite.

Qu'y aurait-il à faire pour diriger et encourager efficacement l'élevage et accroître la valeur des produits ?

Tout d'abord, supprimer les étalons de sang anglais qui ne sont nullement en harmonie avec les juments du pays.

Pousser à la création des soles fourragères.

Empêcher, si toutefois la chose est possible, la vente des avoines et des fourrages

Encourager l'élevage des bonnes bêtes du pays par des récompenses telles que médailles et primes, en un mot distribuer intelligemment entre les producteurs les plus méritants les 15000 fr. qu'on verse chaque année, bien inutilement, dans les poches des éleveurs normands.

À quel âge les éleveurs ont-ils l'habitude de vendre leurs produits ?

Les éleveurs vendent d'ordinaire leurs poulains à l'âge de 6 mois ; puis enfin quand ils en trouvent l'occasion.

Quel est le cheval qui a le plus de valeur commerciale et dont l'écoulement soit le plus facile ?

Le cheval de luxe serait de tous, sans contredit, celui qui se vendrait le plus cher et qui, par conséquent, donnerait le plus gros bénéfice, si on pouvait le réussir et le faire économiquement ; mais comme c'est le contraire qui a lieu, l'animal le plus recherché par le commerce est très certainement le cheval de trait, parce qu'il est apte à tous les services ; que son entretien est moins onéreux et qu'il est d'un prix abordable.

Pour peu que le cheval de pays ait quelques formes, il est enlevé à très bon prix, et s'il lui arrive d'être déprécié par des accidents, il trouve toujours sur le champ de foire, parce qu'on peut l'utiliser aux travaux de la terre.

Quant à l'anglo-normand comme il est presque toujours manqué, il faut se résigner à une perte sèche, parce que le paysan ne veut pas même en entendre parler pour l'exploitation de la ferme attendu que le cheval a, ainsi qu'il le prétend, l'épaule froide, c'est-à-dire qu'il est impropre à la traction des lourdes charges ; d'un entretien difficile et qu'il manque de rusticité.

Quelle est la race de chevaux étalons à laquelle il convient de donner la préférence pour desservir la contrée avec plus de succès ?

Voilà la grande question, celle qui est si fort controversée et qu'il sera très facile de résoudre quand, laissant de côté les préjugés, l'engouement et la mode, on ne s'inspirera que de la nature des produits propres au département, et des habitudes qui caractérisent la population agricole ; pour voir s'il s'en dégage les éléments qui sont indispensables à la création de l'animal que l'on rêve.

Comme il n'y a pas d'effet sans cause, et que nous ne vivons plus au temps où Minerve sortait armée de pied en cap du cerveau de Jupiter, il faut absolument que l'éleveur, qui veut produire le bon et beau cheval, l'attende d'une alimentation aussi copieuse qu'azotée, ou que, par un tour de force, il obtienne de pères et de mères, ayant une conformation identique et possédant la haute faculté de reproduire infailliblement les qualités et les aptitudes spéciales qui les caractérisent en dehors même de la puissance des agents qui doivent fatalement transformer leur descendance dans un sens ou dans l'autre.

Si mes contradicteurs espèrent ce miracle, je ne discuterai pas avec eux, mais je leur dirai simplement, qu'au point de vue théorique je ne partage pas du tout leur croyance et que s'ils attendent ma conviction, des faits absolument négatifs qui se sont dégagés d'une expérience de plus de quarante ans, ils ont tort de l'espérer puisqu'il est matériellement démontré que leur échec est complet. Maintenant, voyons, si en supposant que les partisans quand même de l'étalon anglo-normand se décident à reconnaître que le climat, l'alimentation et l'hygiène sont les premiers et les plus importants facteurs du cheval, si, dis-je, l'élevage dans l'Isère dispose de ressources que possède la Normandie.

Dans l'Ouest, le Nord-Ouest et le Nord de la France, le climat est très propre à l'élevage du cheval, parce qu'il est naturellement humide et qu'on n'y ressent comme chez nous, ni les cuisantes chaleurs qui suspendent la végétation pendant l'été, ni les froids rigoureux que nous devons au voisinage des glaciers alpestres.

La terre y est riche et profonde et bien loin d'être effritée par des récoltes de céréales qui se reproduisent comme chez nous, infailliblement tous les deux ans, et en lui laissant, comme engrais, que des résidus insignifiants ; elle se repose et s'améliore sous l'influence des légumineuses fertilisantes et d'excellentes graminées très copieusement fumées – au lieu de vendre les fourrages et les graines de second ordre, aussitôt la récolte faite, tout est consommé sur place : et comme la propriété individuelle représente presque partout une superficie considérable ; que d'une part, le cheptel y abonde ; et que d'un autre côté, l'étendue des terres arables, est considérablement réduite par celle des pâturages, il s'en suit que le poulain est très largement nourri en Normandie, quand il meurt de fait en Isère ; et qu'il s'y développe en liberté quand nous ne pouvons lui donner, en fait de gymnastique fonctionnelle, que celle qui résulte du travail de la ferme, très rarement en harmonie avec la faiblesse de son âge.

Or, si la différence que je viens de signaler, et qui porte tout à la fois sur le climat, le mode de culture et les habitudes d'alimentation et de travail, existe réellement entre la région qui procréé le type améliorateur et celle où il s'agit de l'introduire, il est radicalement impossible

d'espérer pour l'Isère, où la production doit fatalement se passer des facteurs nécessaires, les résultats auxquels on arrive en Normandie par des procédés tout contraires.

En conséquence, et alors même que les faits ne concorderaient pas avec la théorie, je n'en resterais pas moins persuadé que l'étalon anglo-normand est impossible dans notre département.

Le percheron ne nous convient pas mieux, parce qu'il a trop de taille et d'ampleur pour nos petites juments et que, du reste, il se façonne, comme son congénère de Normandie, sans des influences étrangères à notre localité.

Je n'en dirai pas autant du breton. De petite stature, robuste, rustique et sobre, qui se rapproche de nos poulinières, et a de tout temps donné dans notre circonscription d'excellents résultats qu'on a malheureusement dédaignés.

Quel est le meilleur mode pour faciliter l'introduction dans le département du plus grand nombre possible de reproducteurs ?

Mais si ce reproducteur semble promettre à l'Isère les améliorations qui se poursuivent vainement depuis de si longues années, je reste néanmoins persuadé que le Conseil général et l'administration préfectorale commettent une bien grosse faute s'ils considèrent l'importation annuelle des reproducteurs étrangers, quelle que soit la contrée d'où on les tire, comme devant être la base rationnelle d'un élevage sérieux. Une race n'existe en effet, que lorsqu'elle reproduit avec ses propres ressources, un nombre de sujets assez considérable pour répondre aux exigences de son entretien, d'abord, et par suite aux besoins de la consommation ; et je n'admets pas qu'après quarante ans d'expérience, avec un haras départemental qui doit compter 50 têtes, et le concours des stations de l'État, on ne trouve pas dans le nombre des extraits qui naissent chaque année trois sujets assez parfaits pour maintenir le niveau de l'amélioration.

Quand le gouvernement, après les splendides résultats qu'il avait obtenu dans le Nord, l'Ouest et le centre de la France, a voulu généraliser dans tous les départements l'élevage de la race bovine durham, il a dépensé en frais d'encouragement des sommes considérables ; mais il a bien vite retranché ces subventions inutiles, une fois qu'il a reconnu que ce qui était possible dans les localités plantureuses du Nord et du Nord-Ouest était impraticable dans les contrées méridionales, naturellement plus sèches qui s'adonnent avec succès à de riches cultures industrielles et dans lesquelles prospèrent des races indigènes, bien moins parfaites sans doute, mais qui ont le mérite de vivre là où des races perfectionnées mourraient de faim et de misère.

Ce que le gouvernement a fait avec infiniment de raison pour le durham, le département doit le faire avec l'anglo-normand, si l'on ne veut cesser d'être logique et si le Conseil général est ménager des finances des contribuables.

Pour moi, j'estime qu'on doit tenir nécessairement compte des résultats obtenus pendant les 40 ans d'expérience qu'on a faites ; et j'affirme que si la régénération qu'on poursuit si inutilement par l'acquisition indéfinie de types améliorations doit comporter l'achat annuel d'étalons, qui, bien loin de faire souche ne nous permettent pas même de recruter parmi leurs extraits un seul des reproducteurs qui nous sont chaque année nécessaires ; on condamnera le département à des dépenses stériles, puisque le but qu'on se propose, la création de la sous race n'aura été qu'une chimère des plus onéreuses.

J'ai donc la conviction qu'avant de nous livrer à de nouvelles dépenses, il nous importe de nous fixer sur la constance des ressources que nous offre l'élevage et pour cela faire, voici ce que je proposerai :

Nous avons un haras départemental qui doit compter de 40 à 50 étalons de race anglo-normande et quatre ou cinq stations des haras de l'État qui en fournissent une quinzaine au

moins ; soit un total minimum de 60 reproducteurs. J'ajouterai à ce chiffre, déjà bien respectable, 9 étalons bretons choisis dans la race la plus pure de cette contrée et qu'on répartirait dans les cantons de l'Isère qui refusent le sang anglais ; puis je cesserais les achats et je dirais aux éleveurs qu'à l'avenir, le département ne recrutera ses reproducteurs que parmi les extraits authentiquement nés dans la circonscription. Enfin, pour faire ce choix, j'instituerais une Commission de vétérinaires intelligents à laquelle je confierais la mission de choisir, dans un concours spécial, 20 sujets supérieurs, pris dans les mâles et les femelles, lesquels recevraient une prime de 200 francs et seraient livrés à la reproduction dans le département.

Ce chiffre de 20 têtes de choix ne me paraît pas impossible.

En effet, 70 étalons fécondent chacun annuellement 50 juments, on devrait pouvoir compter au moins sur 2000 naissances des deux sexes, et nous serions vraiment bien à plaindre, si, faisant abstraction des maladies qui enlèvent les jeunes, des accidents qui les vicent et de l'ignorance des éleveurs qui les déforment par une alimentation défectueuse ou de trop rudes travaux, on ne parvenait pas à trouver chaque année dans tout le département 20 sujets de choix, capables de constituer en dix ans un véritable haras de 200 têtes sur lequel reposerait sérieusement l'amélioration de l'espèce.

Ce système aurait sur celui qu'on a suivi jusqu'à ce jour, l'avantage de nous édifier enfin sur la question de savoir si le département de l'Isère peut économiquement produire le cheval, de réaliser, en cas de réussite, une économie annuelle de 5000 francs, et de reverser sur le département la somme que nous faisons passer chaque année dans la poche des éleveurs normands.

N'y aurait-il aucune mesure à prendre pour décider les éleveurs à ne pas vendre tous leurs produits ?

Les habitudes d'exportations ne sont que la conséquence d'une très mauvaise production, on vend l'animal jeune un meilleur prix parce qu'il n'a pas le temps de se déformer.

Qu'au lieu de vendre le grain et le fourrage on nourrisse mieux, tout en faisant moins travailler, et l'on produira meilleur : si la production est meilleure, on vendra mieux ; et, si dans ces conditions, la moyenne du prix de vente s'élève, l'éleveur aura par cela même intérêt à conserver les jeunes au lieu de les vendre.

Y a-t-il lieu de continuer le système des primes aux pouliches et aux poulinières, en y ajoutant les améliorations révélées par l'expérience ou de les remplacer par tel autre jugé plus efficace ?

Il faut primer l'étalon et la pouliche de trois ans, en élevant le chiffre de la prime autant qu'on le pourra ; mais cet aménagement ne doit pas être donné qu'une fois à l'éleveur qui a produit l'animal, les primes annuellement décernées au même cheval restreignent la production en absorbant des sommes considérables qui s'immobilisent dans les mêmes mains ; tandis que primant chaque année dix nouveaux poulains de trois ans et les dix plus jolies pouliches du même âge qui figuraient au concours, on constituerait en dix ans un haras et une jumenterie de plus de 200 bêtes qui formeraient autant de types améliorateurs qui resteraient au département.

Les chevaux anglo-normands, susceptibles de trotter, ne rendent-ils pas plus de services que ceux de pays ? Ne sont-ils même pas plus avantageux pour les cultivateurs ?

J'ai dit plus haut que des chevaux procédant d'anglo-normands se vendent d'un bon prix s'ils étaient bien réussis et bons trotteurs ; mais comme ceux qu'on a produit jusqu'ici ont très généralement péché par des formes grêles et décousues, tout aussi bien que par des tares on ne peut plus graves, il s'en suit qu'on n'a pu les utiliser en aucune façon et qu'ils n'ont rendu que de très médiocres services aux cultivateurs.

Les chevaux de demi-sang, mal conformés ou restés minces, se vendent-ils autant ou moins que les chevaux de pays mal conformés ou petits ?

Les chevaux de sang manqués n'ont aucune espèce de valeur parce que l'agriculteur ne peut les utiliser – ils sont inférieurs de beaucoup au moindre cheval de pays dont ils n'ont ni la force ni les aptitudes - et rendent à la vente bien moins que leurs congénères sortis des races de pays.

Dans ce cas, les chevaux de demi-sang, mal conformés, ont-ils donné autant, moins ou plus de travail que les chevaux de pays ?

Mal conformés, parce qu'ils sont mal nourris, et soumis jeunes à de trop rudes travaux ils pèchent par leur constitution et par leur système nerveux qui est très irritable : on comprend dès lors qu'ils ne fournissent pas à beaucoup près le travail que donne le bon cheval de ferme.

Les poulains et pouliches de demi-sang bien conformés, ne sont-ils pas recherchés aujourd'hui autant et même plus que les poulains de pays ?

Oui, les poulains et pouliches de demi-sang bien conformés, sont très recherchés mais malheureusement on ne les trouve ni chez les paysans ni sur les champs de foire et les marchés du département, et s'il arrive qu'on n'en rencontre de très rares spécimens chez quelques grands propriétaires, c'est que leur réussite est le fruit de soins si méticuleux et de dépenses si considérables que la généralité des éleveurs ne peut les suivre dans cette voie à cause de l'écart qui existe entre le prix de revient et celui de vente.

Quel est le meilleur mode à employer pour faciliter l'introduction dans le département du plus grand nombre possible de bons reproducteurs ?

Cette question se confond avec celles que soulèvent les N° 14 et 15, auxquelles j'ai déjà répondu.

Toutefois, j'ajouterai à ce que j'ai déjà répondu : que toute industrie qui largement subventionnée par l'État, le département et les communes pendant plus de 40 ans, n'a donné que des résultats négatifs, est une industrie qui doit être considérée comme antipathique aux habitudes des cultivateurs ou aux aptitudes de la circonscription, et, pour ma part, j'estime que le paysan ne délaisse que les cultures qui ne lui offrent pas de bénéfice.

Les cultivateurs de tous les pays n'ont pas besoin d'encouragements pour produire, selon la région, les tubercules, les céréales, les vins, les fruits et les bois, parce que chacune de ces industries les rémunère mieux que ne le ferait l'État lui-même, il faut donc conclure de ce fait que si le département ne peut se passer de l'intervention de l'État ou du département pour produire de très mauvais chevaux, c'est que les ressources de la contrée sont insuffisantes et que le sol ne fournit pas les facteurs nécessaires à cette production.

Or, vouloir faire du cheval de luxe dans d'aussi ruineuses conditions, c'est s'exposer à de grandes dépenses et à de très grands mécomptes. L'État et les Conseils généraux du Nord et de l'Ouest de la France ne subventionnent pas les cultivateurs de ces régions pour les

encourager à produire le coton, le vin, l'olivier et d'autres récoltes qui appartiennent à des zones différentes de la leur. Laissons donc comme eux ; laissons le cheval de luxe aux contrées qui peuvent le faire mieux et plus économiquement ; contentons-nous de ce que nous avons, améliorons notre race par elle-même, en la soignant et en la nourrissant mieux et ne cherchons pas à résoudre, avec des ressources restreintes, les questions qui ne peuvent l'être qu'avec des dépenses considérables et en violentant les habitudes et les intérêts des cultivateurs.

N'y aurait-il pas lieu à encourager le plus possible la création de stations nouvelles comme le haras d'Annecy en a déjà établies sur plusieurs points du département ?

Rien ne s'oppose à ce qu'on encourage le plus possible la création de stations nouvelles, pourvu que l'État en supporte seul les frais au lieu d'en imposer une grande part au département.

Serait-ce le cas de leur consacrer à titre de subvention ou d'encouragement une partie de la somme employée jusqu'ici par le Conseil général à l'achat d'étalons anglo-normands ?

Non ! Mille fois non !

Jusqu'ici l'État a prononcé ses stations dans un grand nombre de cantons du département et voici ce qui s'est passé.

La première et la seconde année le paysan enthousiaste a encombré les stations ; puis les a délaissées bien vite quand il a vu que les résultats ne répondaient pas à son attente ; si bien qu'après 2 ou 3 ans de séjour dans une localité, l'État a dû transporter ses étalons sur d'autres points où les mêmes faits se sont à peu près généralement reproduits.

Dans ces conditions, le département aurait donc tort s'il faisait des frais pour imposer de force à la population ce qui ne lui convient pas.

Ou les stations donneraient de bons résultats et alors l'État se trouvera largement rémunéré par le prix de la saillie et par l'élévation du niveau de la production ; ou ces mêmes stations seraient dédaignées ; et alors comme je le disais plus haut, il importe que le département n'endosse pas la responsabilité des frais que coûtera une entreprise impossible.

Consigner les observations qui ne rentreraient pas dans le cadre des questions posées ci-dessous.

L'enquête faite par l'administration préfectorale ne doit avoir, selon moi, aucun résultat pratique.

En effet, si le questionnaire, comme j'en ai la certitude, a été remis aux principaux partisans des deux systèmes qui sont en présence, il faut admettre que les réponses reproduisent exactement l'opinion de chacune des parties ; et, dans ce cas, je me demande si ce sont les honorables magistrats, les avocats éclairés ou les industriels recommandables qui siègent au Conseil général qui pourraient juger une question qui est d'autant plus complexe qu'elle comporte la solution de problèmes intéressants mais difficiles qui se rapportent à l'agriculture, à la chimie et à la zootechnie.

Si donc les discussions qui naissent infailliblement dans le sein du Conseil de la diversité des opinions qui se seront faites jour dans l'enquête échappent à l'appréciation des honorables membres dont je viens de parler, à quoi servira, je le demande, une discussion passionnée qui ne saurait convertir ceux qui sont convaincus et n'éclairera guère les personnes étrangères à la science agricole.

Ce qu'il faut au Conseil général pour préparer sa décision, c'est l'opinion d'hommes spéciaux qui jugeront sur des faits résultant de la conformation des héritages, de la nature des produits que donne le sol, du climat de la contrée, de l'importance des habitudes des cultivateurs de la région.

Et pour cela il serait utile que l'administration préfectorale soumît à MM. les inspecteurs de l'agriculture réunis en conseil, les mémoires qui seraient fournis dans un temps donné par les personnes intéressées à la solution de la question.

Peyrieux.

Document N° 8 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1902-1903

Source : arch. dép. Isère, 140 M 35

Service des haras.

Rapport de M. le Directeur du haras d'Annecy sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1902-1903.

Annecy, le 20 juin 1903.

Le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy à Monsieur le Préfet de l'Isère.

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur la situation de l'industrie du cheval en 1903 dans votre département, il est destiné à être soumis au Conseil général de l'Isère dans sa prochaine session.

La monte n'est pas encore terminée je ne puis donc vous fournir des renseignements absolument exacts, mais je puis cependant avancer avec presque certitude que, à quelques unités près, les résultats de cette année seront équivalents à ceux de 1902, c'est beaucoup et je ne comptais pas sur le maintien de la moyenne obtenue précédemment. La campagne de monte s'est effectuée dans des conditions très défavorables et l'incohérence de la température a eu une influence directe sur le travail des stations. Nous avons cependant bien commencé et les résultats au 1^{er} avril faisaient prévoir une augmentation considérable mais contrairement à ce qui a lieu d'habitude, les mois d'avril et de mai furent moins bons, le progrès fut enrayé et la situation avait été compromise si la prospérité n'était pas revenue en juin.

La production s'est ralentie dans les vallées par contre elle a sensiblement augmenté dans certaines régions montagneuses ; c'est un fait d'autant plus difficile à expliquer que le contraire s'est produit dans la Haute-Savoie où les éleveurs de la montagne se sont presque exclusivement livrés cette année à l'industrie mulassière. Dans la partie de l'Isère qui confine la Drôme nous avons eu à souffrir de la concurrence qui nous est faite par les nombreux étalons acceptés de ce dernier département, il y en a dans presque toutes les communes un peu importantes et ils nous ont enlevé un appoint considérable qui augmentait singulièrement notre clientèle. Enfin plusieurs étalons ont été malades dans certaines petites stations ce qui nous a causé un dommage irréparable ; en résumé ce que nous avons perdu d'un côté nous l'avons regagné de l'autre.

Le nombre des produits nés cette année semble normal mais dans certaines zones les éleveurs se plaignent d'avortements fréquents ou bien de la mort des poulains quelques jours après leur naissance. Ces phénomènes ne peuvent s'expliquer que par les brusques variations de la température, ils ont causé un véritable tort à certaines régions.

Les concours de pouliches ne sont pas très importants comme nombre, mais ils rendent de grands services en ce sens qu'ils font conserver pour la reproduction les meilleures bêtes du pays ; le système des primes scindées depuis longtemps en usage dans le département a été fécond en heureux résultats et permet de tirer le maximum d'utilisation de la subvention départementale qui, réservée spécialement aux pouliches, permet les paiements fractionnés les reports d'une année sur l'autre et le chevauchement régulier de la caisse hippique de réserve.

En 1901 le nombre total des prix pour cette catégorie d'animaux était de 52, douze primes seulement ne furent pas réclamées, quarante poulinières furent donc conservées comme poulinières.

La production de l'Isère ne peut pas être homogène dans l'Isère, chaque partie du département imprime un caractère spécial aux animaux qui naissent et sont élevés sur son territoire, leur modèle varie suivant leur provenance telle région donne de l'espèce et de la qualité, telle autre fait plus de volume mais moins de distinction et d'énergie.

À Saint-Symphorien l'année dernière il y a eu progrès, la conformation se régularise, les bêtes sont mieux nourries et mieux soignées mais les membres sont légers et trop souvent fatigués par suite de travail prématuré.

À Vizille comme il n'y a pas de race dans la montagne, il ne peut y avoir de production régulière, les poulinières venant d'un peu partout impriment leurs caractères propres à leur descendance et il faudra plusieurs années encore pour que les pouliches modifiées par l'influence du sol et du climat prennent un type spécial comme cela a lieu dans les Hautes Alpes sur le plateau de Saint-Bonnet ; les concours nous amèneront progressivement à ce résultat qui, s'il est lent n'en sera pas moins certain.

Les éleveurs de cette région montrent de la bonne volonté, c'est un nouveau métier qu'il faut leur apprendre, c'est l'affaire du temps.

À Saint-Marcellin on a fait des progrès, la conformation s'harmonise, la condition des animaux est bonne, mais le modèle n'est pas défini, les membres souvent tarés et la manière de présenter les pouliches laisse parfois beaucoup à désirer.

Beaufort fut longtemps un concours important d'élevage qui presque anéanti par la sécheresse terrible de 1893, ne s'est pas encore relevé de ce véritable désastre. Les concours eux-mêmes n'y ont pas repris toute leur importance et la situation s'y est momentanément aggravée par ce seul fait qu'en 1899 le nombre des mâles dépasse de beaucoup celui des femelles, ce qui justifie la faiblesse numérique de la réunion de 1902. Certains croisements de juments de trait n'ont pas été heureux, il en a résulté des dos négligés et des croupes avalées, cependant les pouliches ne manquent ni de distinction ni de moyens ; les corps sont trop gros pour les membres, aussi les articulations sont-elles généralement engorgées et quelquefois tarées, les pieds-plats auraient besoin d'une ferrure soignée, s'est trop demander aux éleveurs qui ne font ferrer que pour remplacer les fers perdus ou usés.

Le concours de Meyzieu n'a pas grande signification, on utilise les juments d'abord pour la culture, puis d'une manière accessoire pour la reproduction, les produits sont vendus au sevrage ; il en a toujours été ainsi, il en sera toujours de même et cette région au point de vue hippique ne semble pas appelée à beaucoup d'avenir.

À La Tour-du-Pin la qualité des animaux s'affirme, c'est toujours et de beaucoup le meilleur concours du département ; la catégorie moyenne qui représente 50% des pouliches présentées est honorable et s'améliore par une sage progression, elle présente au point de vue du progrès avec le lot de tête qui est très supérieur la même différence qu'avec les bête sans signification qui forment la queue habituelle des concours. Le défaut de bonne présentation nuit toujours beaucoup aux animaux, il y a là une apathie de la part des éleveurs qu'il est bien difficile de surmonter

Un véritable effort a été réalisé à La Verpillière, nous avons le nombre et une certaine qualité, l'élevage est en bonne voie dans cette région. Il faut laisser le temps continuer son œuvre, d'ici quelques années les résultats surprendront beaucoup de monde.

Sans entrer dans les mêmes détails pour les concours de poulinières, je dois dire qu'ils sont généralement satisfaisants, les conditions d'âge des juments en ont élevé singulièrement le niveau. Sur 126 juments présentées en 1902 dans l'Isère, 83 ont moins de 10 ans et il y en a 32 de 4 et 5 ans, les chiffres se passent de commentaire. C'est la substitution progressive d'une génération à une autre, et comme rationnellement la dernière venue doit être la plus

perfectionnée, l'avenir se présente sous un aspect favorable et l'amélioration est assurée dans le département.

En terminant je me permettrai d'être l'interprète des éleveurs et de demander en leur nom que les achats de la remonte militaire aient lieu au commencement de l'automne et non en hiver comme cette année ; les agriculteurs vendent quand les travaux de la culture sont terminés, pendant l'hiver les bêtes ne sont pas en bon état et elles sont nécessaires au printemps pour les labours et les semailles.

Le Directeur,
R. de Chavigné.

Document N° 9 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1905

Source : arch. dép. Isère, 140 M 36

Commission du budget.

Rapporteur : M. Ogier.

Partout en France, on signale un ralentissement dans la production du cheval. Dans l'Isère, comme dans les autres départements, les intérêts des éleveurs sont lésés par la concurrence mécanique. D'autre part, le Midi, notre principal débouché a récolté peu de fourrage et fait peu d'achats. Enfin l'hiver a été long. Or les juments se disposent mal à la monte en mars et avril, si bien que nombre d'entre elles n'ont pu être saillies après leur mise bas.

Malgré toutes ces conditions défavorables la moyenne des juments saillies en 1905 reste d'environ cinquante par étalon.

Ce chiffre indique la constante prospérité de notre élevage qui reste toutefois inégal dans certaines régions de notre grand département.

Ainsi à Vizille deux pouliches seulement avaient été présentées au jury en 1904, alors que cette année neuf bêtes ont figuré au concours.

À Saint-Marcellin et à Beaurepaire, on rencontre de très bonnes bêtes, suivies malheureusement d'une « queue de concours » critiquable.

Les animaux de Meyzieu sont meilleurs par suite du recrutement comme poulinières, de quelques juments de l'armée, réformées, mais ils sont généralement amaigris par le travail et l'allaitement.

Les pouliches et les poulinières sont mieux tenues à Saint-Symphorien sans présenter un niveau bien élevé.

La Tour-du-Pin est le centre d'élevage le plus important du département. On y trouve des bêtes distinguées et homogènes présentées par des éleveurs compétents.

À la Verpillière, découragés par le petit nombre des achats de la remonte et du luxe, les agriculteurs depuis quelques années, s'efforcent de produire un cheval pratique d'une vente facile, utilisable aux champs, dans l'industrie et même pour l'artillerie.

Ce type d'animal conseillé à juste titre par M. le Directeur du dépôt d'Annecy, doit être spécialement produit chez les petits éleveurs tout particulièrement dignes d'intérêt.

La situation de l'élevage est en somme très satisfaisante dans l'Isère.

Vous êtes donc invités à voter de nouveau le crédit de 8700 fr. que vous consacrez chaque année à cet objet. Cette somme unie à la subvention de 11 200 fr. allouée par l'État, est affectée aux primes décernées dans les concours des pouliches et poulinières ainsi qu'aux frais généraux de ce concours.

M. Plissonnier expose que l'administration des Haras, malgré les nombreuses demandes qui lui sont faites, continue à envoyer dans le département des étalons de demi-sang alors que l'éleveur préfère de beaucoup l'étalon de trait.

Il ajoute que les producteurs ne trouvant pas à vendre les chevaux de demi-sang, se découragent et abandonnent l'élevage.

Il insiste donc pour que l'administration des Haras remplace les étalons de demi-sang par des chevaux de trait.

M. Ogier fait observer que, dans le département, il n'existe pas de station qui n'ait un cheval de trait ; le producteur peut ainsi produire le cheval qui convient le mieux à sa région.

Il croit devoir ajouter que, depuis quelques années, M. le Directeur des Haras s'est inspiré des protestations des éleveurs de l'Isère en adressant aux divers dépôts d'étalons des chevaux appropriés à leur région.

M. Plissonnier persiste à penser que le cheval de trait est le produit qui convient le mieux à la région parce qu'il est pour l'éleveur d'une vente plus facile.

Dans le canton de Beaurepaire, notamment, beaucoup de producteurs n'ont pu trouver à vendre les chevaux demi-sang et l'administration militaire, sur laquelle ils comptaient pour placer leurs produits, n'y a fait aucun achat.

Il demande donc que l'administration des Haras soit invitée à envoyer à la station de Beaurepaire un deuxième cheval de trait.

Ces observations entendues, les conclusions de la Commission, mises aux voix, sont adoptées.

Document N° 10 Réunion de la Commission d'agriculture de l'arrondissement de Vienne relative à la question chevaline (13 mai 1850)

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4, réunion d'une commission d'agriculteurs à Vienne

Compte-rendu de la séance du 13 mai 1850.

Le 13 mai, à midi, aux termes d'une convocation de M. le sous-préfet en date du 2 mai, une commission d'agriculteurs de l'arrondissement se réunit à Vienne, à la sous-préfecture.

Sont présents : MM. Tisseraudoi, sous-préfet, 2° Pinondel de la Bertoche ; 3° Charreton, ex-membre du Conseil Général ; 4° Scipion de Michalon ; 5° Badin ; 6° Rabatel ; 7° Mont-Rozier ; 8° Bonnefond père, médecin-vétérinaire ; 9° Crapon, ancien élève de Grignon ; 10° Peyrieu ; 11° Hippolyte de Leusse ; 12° Buisson ; 13° Cuzin, maître de poste ; 14° Perret fils ; 15° Curtit fils ; 16° Simon, membre du Jockey-club de Lyon ; 17° Deboille, ancien élève de Grignon ; 18° Louis Coche, ancien élève de Roville ; 19° Bert ; 20° Labbe, Président de la Société d'agriculture de Saint-Laurent-de-Mure.

Mr le Sous-préfet, Président, après avoir invité M. Coche, à prendre des notes, expose le but de la réunion.

Depuis longtemps, le département, préoccupé de l'amélioration des races d'animaux domestiques, fait dans ce but des efforts louables, déjà couronnés de succès. Des objections se sont pourtant élevées contre la marche suivie jusqu'à ce jour. Une fraction du Conseil général pense qu'on doit y apporter certaines modifications. L'administration pour s'éclairer s'adresse à des hommes pratiques dont l'avis sera pris en grande considération.

Nous nous occuperons d'abord de l'espèce chevaline.

Espèce chevaline

M. Mont-Rozier demande la parole et donne lecture d'un travail intéressant sur l'historique et la situation de l'espèce chevaline dans le département de l'Isère.

La discussion s'engage ensuite.

Dans l'état actuel des choses, des étalons sont achetés chaque année pour le compte du département et placés chez des éleveurs à certaines conditions. Vaudrait-il mieux confier aux éleveurs l'importation de ces reproducteurs, et leur payer, dans ce cas, une indemnité

proportionnée à la valeur des sujets acquis, ou bien une prime annuelle, déterminée d'après le nombre des saillies ?

Quoique ce procédé fût certainement moins coûteux que ce qui se pratique, la commission ne pense pas qu'on doive l'adopter. On trouverait peu de cultivateurs disposés à se procurer ces étalons à ces conditions. On n'obtiendrait donc pas de résultats. Pour agir avec l'unité désirable, quant à l'introduction d'une race étrangère, il faut l'intervention directe de l'administration.

C'est ce qui a lieu, dit M. le Président, dans le département de la Côte-d'Or, qu'on cite comme modèle en ce genre. Il possède environ 80 étalons. Un marchand en amène chaque année un certain nombre, parmi lesquels une commission spéciale en choisit une douzaine, qu'elle place ensuite dans les localités qui en ont besoin.

La commission est unanime pour penser qu'on doit maintenir l'achat des étalons pour le compte du département. Elle invite l'administration à prendre l'avis des comices et sociétés d'agriculture sur le choix des lieux de dépôt. Elle demande expressément que la préférence soit donnée aux chevaux de race pure nés et élevés dans le département. Ce serait à la fois une économie notable et un encouragement pour les éleveurs. Au reste ce ne serait pas une innovation. Parmi les étalons départementaux, quatre se trouvent déjà dans ces conditions.

La commission pense aussi qu'on doit maintenir, comme le plus simple et le plus économique, le mode d'achat actuel, pratiqué par l'intermédiaire d'un homme de confiance, marchand de chevaux.

Jusqu'à présent, dit M. le Président, le département a poursuivi l'amélioration par les mâles et les femelles. Chaque année des juments sont importées en même temps que des étalons. Elle sont placées, soit chez ceux qui obtiennent des étalons et contre remboursement du prix d'achat, soit chez d'autres éleveurs contre remboursement de la moitié seulement de ce prix. Faut-il continuer d'acheter des juments poulinières ?

Une discussion s'engage :

Il est certain que le type reproducteur serait ainsi propagé dans toute sa pureté. Mais combien de temps faudrait-il attendre, combien d'argent faudrait-il dépenser pour changer ainsi toute la race du département, pour lui en substituer une entièrement nouvelle ? Comme il est urgent de procéder aussi largement que possible, obtenir de prompts résultats, d'améliorer ce qui existe et dans son ensemble, ne devrait-on pas au contraire se borner pour le moment à l'amélioration par les mâles ?

Une partie de la somme employée actuellement à l'achat des juments, serait employée à l'achat d'un supplément d'étalons et les stations augmentant de nombre, seraient bientôt en rapport avec les besoins du pays.

Telles sont les objections au système suivi. Telle est aussi l'avis de la Commission qui, à l'unanimité, moins une voix, celle de Charreton, pense qu'on doit poursuivre principalement par les mâles l'amélioration de notre race chevaline, tout en encourageant, par des primes du quart au tiers selon leur valeur, l'introduction des juments de race pure.

Dans le courant de cette discussion, un fait grave a été signalé par plusieurs membres, c'est l'infécondité d'un grand nombre de juments départementales. Cela tient peut-être à ce qu'on les achète trop vieilles au lieu d'où on les tire, de 4 à 6 ans, et qu'à cet âge elles peuvent avoir été réformées pour la reproduction.

Un membre fait observer que le prix de la saillie est trop élevé. Les détenteurs d'étalons départementaux prennent d'après ce tarif, pour les trois saillies, 8,50 fr., y comprises les étrennes. Les détenteurs d'étalons de pays ne prennent que 5 fr. et de plus on leur mène la jument tant qu'elle n'a pas retenu, ou plutôt, tant qu'il lui plaît de prendre le mâle. Il est certain que c'est abusif, mais c'est la coutume ; et ce bas prix, - plus cette facilité qu'on ne trouve et qu'on ne peut, ni doit trouver chez les détenteurs d'étalons départementaux, - sont souvent cause que le cultivateur ne va pas chez ces derniers.

Mais ce chiffre de 5 francs constituerait-il pour la saillie de l'étalon départemental, un prix suffisamment rémunérateur ? L'assemblée ne le pense pas : et, tout en désirant que le prix de la saillie soit abaissée à ce chiffre, elle pense que, dans ce cas, le département devra intervenir pour indemniser le détenteur proportionnellement au nombre des saillies.

Un membre propose d'y affecter une partie de la somme ordinairement employée à l'achat des juments.

L'assemblée aborde ensuite la question de race.

La race percheronne doit-elle être considérée comme type reproducteur ? Ne devrait-on pas, au moins pour certaines localités, lui substituer une race d'une taille moins élevée ?

Une discussion s'engage.

M. Cuzin, M^e de poste, dit qu'il faisait autrefois usage de chevaux suisses et allemands. Maintenant il emploie beaucoup de percherons. Ceux-ci font un bien meilleur service et souvent à peu près le double. Les membres de la réunion sont unanimes pour reconnaître la supériorité de la race percheronne, pour l'ensemble du département de l'Isère. C'est une race éminemment propre aux travaux agricoles, au service des diligences, à la remonte de l'artillerie et des trains d'équipages militaires. Ils sont d'avis qu'on pourrait introduire simultanément la race bretonne, avec laquelle elle a tant d'analogie que souvent des sujets bretons sont vendus pour percherons et réciproquement. D'une taille moins élevée, cette race pourrait s'adapter mieux aux besoins de certaines localités. Il est à remarquer en effet qu'on s'attache souvent trop à la taille. Une grande partie de nos contrées ne possède que de petites juments, conséquence naturelle du peu de richesse du sol qui ne donne que de maigres pâturages et des fourrages artificiels peu succulents. Si on intervient là avec des étalons de grande taille, dans l'espoir de relever la race, on n'obtiendra que des produits décousus. Il est très important de proportionner la taille de la race à introduire, à celle de la race indigène.

Quelques membres appellent l'attention de l'assemblée sur la race des marais de Bourgoin. C'est, c'est disent-ils, une petite race, aux dehors peu flatteurs, mais robuste et qui aurait de l'avenir, si elle était convenablement améliorée. Pour elle l'étalon percheron est trop volumineux, trop étoffé. Il lui faudrait des sujets plus fins, du demi-sang anglais, ou mieux du sang limousin.

L'assemblée adoptant cette manière de voir émet le vœu que l'administration soit priée d'intervenir auprès du gouvernement, pour obtenir, dans ce but, une station d'étalons nationaux dans l'arrondissement de Vienne.

Élève des mulets.

La question est ainsi posée par M. le Président : doit-on continuer à encourager l'élève des mulets ?

Un seul étalon baudet a été acquis par le département. Il est placé dans les montagnes de l'arrondissement de Grenoble où il rend de grands services.

Malheureusement ces animaux sont très chers. Il serait à désirer néanmoins qu'il y en eût un également dans l'arrondissement de Vienne, dans un point central, à Saint-Jean-de-Bournay par exemple, de manière à pouvoir servir à l'arrondissement de La Tour-du-Pin, et à une partie de celui de Saint-Marcellin.

Quant aux ânesses, il n'y a pas lieu de s'occuper de leur importation. Du reste, fait observer M. Charreton, la tendance à l'élève du mulet n'a pas besoin d'être surexitée. Le cultivateur est porté de lui-même à cause des avantages énormes de ce produit. Il y aurait plutôt à redouter, ajoute-t-il, le délaissement complet des étalons chevaux, si tous avaient à leur portée des étalons baudets.

Document N° 11 Lettre du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au préfet de l'Isère relative à l'amélioration de l'espèce chevaline (11 août 1859)

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4

Monsieur le Préfet, vous avez reconnu qu'après 25 ans de sacrifices pour l'amélioration de l'espèce chevaline, le département de l'Isère n'avait obtenu que des résultats incomplets et avant d'aborder devant le Conseil général la question d'un changement de système dont vous avez senti la nécessité, vous m'avez demandé des instructions qui complètent celles que j'ai eu l'occasion de vous adresser séparément l'année dernière sur différentes parties du service.

Les rapports parvenus de diverses sources à l'Administration des haras auraient assurément suffi pour me permettre de ne former une opinion sur le système qui pourrait être le plus utilement conseillé à votre département. Mais je n'ai pas voulu m'en tenir à ces informations, et comme pour donner encore plus d'actualité aux renseignements à vous fournir, j'ai communiqué votre lettre du 20 juin dernier à M. l'inspecteur du 4^e arrondissement et au directeur du dépôt d'étalons de Cluny, avec invitation de répondre aux questions qui s'y trouvent posées. Les rapports de ces agents, que je vous transmets en communication, abordent successivement tous les points de votre dépêche et ainsi que vous le pouvez voir, confirment pleinement ce que j'ai eu l'honneur de vous dire, notamment en ce qui concerne l'utilité des encouragements à accorder aux poulinières et aux pouliches. Ma lettre du 20 août 1858 a été trop explicite à ce sujet pour qu'il soit besoin ici d'y revenir. Vous l'avez du reste compris vous-même et je ne doute pas que les quelques résistances que vous semblez craindre de la part du Conseil général ne tombent devant les considérations que vous serez à même de développer.

L'entente n'est pas moins complète sur la question relative à la liberté d'importation d'animaux par les particuliers, M. l'Inspecteur des Haras a péremptoirement démontré l'impossibilité d'empêcher l'exercice de cette liberté – en supposant qu'on y songeât – quand il rappelle que l'État actuel de notre législation ne permet même pas au gouvernement de s'opposer à l'entrée d'un mauvais reproducteur. Donc à cet égard liberté pleine et entière, et il serait vraiment contraire à toute idée de progrès de restreindre sur ce point l'initiative individuelle. C'est à l'autorité locale, c'est à ceux qui ont le devoir de veiller au développement et à la prospérité de l'industrie chevaline qu'il appartient de diriger cette initiative, afin de prévenir et d'atténuer le plus possible les dommages que l'abus de cette même liberté peut faire naître.

Quant à l'espèce d'étalon qu'il convient d'employer dans l'Isère, MM. De Saunhac et Des Chizeaux sont d'accords pour penser qu'il ne faut pas se montrer exclusif à ce sujet et qu'on peut utilement se servir à la fois du vrai percheron et du bon breton, ainsi que du carrossier de 1/2 sang normand – ce dernier pour produire le cheval d'escadron et d'attelage. Vous trouverez dans le rapport du Directeur du Dépôt de Cluny la désignation des localités où il y aurait avantage à placer l'un ou l'autre de ces reproducteurs.

Reste maintenant la question du mode d'achat et des primes. Un premier fait ressort des dépêches des deux agents des haras, c'est la nécessité de constituer les particuliers propriétaires réels des étalons, soit en vue de faire naître un plus grand intérêt un bon emploi des animaux et aux soins à leur donner, soit afin d'assurer aux détenteurs le bénéfice des allocations de l'État réservées aux seuls étalons de l'industrie privée.

Pour le mode d'achat, trois systèmes existent :

1° achat direct pour les particuliers à leurs risques et périls, le département ajoutant une prime annuelle d'approbation à celle des haras ;

2° achat pour le compte du département par un mandataire ayant les fonds, avec le concours de l'Administration des haras – revente aux enchères à prix réduits – primes ministérielles aux particuliers acquéreurs ;

3° achat direct par les particuliers ou un mandant, avec l'assistance d'un agent des haras. Primes d'importation variant de 1000 à 1500 francs, suivant la valeur de l'étalon, données par le département et une fois payées ; plus, une prime d'approbation de l'État.

Le premier système, suivi dans la Manche, convient surtout aux pays de production avancés et ne serait conséquemment pas applicable dans l'Isère : aussi n'ai-je entendu le mentionner que pour mémoire. Il a d'ailleurs l'inconvénient de laisser peser sur l'étalonnier la charge presque entière de son déboursé, charge d'autant plus lourde pour les personnes peu aisées comme le sont généralement les éleveurs du Dauphiné, qu'il leur faudrait y ajouter les frais de déplacement et ceux de transport des animaux.

Le deuxième système est en vigueur dans la Haute-Saône. Nul doute, comme le dit M. de Saunhac, qu'il n'assure d'une manière certaine la régularité du service, puisque le département votant chaque année des fonds pour cette fin, se trouve toujours en mesure de faire les acquisitions dont il croit avoir besoin, de les étendre ou de les restreindre suivant ses ressources. Mais le sacrifice à supporter par le budget départemental dans cette combinaison – c'est-à-dire la différence entre le prix d'achat et celui de revente des chevaux – ne peut être exactement prévu à l'avance, et il peut ainsi arriver que tel cheval, acheté au prix de 3000 fr. par exemple, ne trouve un acquéreur par la voie des enchères qu'à 1500 ou 1200, peut-être même au-dessous. Cette supposition me semble d'autant plus admissible que les étalonniers de l'Isère, habitués depuis longtemps à voir concéder à titre gratuit les étalons départementaux, se montreront peu disposés à pousser activement les enchères espérant que de guerre lasse, le département leur abandonnera les animaux à très bon compte. Il faut aussi remarquer que, pour la bonne application du procédé, il est nécessaire de s'assurer que les enchérisseurs présentent certaines garanties d'expérience et de moralité : cette sorte d'enquête sur le terrain de vente est-elle toujours facilement praticable ?

À mon sens, le 3° système est celui qui devrait être préférablement adopté, et les succès qu'il a obtenus dans le Bas-Rhin, où il est servi depuis 3 ans, m'autorisent à penser qu'il ne donnera pas de moins bons résultats dans votre département. C'est aussi celui que préconise M. le Directeur du dépôt de Cluny, en attachant toutefois à l'obtention de la prime d'importation la condition d'un concours. Je comprendrais l'opportunité de cette condition si l'on pouvait compter sur l'introduction annuelle d'un nombre d'étalons trop considérable par rapport au montant des fonds à répartir : faute de ressources suffisantes il est évident qu'il faudrait faire un tri et ne donner les encouragements qu'aux meilleurs sujets. Mais c'est là, je crois, une éventualité encore éloignée, de laquelle il me paraît inutile de se préoccuper quant à présent, et en introduisant une semblable clause dans le programme, il y aurait peut-être à craindre que l'incertitude d'avoir une prime d'importation n'empêchât pas les particuliers de s'engager dans cette voie. La combinaison se trouverait donc avoir avorté à son début. M. de Saunhac, de son côté, tout en reconnaissant les avantages du système, ne paraît pas assuré qu'il fournisse un recrutement toujours certain. J'avoue que je ne partage pas absolument les scrupules de M. l'Inspecteur ; j'incline plutôt à croire que du moment où les étalonniers seront sûrs d'obtenir du département, pour tout cheval importé, une prime de 1000 ou 1500 fr ; augmentée d'une prime annuelle de l'État, ils iront volontiers effectuer des achats dans les pays de production. Ai-je besoin, Monsieur le Préfet, de rappeler que, dans ce système comme dans le second, l'assistance des agents des haras est acquise aux étalonniers de votre département. En recourant à ces intermédiaires, ceux-ci y gagneront, outre l'avantage précieux d'être guidé dans leurs opérations, celui de pouvoir connaître aussitôt après l'entrée de leurs étalons dans le département, le chiffre de la prime ministérielle. Il me paraît utile, à ce propos, de vous indiquer les deux modes, qui, dans ce cas, pourraient être adoptés. Le premier consisterait pour les étalonniers à nommer un mandataire qui se rendrait avec les fonds nécessaires en Normandie pour suivre les achats avec l'inspecteur général des haras : il n'y aurait alors d'autres frais de déplacement que ceux du fondé de pouvoir. D'après le

second mode, ce serait le Directeur du dépôt de Cluny qui accompagnerait le délégué départemental, et tous deux parcourraient ensemble les écuries des éleveurs, soit en Normandie, soit dans le Perche ou en Bretagne. Cela étant, les frais de la mission seraient naturellement doubles, et comme le crédit du service des haras ne lui permettrait pas de supporter la partie des dépenses faites pour les voyages de son agent, celles-ci devraient être laissées à la charge du budget départemental, sinon à celle des étalonniers eux-mêmes. C'est là un point qu'il vous appartient mieux qu'à moi de décider.

Je désire, Monsieur le Préfet, que les détails dans lesquels j'ai dû entrer et les renseignements intéressants contenus dans les rapports de MM de Saunhac et des Chizeaux vous permettent de vous rendre bien compte de la marche qu'il conviendrait de suivre pour assurer la régénération de l'espèce chevaline dans l'Isère. Qu'il me soit aussi permis d'espérer qu'en présence des études consciencieuses et impartiales que vous lui soumettez comme témoignage de la sympathie pour votre sollicitude en faveur des intérêts hippiques du département, le Conseil général vous donnera avec empressement les moyens de réaliser vos vœux. Quelle que doive être la décision à introduire, je vous serais obligé de me la faire connaître aussitôt après la clôture de la session.

Vous voudrez bien me renvoyer le travail de MM de Saunhac et des Chizeaux dès qu'il ne vous sera plus utile.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma parfaite considération.

Le Ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics.

Document N° 12 Procès-verbal de la séance de la Commission hippique du 27 janvier 1864

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4, Procès-verbal de la séance de la Commission hippique, du 27 janvier 1864

La Commission s'est réunie pour la première fois le 27 janvier 1864, à midi, dans l'hôtel de la Préfecture, sous la présidence de Monsieur le Préfet.

Monsieur le Préfet a d'abord exposé les motifs qui l'ont engagé à créer une commission hippique. Les sacrifices considérables faits par le département depuis bien des années en vue de l'amélioration de notre race de chevaux ne lui ont pas semblé avoir amené des résultats satisfaisants ; 135 000 fr. en effet ont été dépensés de 1830 à 1864, soit en primes, soit en achats d'étalons et de poulinières. Il a bien voulu s'enquérir auprès d'hommes compétents des causes de cet insuccès, et les consulter sur les moyens à prendre pour prévenir de nouveaux mécomptes. D'autre part, l'administration des haras vient d'entrer dans une nouvelle voie, qui ne tend rien moins qu'à substituer l'industrie privée à l'État, pour le service des étalons. Il importe donc plus que jamais, au département de l'Isère, de s'occuper avec une sérieuse attention des diverses questions relatives à la production et à l'élevage du cheval, qui constituent une des branches considérables de son agriculture.

La Commission invitée par M. le Préfet à nommer un vice-président et un secrétaire a désigné :

Pour vice-président, M. du Mirail.

Pour secrétaire, M. le marquis de Virieu.

Après quoi lecture a été faite de divers rapports présentés par M. le général Fleury, Directeur général des Haras au ministre de la Maison de l'Empereur, en particulier de celui du 24 décembre 1863, qui contient l'exposé du nouveau système :

1° les dépôts d'étalons impériaux seront successivement supprimés ;

2° tout détenteur d'un étalon approuvé par l'administration des Haras, recevra annuellement une prime proportionnelle à la valeur de l'étalon ;

3° l'administration des haras, pour faciliter cette transformation et continuer d'encourager l'élevage, achètera chaque année des étalons, qu'elle revendra à prix réduit, à la condition qu'ils seront consacrés à la reproduction.

M. le Préfet a ensuite fait connaître les questions sur lesquelles il voulait appeler l'examen de la Commission :

1° quel est l'état de l'élevage dans l'Isère. Y a-t-il progrès ou décadence ?

2° Quelles sont les ressources fourragères des divers cantons ?

3° Quel genre de cheval peut produire le département, le cheval de gros trait ou le cheval plus léger ?

4° On a importé successivement des étalons suisses normands, percherons, anglo-normands, quels ont été les produits des uns et des autres ?

5° Quels sont parmi les étalons actuels du département ceux qui ont le mieux produit ?

6° Quelle est la valeur moyenne des chevaux du pays ?

7° À quel âge les éleveurs vendent-ils ?

8° Qu'y aurait-il à faire pour diriger et encourager efficacement l'élevage, accroître la valeur des produits ?

9° Quel est le cheval qui a le plus de valeur commerciale, dont l'écoulement est le plus facile ?

10° Quelle est la race ou quelles sont les races de chevaux auxquelles il convient de donner la préférence ?

11° Quel est le meilleur moyen à employer pour faciliter l'introduction, dans le département, du plus grand nombre possible de reproducteurs ?

12° Y a-t-il lieu de continuer le système des primes aux poulinières et aux pouliches, en y introduisant les modifications indiquées par l'expérience, ou doit-on le remplacer par tel ou tel autre, jugé plus efficace ?

À la première question il a été répondu, par plusieurs membres, qu'il y avait progrès. Que par l'influence des étalons bretons et percherons, les chevaux du département avaient acquis plus de taille, plus d'ampleur. Mais un membre ayant demandé si cette augmentation de taille et d'ampleur constituait des avantages réels, si les chevaux actuels valaient les anciens, s'ils étaient aussi sobres, aussi énergiques, aussi robustes, s'ils faisaient plus ou même autant de travail, on a reconnu qu'il n'en était pas ainsi et que le progrès n'était qu'apparent.

La discussion a ensuite implicitement embrassé les diverses autres questions. Elle s'est étendue surtout sur les qualités qu'il fallait rechercher dans les étalons appelés à régénérer notre race. Plusieurs membres ont parlé en faveur des étalons de trait commun bretons, percherons en expliquant que le cheval d'agriculture était le seul que nos cultivateurs peu aisés puissent songer à produire, attendu que l'élevage des chevaux fins exige beaucoup de soins et de dépenses, que ces chevaux sont impropres aux travaux des champs et que d'autre part, les chevaux de trait étant plus précoces, il y avait avantage à les conserver dans un pays où les poulains se vendent dès leur 1^{ère} année d'âge ; enfin, que les étalons anglo-normands importés en 1882, n'ont donnés généralement que des produits légers et d'un écoulement difficile.

Un membre a répondu qu'en proposant les étalons de demi-sang on ne cherchait en aucune façon à introduire dans l'Isère l'élevage du cheval de luxe, qu'on voulait aussi des chevaux d'agriculture, mais des chevaux énergiques et capables de trotter, parce que ces chevaux qui travaillent au pas sont aussi bons, sinon mieux, que les chevaux communs, répondant aux besoins généraux de l'époque, et pour cette raison ont une plus grande valeur commerciale ; que du reste, le cheval de gros trait, ne pourrait être élevé économiquement, dans notre département, car sa valeur est surtout dans sa masse et il ne trouverait ni les pâturages substantiels, ni le climat humide des régions du Nord auxquels il doit son énorme développement. De plus, il est trop lourd pour être employé dans notre pays accidenté, où il

faut aux bêtes de somme et d'attelage plus d'adresse et d'énergie que de puissance, pour se tirer des mauvais pas.

Que l'expérience de l'étalon de gros trait comme régénérateur a été faite. Le percheron a joui pendant quelques temps d'une faveur sans limite. On l'a transporté sur tous les points de la France. Partout il a échoué, nulle part il ne s'est répété, nulle part il n'a fait souche, nulle part il n'a amélioré. Là où il est venu ont continué à se reproduire les défauts héréditaires de la race qu'il devait relever. Il a donné un peu plus de masse, mais en même temps un tempérament mou et lymphatique, et cet accroissement de volume est resté sans effet utile faute d'énergie.

Pour arriver à l'amélioration, on peut procéder de deux manières : par la sélection en choisissant dans la race même les individus les mieux constitués, pour en faire des pères, ce qui serait impossible dans l'Isère. On n'y trouverait pas des étalons passables en nombre suffisant ; ou par importation d'étalons appartenant à une race meilleure, plus avancée que celle qu'il s'agit de régénérer. Or, il est un fait physiologique constant. Dans les croisements, celui des deux agents de la production dont le sang a le plus de fixité, le plus de vitalité, l'emporte toujours sur l'autre. Eh bien ! dans le département de l'Isère, le tempérament lymphatique, indéterminé, pour ne pas dire appauvri, des chevaux de trait communs, ne pourra assurément pas maîtriser le sang méridional et plus actif de notre race, quelque déformée qu'elle soit ; car, il ne faut pas oublier que de nombreuses importations de chevaux limousins ont eu lieu dans le siècle dernier, et l'on sait quelle part a eu l'étalon oriental dans la création de la race limousine.

Qu'enfin, s'il est vrai, que les cultivateurs vendent avec profit leurs élèves quelques mois après leur naissance, et qu'à ce point de vue les races précoces doivent être préférées ; il est également vrai qu'il n'y aurait aucun avantage à conserver jusqu' à l'âge de 4 ans, des poulains qui ne dépasseront pas le niveau de la médiocrité, et qui, par cette raison, ne pourront acquérir qu'une faible augmentation de valeur vénale. Il en serait tout autrement sans doute, si ces mêmes poulains étaient de nature à obtenir après leur entier développement, des prix suffisamment rémunérateurs.

Quant aux étalons anglo-normands importés en 1856, dans aucun pays ils n'auraient donné des produits satisfaisants. Ils n'ont rien, en effet, de ce qui constitue un bon étalon, un seul excepté, *Quasimodo*, lequel, malgré des défauts sérieux, est mieux établi, plus suivi que les autres ; aussi les extraits sont-ils généralement beaux, plusieurs se sont vendus 1000 et 1200 fr. Des étalons demi-sang, doublés et près de terre, feront dans l'Isère, comme ailleurs, des chevaux qui auront l'ampleur que demandent les partisans de l'étalon commun, avec l'énergie en plus.

Tous les autres membres, quelles que fussent leurs opinions à l'égard de cette question, sont tombés d'accord sur ce point ; qu'il fallait, dans l'Isère, des chevaux de moyenne taille, ayant assez d'étoffe pour devenir d'utiles travailleurs dans la ferme, et assez d'énergie pour pouvoir être employés, sans une trop prompte usure, aux services exigeant des allures rapides.

M. le Préfet a observé que pour le moment il n'y avait pas lieu de prendre une décision, que dans la prochaine réunion de la Commission, ces diverses questions, qui auraient pu être étudiées par chacun des membres, seraient discutées avec plus de fruit, que dans tous les cas il fallait suivre la direction donnée par l'administration des Haras et maintenir les étalons de demi-sang, qu'elle conseille. Les bons résultats qu'on attendait de l'intervention de ces étalons ont été obtenus ailleurs, dans la Loire, dans l'Ain, pourquoi n'en serait-il pas de même dans l'Isère ?

Plusieurs fois pendant le cours de la discussion, les membres appartenant aux arrondissements de Grenoble et de Saint-Marcellin ont réclamé pour les circonscriptions qu'ils représentent, l'envoi de baudets ayant quelques valeur ; en rappelant que la production du cheval y était nulle, tandis que celle du mulet y était importante. M. le Préfet a répondu

qu'aucun des intérêts agricoles ne devaient échapper à la sollicitude de l'administration et que la question pourrait être portée devant le Conseil général.

Avant de lever la séance, M. le Préfet a de nouveau précisé les attributions de la Commission hippique. Elle sera permanente et formera une sorte de Conseil spécial que l'administration consultera toutes les fois qu'elle jugera à propos de s'éclairer sur les besoins de l'industrie chevaline ; mais cette institution officielle ne doit pas arrêter l'initiative privée. À côté de la commission pourrait se former une société hippique, qui par ses ramifications dans chaque commune serait en mesure de surveiller tous les détails de l'élevage, de donner d'utiles conseils et en même temps de contribuer à encourager les efforts des éleveurs, soit en distribuant des primes, soit en organisant des courses. Des courses de chevaux de service, bien entendu, des courses au trot principalement.

Plusieurs départements, entre autres la Loire et l'Ain, ont établi des courses dans des conditions analogues et avec des éléments qui n'étaient pas supérieurs à ceux que peut fournir l'Isère. Ces courses se sont maintenues en progressant, et leur bienfaisante influence sur l'élevage est déjà très appréciable.

Un membre a ajouté qu'il avait eu l'occasion d'émettre ces idées devant le directeur général des Haras qui les avait approuvées, et s'était même engagé pour le cas où nous établirions des courses, à nous donner un prix officiel.

Marquis de Virieu, secrétaire de la Commission.

Document N° 13 Rapport du Préfet devant le Conseil général de l'Isère sur la situation de l'industrie chevaline, session de 1864.

Source : Arch. dép. Isère, 150 M 6.

Messieurs,

Depuis un grand nombre d'années, pour mieux dire depuis 1830, époque à laquelle on a commencé à sentir la nécessité d'introduire des étalons dans le département pour l'amélioration de la race chevaline, le choix des reproducteurs a varié comme le mode de leur placement.

Le système des enchères adopté tout d'abord est ensuite abandonné ; et de 1837 à 1859, les étalons sont placés gratuitement à titre de dépôt chez les propriétaires. Enfin, de cette dernière année jusqu'à aujourd'hui, le paiement de la moitié du prix de revient de l'étalon a été exigé du détenteur.

Quant aux races, ce sont tour à tour des bretons, des percherons, des juments de l'une ou l'autre espèces, et des anglo-normands qui ont été importés dans l'Isère. Ces derniers dominent exclusivement de 1853 à 1857 ; en 1858, on revient aux Bretons ; enfin en 1859, vous avez décidé que le choix de l'administration devrait porter, suivant les demandes qui en seraient faites, sur : 1° le vrai percheron léger ; 2° le bon breton pas trop court dans ses lignes et trop rond dans ses formes ; 3° l'anglo-normand bien membré, carré, près de terre et de moyenne taille.

Pendant cette longue période, les résultats obtenus ont-ils complètement répondu aux sacrifices que le département s'est imposés ? En parcourant les délibérations antérieures j'ai trouvé bien souvent la preuve du contraire : une somme de 463755 fr. a été dépensée, je ne dirai pas tout à fait en pure perte, mais du moins dans une compensation suffisante.

L'une des principales causes de l'insuccès des divers systèmes employés et successivement abandonnés, c'est que les achats d'étalons ayant généralement été faits sans épreuves publiques, sans unité d'appréciation, ont peuplé le département de beaucoup de sujets médiocres, et que la répartition des étalons opérée sans ensemble, a introduit dans les diverses localités des chevaux mal appropriés aux exigences de la production de ces localités.

Vouloir continuer les mêmes traditions, c'était renoncer complètement au progrès et, conséquemment, à l'amélioration de l'espèce chevaline.

Préoccupée de cette grave question et désireuse de relever et favoriser, autant que possible, une branche d'industrie aussi précieuse pour les intérêts de l'agriculture et du commerce du département l'administration a songé à réclamer le concours d'hommes éclairés et possédant des connaissances spéciales en cette matière.

Une commission, composée de 27 propriétaires ou éleveurs choisis dans chaque arrondissement, a été créée dans ce but, et de la réunion qu'elle a tenu sous ma présidence le 13 juin dernier, après avoir discuté longuement les moyens qui lui paraissaient les plus propres à améliorer et à propager l'espèce chevaline, elle s'est arrêtée aux conditions suivantes :

1° aucune amélioration n'étant possible en dehors du sang, toutes les fois qu'on cherche des qualités autres que celles du poids et de la force inerte, n'importer exclusivement que des reproducteurs de la race anglo-normands qui seul possède les qualités requises pour produire le cheval qui convient à notre pays, c'est-à-dire le cheval de trait, léger, robuste énergique et capable de trotter ;

2° de remettre aux propriétaires de pouliches de deux et de trois ans qui ont obtenu une prime dans nos concours hippiques qu'une portion de cette prime, l'autre portion ne devant leur être acquise que lorsqu'ils représenteraient la jeune jument saillie ou suitée ;

3° donner aux fonds votés annuellement par le Conseil général, pour l'amélioration de la race chevaline, le caractère d'une subvention qui devra rester acquise à cette branche de l'industrie agricole, de telle sorte que les économies ou recettes d'une année soient réservées pour l'année suivante, au lieu de retomber dans la caisse départementale, comme cela a lieu aujourd'hui ;

4° à l'avenir, livrer les étalons achetés par les soins de l'administration aux enchères avec une mise à prix de mille francs ; le prix des bons étalons étant trop élevé pour que les agriculteurs de l'Isère soient disposés à déboursier même la moitié de ce prix ;

5° créer une Société hippique capable de seconder les efforts de l'administration d'une manière très efficace, soit en agissant auprès des éleveurs par chacun de ses membres, soit en augmentant le nombre des primes à l'aide du produit des cotisations, soit, lorsque le moment en serait venu, en organisant dans un des principaux centres d'élevage des courses de chevaux de service, des courses au trot principalement.

Quelque bonnes que soient en elles-mêmes les mesures proposées par la Commission ; quelque susceptibles qu'elles me paraissent d'être accueillies, je suis depuis trop peu de temps à la tête de l'administration du département de l'Isère pour me croire autorisé à insister auprès de vous pour les faire adopter et substituer à celles qui sont encore en vigueur depuis votre session de 1859.

C'est à vous, Messieurs, qui avez sur ce point une connaissance beaucoup plus parfaite des besoins et des exigences des populations que vous représentez, de voir si ces mesures doivent leur procurer des avantages plus grands et plus réels que ceux dont elles ont été appelées à profiter jusqu'ici.

Je ne dois pas cependant vous laisser ignorer que les mêmes mesures appliquées depuis un certain nombre d'années dans le département de l'Ain qui, comme celui de l'Isère, est un pays de production et non d'élevage, ont produit les meilleurs résultats. Vous trouverez ci-joint la lettre que m'a écrite à ce sujet mon collègue, lettre très intéressante dans laquelle sont relatées les diverses phases par lesquelles est passée dans son département l'amélioration de l'espèce chevaline depuis 1821.

Je dois également ajouter, sous le rapport du choix de l'étalon qu'on désigne à votre préférence, que l'administration des Haras elle-même consultée, a bien voulu donner son appréciation en ces termes :

« Je n'entend évidemment contrarier en aucune façon le goût que peuvent avoir généralement les éleveurs de l'Isère pour le cheval de trait, parce que je comprend que chacun raisonne et agisse au point de vue de ses intérêts. Mais n'est-il pas possible de prouver aux cultivateurs que ces intérêts seraient mieux servis s'ils avaient à mettre à la disposition des juments du pays des étalons de 1/2 sang bien conformés, près de terre, aussi forts que possible et capables de donner des produits supérieurs à ceux qu'ils ont l'habitude de faire naître ? Ainsi que je vous le mandais par ma dépêche du 14 novembre dernier, M. l'Inspecteur général des Haras du 7^e arrondissement, avait soumis ces observations à votre honorable rédacteur qui avait paru les agréer : je serais heureux d'apprendre qu'elles ont aussi votre assentiment et à celui du Conseil général ».

Il est bon également que vous sachiez Messieurs, que le 7 mars dernier, M. le Directeur général des Haras m'a fait connaître que l'État était disposé à diminuer graduellement sa protection à l'encouragement des chevaux de trait que les particuliers possèdent. Vous savez que ces encouragements affectent deux formes principales : les primes attachées à l'approbation des étalons et celles qui sont distribuées aux poulinières. Cette nouvelle mesure a déjà reçu cette année un commencement d'exécution : un certain nombre d'étalons bretons et percherons introduits par le département ne recevront plus la prime qui leur était allouée annuellement, et il a été décidé que l'État n'accorderait plus de primes dans nos concours hippiques qu'aux poulinières suitées d'un produit issu d'un étalon de pur-sang ou de demi-sang.

L'intérêt du département comme celui de l'éleveur est donc de posséder des reproducteurs appartenant à cette dernière race à laquelle paraissent être réservés tous les encouragements de l'État.

Quant à la vente aux enchères des étalons avec une mise à prix de 1000 francs, si vous croyez devoir décider l'introduction exclusive des anglo-normands, il paraîtra sans doute y avoir lieu d'adopter également cette mesure au moins jusqu'à nouvel ordre, afin de ne pas éloigner les acheteurs que pourrait effrayer le prix un peu élevé de ces étalons. Dans l'Ain, cette mise à prix n'est que de 500 fr. seulement. Ce qui me confirme dans cette opinion c'est la difficulté que l'administration a éprouvé l'année dernière pour placer deux des cinq étalons anglo-normands que M. le Marquis de Virieu, délégué du département et votre honorable collègue, avait bien voulu se charger d'acheter sur les lieux mêmes de production avec le concours de l'administration des Haras. Ces étalons parfaitement choisis et réunissant toutes les conditions désirables, sont restés près d'un mois à Grenoble, non par faute d'amateurs, mais parce que ceux qui paraissaient les désirer hésitaient à déboursier la moitié de leur prix de revient qui ne s'élevait pas moins à 1800 à 1900 fr.

Vous trouverez ci-joint, MM. la liste de ces étalons avec l'indication des propriétaires à qui ils ont été réunis. Vous ne manquerez sans doute pas de remarquer le chiffre élevé de la prime qui leur a été accordée avant leur entrée dans le département, ce chiffre a atteint 6, 7 et même 800 fr et qui est renouvelable autant d'années que l'étalon sera reconnu apte à la reproduction.

Mais avant de vous prononcer sur les questions qui vous sont soumises, j'ai l'honneur de placer sous vos yeux la délibération prise à ce sujet par le Conseil de l'arrondissement de Grenoble. Cette assemblée craint que les extraits de l'étalon normand ne constituent des animaux trop délicats et ayant besoin d'une nourriture choisie, de beaucoup d'avoine et qu'avec ces exigences ils ne rendent pas les services que nos cultivateurs en attendent et tombent, faute de soins, dans un état de dépérissement rapide. Elle prie l'administration de s'entourer de tous les renseignements et de toutes les lumières qu'elle est en mesure de se procurer.

Il a été d'avance répondu à ces objections par la citation qui vous a été faite des avis émis à ce sujet par des autorités compétentes en pareille matière : l'administration générale des haras et la Commission hippique.

Mais il y aurait peut-être lieu, Messieurs, de s'arrêter plus sérieusement sur une idée émise par le Conseil, à savoir l'acquisition de baudets étalons qui pourraient trouver un placement utile au moins dans l'arrondissement de Grenoble.

Si vous partagez cet avis, vous voudrez bien me le faire connaître afin que, dès l'année prochaine, je puisse vous faire des propositions dans ce sens, à moins toutefois que vous ne préféreriez décider qu'une partie du crédit que je me propose de vous demander pour 1865 sera employée à l'achat d'un baudet.

Je crois seulement devoir vous annoncer que notre situation budgétaire ne me permet pas de prévoir une somme plus forte que celle inscrite au budget de 1864, c'est-à-dire 13300 fr. sur laquelle doivent être prélevés, savoir :

1° pour frais d'inspection et loyer d'écurie : 2300 ;

2° pour primes aux meilleures poulinières : 4000 ;

Reste pour achat d'étalons : 7000.

Il est possible cependant que cette dernière somme puisse être augmentée par une économie sensible qu'il me paraîtrait y avoir lieu de réaliser sur les 2000 fr. consacrés aux frais d'inspection.

En effet, depuis la nouvelle voie dans laquelle vous êtes entrés depuis 1859, le département ne possède plus que quelques rares étalons lui appartenant et pas un seul taureau. L'administration des Haras faisait visiter deux fois, chaque année, les étalons approuvés et autorisés, les surveillants départementaux sont à peu près inutiles, d'autant plus qu'ils n'ont qu'une action très limitée sur les propriétaires d'étalons privés et que ces propriétaires sont en premier intéressés à bien nourrir et soigner leurs reproducteurs approuvés ou autorisés.

Je pense, toutefois, qu'il y aurait lieu de conserver provisoirement l'inspecteur de Grenoble qui a rendu de grands services à l'Administration et qui pourra encore lui être fort utile.

J'agirai d'ailleurs, Messieurs, suivant l'avis que vous voudrez bien m'exprimer.

Mon rapport était terminé lorsque j'ai reçu une circulaire de M. le Directeur général des haras relative aux avantages qui résulteraient de la vulgarisation des notions d'anatomie et de physiologie pour améliorer l'élevage du cheval et aux facilités qu'offrent, pour cette étude, ces sujets d'anatomie classique du docteur Auzoux.

J'ai l'honneur de faire déposer sur votre bureau cette communication en vous priant de seulement faire connaître si vous pensez qu'il y ait lieu de consacrer à l'achat des appareils dont il s'agit, la somme de 1000 fr. jugée nécessaire pour former une collection susceptible d'être utilement employée la première année et de l'accroître progressivement par l'addition de nouveaux modèles.

Je reçois également une lettre par laquelle M. le Commandant du Dépôt de remonte de Macon m'annonce que, conformément aux ordres de M. le Ministre de la guerre, le département de l'Isère ne sera plus exploré et qu'il n'assistera plus aux distributions de primes. Cette décision serait motivée sur le peu de sujets que le département a fournis à l'État depuis quelques années pour les remontes militaires.

Document N° 14/A Rapport du marquis de Virieu présenté au Conseil général de l'Isère, relatif à l'amélioration de l'espèce chevaline. Séance du 27 avril 1876

Source : arch. dép. Isère, 1 N 6 / 1, Conseil général, 3^e séance, 27 avril 1876

Au nom de la Commission des objets divers, M. de Virieu lit un rapport sur l'amélioration de la race chevaline, et dans lequel il rend compte des divers systèmes qui ont été proposés et des discussions auxquelles ils ont donné lieu dans le sein de la Commission.

Ce rapport ne formule aucune conclusion ; mais M. de Virieu en son nom personnel, propose au Conseil de décider :

1° que jusqu'à ce que l'État soit en mesure de fournir au département des étalons en nombre suffisant, des étalons approuvés par l'Inspecteur des haras seront achetés soit en Normandie, soit dans le département, par les soins de M. le Préfet, pour être revendus aux éleveurs ;

2° que les fonds spécialement destinés aux achats d'étalons pourront, sur la demande du jury du concours hippique et de l'Inspecteur des haras, servir à augmenter les primes à donner aux poulinières et aux pouliches et même à primer ou subventionner les poulains dont l'origine ou les qualités autoriseraient à croire qu'ils seront un jour de bons reproducteurs.

M. le Préfet estime qu'il y a lieu de maintenir au budget départemental l'intégralité du crédit affecté à l'amélioration de la race chevaline, et, afin de réaliser les intentions indiquées par le titre même du crédit, d'employer la portion de ce crédit affectée à l'achat de nouveaux étalons d'une manière conforme aux propositions et aux demandes de l'administration des haras. Il ne s'agit plus, en effet, d'un intérêt exclusivement local ; la question, depuis quelques années, a pris une portée beaucoup plus étendue, et de récents débats parlementaires ont révélé son caractère véritable.

Au cours de la discussion qui occupa l'Assemblée nationale, la séance du 29 mai 1874, M. Bocher, rapporteur de la Commission, définissait ainsi les considérations qui doivent guider ceux qui se préoccupent de l'amélioration de la race chevaline :

« Nous faisons une loi qui a pour objet de dire à la culture française : les besoins de l'armée exigent qu'on lui procure désormais un plus grand nombre de chevaux que, même dans le passé on trouvait si difficilement, mais un nombre infiniment supérieur ; nous vous convions à faire les sacrifices et les efforts nécessaires pour fournir à l'armée les ressources dont elle a besoin. Voilà le projet de loi ».

Expliquant que la loi en discussion était la conséquence nécessaire de la loi sur la réorganisation de l'armée et précisant les besoins, il ajoutait : « Nous devons demander au pays les moyens d'acheter chaque année 200 étalons... parce qu'il faut à l'État, quoi ? Non par une éventualité, non par une possibilité, mais la certitude que les canons qu'il a fait fondre, que les caissons qu'il a commandés, seront traînés par un nombre de chevaux suffisant... Il ne s'agit ici ni d'intérêt local, ni d'intérêt particulier. On a cité la Bretagne, la Normandie, etc. ; il s'agit d'un intérêt supérieur, il s'agit de la défense et de la sécurité du pays. Il faut absolument pour les besoins de l'armée (je vous dirai les chiffres tout à l'heure), pour assurer les nécessités de la remonte, non seulement qu'on achète des chevaux, mais qu'on fasse des chevaux. Le jour où il faudra passer du pied de paix au pied de guerre, quelle est la quantité de chevaux dont vous aurez besoin immédiatement ? 176000. Une très grande quantité de chevaux qu'on demandait autrefois aux races de trait devront être demandés dorénavant aux races légères. Une très grande partie de l'artillerie devra être montée par des attelages plus légers, en chevaux de même espèce que ceux de la cavalerie. Non seulement il faut 176000 chevaux le jour où vous passerez du pied de paix au pied de guerre, mais il faut qu'une partie de ces chevaux soit de l'espèce qui, malheureusement est la moins nombreuse en France... »

On sait d'ailleurs, ajoute M. le Préfet, quels sont les efforts journaliers de l'administration de la guerre, à l'effet de créer un matériel d'artillerie d'une traction facile même pour des chevaux de cavalerie. Il ne faut pas s'exposer à rendre stériles tous ces travaux qui perfectionnent notre artillerie.

Le rapporteur de la Commission parlementaire exposait ensuite les moyens à employer : « Il faut que l'élevage en France soit amélioré successivement, raisonnablement, peu à peu dans toutes les régions, de façons que tous les services soient satisfaits avec des chevaux d'une espèce meilleure qu'aujourd'hui, et que, à un moment donné, lorsque l'administration de la guerre aura à chercher dans le pays les 176000 chevaux dont elle a besoin, elle puisse les trouver. Eh bien ! en ce moment-ci, ce nombre de chevaux n'existe pas, vous le savez ; vous en avez les preuves, hélas ! il y en a une qui est bien récente : il y a la preuve de la guerre ! »

Il terminait enfin en invoquant l'exemple des pays étrangers, et ces considérations sont trop graves pour ne pas intéresser le Conseil général :

« Tout autour de nous, que font les puissances étrangères ? La population chevaline y offre bien d'autres ressources que la nôtre. Que fait la Russie ? Elle a 6000 étalons de l'État ! Que fait l'Autriche dans ses haras ? Elle avait 3000 étalons, elle en double le nombre ; 6000 appartiennent à l'État. Et la Prusse ? Elle produit elle-même tous les étalons qu'elle entretient dans ses dépôts ; et non seulement elle les y entretient, mais elle envoie en France sur nos propres marchés, et en Angleterre, ses acheteurs. Là où nous ne pouvons pas acheter un étalon 20000 francs, elle en paie un 150 000 fr. Elle en pousse un autre jusqu'à 320 000 fr. ! Avec quelle cavalerie la Prusse est-elle entrée sur notre territoire, dans ces mêmes plaines de la Champagne où elle eut autrefois affaire à nos pères avec une cavalerie mal montée qui ne pouvait se maintenir ni même suivre l'armée ? Nous l'y avons vue lors de la dernière guerre avec une cavalerie nombreuse, forte, bien nourrie.

Voilà ce que nous enseigne l'expérience ;

Voilà la leçon que nous avons reçue !

Leçon sanglante, cruelle, que nous ne devons pas oublier, qui nous apprend (elle nous a coûté cher) que désormais nous devons avoir moins de présomption, moins de confiance, plus de prévoyance et plus de constance.

« Ce n'est pas une question de budget ; c'est une question nationale au premier chef, c'est une question de défense et de sécurité ! »

Voilà le point de vue auquel a été envisagée au sein de l'Assemblée nationale la nécessité de l'amélioration de la race chevaline, et c'est sous l'inspiration d'une pensée de défense nationale qu'on a été entrepris tous les achats d'étalons destinés à produire dans le pays des améliorations de nature à satisfaire efficacement aux exigences militaires.

Le recensement des chevaux a donné dans le département de l'Isère le chiffre de plus de 20 000 chevaux et juments susceptibles d'être, en cas de mobilisation, requis pour l'un des services de l'armée. Mais dans ce nombre, que de non-valeur ! Un grand nombre de chevaux sont écartés par les commissions de recrutement, comme n'ayant pas les aptitudes nécessaires pour le service militaire. Dans ce nombre que de chevaux surtout que leur mauvaise conformation ne permettra pas d'affecter aux services si importants définis par l'orateur cité tout à l'heure.

Les 176 000 chevaux sur lesquels l'armée doit pouvoir compter ne rendront les services qu'on en attend qu'autant qu'ils seront appropriables aux nécessités des diverses branches de l'administration de la guerre. Il faut donc être sûr de pouvoir les recruter au moment nécessaire, conformément aux exigences de l'autorité militaire compétente.

Un seul moyen peut mener à ce but. Répandre dans le pays des producteurs conformes aux types préférés, encourager la production de l'espèce par les étalons de ces races modèles, empêcher enfin que pour réaliser un gain facile ou éviter un entretien coûteux, l'éleveur ne cherche dans l'exportation l'écoulement de ses produits.

La première partie de ce programme sera aisément réalisable par les achats d'étalons opérés sous les auspices de l'administration de la guerre dont la direction des haras ne fait en ce moment que suivre les inspirations.

Il serait donc inexact de prétendre que la préférence accordée par les haras à certaines races sur d'autres doivent disparaître, par cela seul que l'acclimatation serait plus difficile dans tel département que dans tel autre. L'administration des haras obéit dans ces choix à une pensée d'un ordre élevé dont les discussions au sein de l'Assemblée nationale ont révélé le véritable caractère.

Ce serait donc entraver l'œuvre de réorganisation de la cavalerie et de l'artillerie françaises que de vouloir substituer aux choix de l'administration des haras d'autres choix plus

appropriés peut-être à certaines convenances locales, mais qui ne satisferaient plus aux exigences éventuelles d'une mobilisation.

Telles sont les considérations qui doivent décider le Conseil général à continuer les achats d'étalons. Cette situation ne présente d'ailleurs qu'un caractère transitoire. Lorsque par les soins de l'administration des haras, les achats annuels de 200 étalons auront porté au chiffre nécessaire la population de nos haras, il deviendra possible de modifier l'emploi des ressources destinées à l'amélioration de la race chevaline.

Jusque-là, un devoir de patriotisme oblige l'administration à proposer les étalons destinés à reproduire les types adoptés par l'autorité militaire.

Ce premier résultat obtenu, l'amélioration de la race de pays devra se poursuivre efficacement par l'extension des concours de juments poulinières fort peu suivis jusqu'à ce jour.

Le tableau des pouliches et poulinières primées dans ces dernières années présente en effet de nombreux *desiderata*.

Il faut en premier lieu, signaler l'inconvénient qui résulte de ce que trop souvent les produits primés sont immédiatement vendus et exportés. Il est indispensable de les maintenir dans le pays pour continuer à améliorer la race. De plus, non seulement le chiffre des animaux primés est relativement peu élevé, mais l'administration a dû constater fréquemment la qualité inférieure des produits primés et le peu de titre qu'ils avaient à ces récompenses.

Ils auront un résultat plus efficace lorsque l'éleveur se trouvera plus intéressé à les mériter. C'est un fait certain que le montant des primes n'offre pas à l'éleveur un dédommagement suffisant aux soins que lui coûte l'élevage, ni une compensation rémunératoire aux bénéfices de l'exportation.

Lorsque par l'élévation du chiffre de la prime, le propriétaire ne se trouvera plus sollicité à vendre au dehors du département ses meilleurs produits, il ne demandera pas mieux que de les y conserver. La condition imposée aux éleveurs de ne point exporter les pouliches et poulinières primées ne les écartera plus du concours où l'on verra dès lors figurer des types plus parfaits et plus aptes à l'amélioration de l'espèce.

Ce résultat ne pouvait être atteint jusqu'à ce jour. Le chiffre insuffisant des primes y faisait obstacle ; il ne compensait point pour l'éleveur la nécessité de conserver dans le département les produits de son écurie.

En résumé, deux conclusions se dégagent de la situation qui vient d'être exposée. La première, c'est la nécessité de ne pas entraver l'œuvre de défense poursuivie par l'administration de la guerre dans l'achat des types actuels d'étalons, la nécessité par conséquent, d'ajourner toute modification à ce régime, jusqu'au moment où les exigences supérieures auront été satisfaites. La seconde, c'est l'amélioration de la race par la multiplication des concours de pouliches et de poulinières et le maintien dans le pays des produits supérieurs par l'élévation des primes décernées à ceux qui auront obtenu les meilleurs résultats pour l'amélioration de la race chevaline.

Après avoir entendu les observations de M. le Préfet et celles de M. Peyrieux et de M. Richard-Bérenger, le Conseil, sur la demande de M. Authoard, président de la Commission des objets divers, prononce le renvoi à la Commission qui devra en délibérer de nouveau et formuler des conclusions.

La Séance est levée à six heures et demie et celle de demain fixée à deux heures de l'après-midi.

Le Président, le Secrétaire.

Document N°14/B Discussion et conclusions relatives au rapport présenté par le marquis de Virieu au Conseil général de l'Isère sur l'amélioration de l'espèce de l'espèce chevaline. Séance 28 avril 1876

Source : arch. dép. Isère, 1 N 6 / 1, 4^e séance, 28 avril 1876

L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions que la Commission des objets divers a formulée relativement à l'amélioration de la race chevaline.

Au nom de cette Commission, M. de Virieu donne lecture des conclusions suivantes :

1° jusqu'à ce que l'État soit en mesure de fournir au département des étalons en nombre suffisant, des étalons approuvés par l'inspecteur des haras seront achetés soit en Normandie, soit dans le département par les soins de M. le Préfet, pour être revendus aux éleveurs ;

2° les fonds spécialement destinés aux achats d'étalons pourront, sur la demande du jury des concours hippiques et de l'inspecteur des haras, servir à augmenter les primes à donner aux poulinières et aux pouliches et même à primer ou subventionner les poulains dont l'origine et les qualités autoriseraient à croire qu'ils seront un jour de bons reproducteurs ;

3° les recettes provenant de la vente des étalons ou de toute autre cause seront reportées comme par le passé au budget spécial de l'industrie chevaline ;

4° M. le Préfet est prié de nommer à une commission qu'il consultera sur le meilleur emploi à donner au crédit voté par le Conseil général et sur l'opportunité d'affecter ce crédit soit à l'achat d'étalons, soit à la distribution de primes, suivant la situation et les besoins qui seront constatés chaque année, et sur l'avis de laquelle il décidera du meilleur emploi à donner à ce crédit.

Après cette lecture, M. Peyrieux propose au Conseil l'amendement suivant :

Attendu qu'il ressort de l'enquête prescrite par le Conseil général en 1872, que l'élevage du cheval ne progresse pas dans l'Isère et qu'on trouve sur les foires moins de poulains qu'autrefois, soit parce que la topographie du département ne se prête que très imparfaitement à l'élève du cheval, soit parce que le morcellement infini de la propriété, le voisinage de centres très populeux, le prix élevé des fourrages et celui toujours croissant de la viande de boucherie créent à cette branche de notre industrie agricole des difficultés à peu près insurmontables.

Attendu qu'il résulte de la déclaration de la Commission qui a procédé à l'analyse du dossier de l'enquête, que pour peu qu'on s'inspire de la valeur des ressources fourragères du département, des habitudes économiques des populations agricoles et des phénomènes de variations qu'offrent les types d'une même espèce par cela même qu'ils résultent essentiellement de la variation du sol, on est bien vite amené à reconnaître que poursuivre dans notre région, l'amélioration du cheval par l'emploi d'un type unique est une chimère contraire à toutes les données de la science et de l'expérience ; et qu'on ne peut continuer un pareil système sans s'exposer à voir naître des animaux disparates, décousus et mal conformés.

Considérant d'autre part, que l'élevage du cheval est une nécessité d'ordre public et que la production de l'animal utile à l'armée, à l'agriculture et à l'industrie doit être encouragée, soit en offrant au cultivateur des débouchés qui lui permettront de vendre à de bonnes conditions des produits, soit par des subventions élevées qui le mettront à même de lutter contre les difficultés qui le portent aujourd'hui à lui préférer le bœuf ;

Considérant enfin qu'il est raisonnable de réformer le système qui, pendant un laps de temps de 40 ans, et malgré des dépenses exorbitantes, n'a donné que des résultats à peu près négatifs ;

Pour ces motifs, je demande :

1° qu'on renonce à tirer de la Normandie les étalons anglo-normands qui jusqu'ici ont constitué le haras départemental ;

2° qu'à l'avenir, les sommes affectées d'habitude à l'amélioration de la race chevaline soient chaque année, et jusqu'à une concurrence du crédit ouvert au budget, et par l'entremise d'une commission spéciale nommée *ad hoc*, par le Conseil général, attribuées sous forme de primes aux meilleurs reproducteurs mâles et femelles, nés ou introduits dans le département sans distinction de race ou de sang, sous la condition que les sujets primés resteront dans le département aussi longtemps qu'ils pourront y être utiles ; et encore sous la condition expresse qu'ils représenteront le type propre au service de l'armée et à celui de l'agriculture et de l'industrie ;

3° Subsidiairement et pour le cas où, malgré ces encouragements, la production resterait stationnaire et où il serait démontré que le département de l'Isère ne peut produire convenablement le reproducteur mâle, que les achats qui seront faits dans les bons pays d'élevage représentent les types variés qui seront jugés les plus propres à répondre aux besoins des localités et aux aspirations des éleveurs.

M. Gaston propose l'amendement suivant :

Considérant que les résultats obtenus jusqu'à ce jour au point de vue de l'amélioration de la race chevaline dans le département sont mauvais ou insignifiants et nullement en rapport avec les sacrifices imposés ;

Considérant que les étalons départementaux et les étalons de l'État mis à la disposition de nos éleveurs, donnent comme nombre sinon comme qualité satisfaction aux besoins du moment,

J'ai l'honneur de vous proposer :

1° de suspendre l'achat des étalons ;

2° de consacrer exclusivement la somme votée en primes données aux juments poulinières et aux produits qui en seraient dignes.

Cet amendement est rejeté par le Conseil.

M. Richard-Béranger, après avoir rappelé qu'il faisait partie de la Commission chargée du dépouillement de l'enquête, reprend en son nom personnel et propose au Conseil d'adopter les conclusions de cette Commission dont il donne lecture.

Ces conclusions sont ainsi conçues :

1° concentrer tous les encouragements sur les cinq cantons qui possèdent le plus de juments ;

2° partager proportionnellement au nombre des juments qui habitent chacun de ces cantons une somme de dix mille francs ;

3° cette somme sera répartie et versée entre les mains des sociétés des dits cantons où à leur défaut entre les mains des sociétés d'agriculture ;

4° ces dites sociétés devront employer une partie de ces subventions en achat d'étalons qui seront revendus aux enchères dans la circonscription cantonale suivant certaines conditions imposées aux acquéreurs telles que la fixation du prix de la saillie, saillies gratuites dans certains cas déterminés.

5° les fonds restés libres seront distribués en primes aux plus beaux poulains de 2 à 3 ans nés et élevés dans le canton ;

6° elles organiseront dans les chefs-lieux de leurs cantons ou dans la commune du canton la plus riche en écuries, des conférences publiques du dimanche, sur l'hygiène, afin de combattre l'ignorance ou les préjugés, préconiser les bonnes doctrines et donner le goût de l'élevage du cheval en montrant les beaux et avantageux résultats auxquels on peut arriver en suivant les bonnes méthodes ;

7° tous les ans, les sociétés subventionnées rendront compte au Conseil général, dans un rapport détaillé, de l'emploi des fonds et des progrès réalisés. Elles pourront aussi dans ces rapports demander au Conseil général tels changements qu'elles jugeront utiles dans l'emploi des fonds.

Dans le cas où le Conseil général voudrait simplement encourager le développement de la production, il faudra remplacer l'article 5 par les deux articles suivants 5 et 5 bis :

article 5 : « Les fonds restés libres seront employés à primer les juments suitées les plus propres à la reproduction, c'est-à-dire dont l'âge, la conformation et la bonne tenue doivent faire espérer de bons produits ».

article 5 bis : « Le Conseil général pourra donner chaque année une prime exceptionnelle de 1000 francs à l'écurie la mieux établie et la mieux fournie des cinq cantons, pourvu que ladite écurie renferme au moins six juments consacrées à la reproduction .

Si l'un ou plusieurs des cantons subventionnés ne possédaient pas une société hippique ou agricole et n'avaient pas dans sa population les éléments nécessaires pour en former une, ce ou ces cantons seraient mis sous la direction de la société la plus voisine ».

Cette proposition est mise aux voix et rejetée.

M. Thibaud appuie les conclusions de la Commission des objets divers, dont la pensée a été de ne rien préjuger et de laisser à l'administration le soin de consulter une commission spéciale sur le meilleur mode d'emploi du crédit.

Après avoir entendu ses observations et celles de M. le Préfet, de M. Marion et de M. Bovier Lapierre, le Conseil adopte les conclusions du rapport de la Commission.

Document N° 15 Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands, 1871 (I)

Source : arch. dép. Isère, 1 N 6/1, Conseil général de l'Isère, Commission départementale des objets divers, rapport N°36, séance du 30 août 1871

Au nom de la Commission des objets divers, M. de Virieu propose au Conseil d'adopter les conclusions du rapport de la Commission spéciale chargée d'étudier la question relative à l'amélioration de la race chevaline et de voter en conséquence le crédit demandé par M. le Préfet.

M. Vial donne ensuite lecture d'un rapport contenant le procès-verbal des opérations de la Commission spéciale. Ce rapport conclut au maintien du crédit de 15000 francs voté les années précédentes, dont la moitié serait appliquée à primer les écuries où se rencontreraient les chevaux les mieux tenus et l'autre moitié servirait à l'achat d'étalons reproducteurs.

Ces conclusions sont combattues par M. Peyrieux qui entre dans divers développements ayant pour objet d'établir que le département peut se suffire à lui-même, sans qu'il soit besoin d'y introduire des étalons étrangers ; que les sacrifices faits jusqu'à présent dans ce but étant demeurés stériles, il est urgent de leur assigner un terme et que M. Richard du Cantal que l'on semblait vouloir prendre pour juge, est, quoiqu'on en dise partisan de la sélection.

M. Peyrieux conclut en demandant, contrairement à l'avis de la Commission spéciale qui, d'après lui, a excédé ses pouvoirs : 1° la suppression complète du crédit de 15 000 francs, spécialement affecté à l'amélioration de la race chevaline par l'étalon anglo-normand ; 2° le versement de cette somme dans les caisses des associations agricoles qui existent ou dans celle de la société générale qui peut être créée au chef-lieu du département, dans le but de les relier entre elles, afin qu'elle se confonde avec le crédit général des encouragements à donner à toutes les branches de l'industrie agricole.

Subsidiairement et pour le cas où le Conseil penserait que le département n'est pas encore en état de trouver dans la circonscription un nombre d'étalons suffisant pour répondre aux besoins d'une production immédiate, et qu'il est nécessaire de pourvoir aux exigences de la situation que créerait la substitution au régime passé d'un régime nouveau, il demande : 1° qu'il soit notifié aux populations par affiches spéciales et autres modes de publication qu'il ne sera plus acheté ni revendu d'étalons départementaux à dater du 1^{er} janvier 1876 et qu'il est du devoir des cultivateurs de se pourvoir, et à leurs frais, de reproducteurs dont ils auraient besoin, soit qu'ils les produisent eux-mêmes ou qu'ils les achètent au-dehors ; 2° que,

néanmoins, pendant le cours des trois ans années 1873, 1874 et 1875 et dans le but de faciliter l'élevage, mais pendant ces trois ans seulement, il sera acheté sur les fonds du département neuf étalons bien conformés, jeunes et près de terre, appartenant aux races pures de la Bretagne ou du Poitou, lesquels seront revendus chaque année par la voie des enchères publiques, par série de trois ; 3° enfin, qu'il soit délivré tous les ans des primes importantes aux éleveurs qui présenteront au concours que déterminera le Conseil général, des animaux capables de reproduire une bonne race, dans la condition très expresse que ces reproducteurs pratiqueront la saillie à des prix fixés à l'avance et qu'ils ne quitteront pas le département.

M. Richard Bérenger fait remarquer que les résultats obtenus ne sont pas aussi nuls qu'on veut bien le dire, puisque les officiers de remonte, qui pendant longtemps, s'abstenaient de venir dans le département, se déclarent aujourd'hui très satisfaits des produits qu'ils y trouvent et ne se plaignent que de leur rareté. Est-ce le cas d'abandonner un système, au moment où il commence à porter des fruits ?

M. Thibaud déclare qu'en présence des controverses qui se produisent sur les résultats du système suivi jusqu'à présent, il lui paraît très difficile d'avoir une opinion arrêtée. Il votera néanmoins le crédit, pour ne pas interrompre la tradition, mais il désirerait qu'il fût procédé à une enquête sérieuse qui portât la lumière sur les points de fait contestés. Il propose en conséquence, au Conseil de nommer une nouvelle commission qui serait chargée de constater les résultats obtenus et de recueillir l'opinion des intéressés.

Monsieur le Préfet rappelle que, depuis 1830, le Conseil général a constamment reconnu qu'en faisant de la sélection pour les poulinières, il fallait, à défaut de race propre au département, y introduire des reproducteurs étrangers. Il est vrai que pour arriver à choisir le meilleur type, on a fait des essais successifs, mais on n'a jamais varié sur le principe et la Commission spéciale qui fut nommée en 1865, comme celle de 1872, en a proclamé l'excellence. Aussi les résultats obtenus sont-ils déjà très satisfaisants. Ils seraient sans doute plus considérables encore, si l'Isère était un pays d'élevage ; mais il est impossible d'abandonner le système consacré par une expérience de plus de 40 ans, surtout pour ne lui en substituer aucun autre. On peut, néanmoins continuer les études ; mais au lieu de nommer une nouvelle commission, il serait peut-être préférable de dresser un questionnaire que l'on enverrait à toutes les personnes pouvant fournir des renseignements utiles et l'ensemble de leurs réponses constituerait une vaste enquête qui serait centralisée par la Commission départementale.

M. Marion déclare qu'il ne votera pas le crédit proposé. Il demande que la question soit renvoyée à la session d'avril, ce qui peut avoir lieu sans inconvénient, puisque les fonds destinés aux achats qui doivent avoir lieu à la fin de 1872 sont pris sur le budget de cette année.

Cette proposition d'ajournement est appuyée par M. Rocher et M. Peyrieux appuie, de son côté, la demande de M. Thibaud tendant à un complément d'instruction.

Après quelques observations de MM. Vial et Brillier, le Conseil, après avoir repoussé l'ajournement proposé par M. Marion, adopte les conclusions du rapport de la Commission et décide de plus qu'un questionnaire dressé par les soins de M. le Préfet et de la Commission départementale sera envoyé, dans le plus bref délai possible, à toutes les personnes qui paraîtront en situation de fournir des renseignements utiles sur la question.

Document N° 16 Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands (II)

Source : arch. dép. Isère, 1N6/1, Conseil général de l'Isère, Commission départementale des objets divers, séance du 7 novembre 1871

Au nom de la Commission des objets divers et ensuite du renvoi qui lui avait été fait du dossier de la séance du 4 de ce mois, M. de Virieu lit un 2^e rapport relatif à l'amélioration de la race chevaline, concluant, comme le premier, au vote d'un crédit de 15 500 francs.

M. Peyrieu demande que le crédit proposé ne soit admis qu'à concurrence de la somme de 4250 francs consacrée à la distribution de primes.

Il croit que les sommes considérables dépensées jusqu'à ce jour par le département pour l'achat d'étalons l'ont été en pure perte. En vain est-on allé les chercher tour à tour dans le Perche, la Normandie et la Bretagne, puis de nouveau dans la Normandie. Le seul résultat que l'on ait obtenu a été de voir dans les concours quelques sujets plus ou moins défectueux et d'ailleurs fort rares. Mais, dans les marchés, et c'est là ce qui importe, on trouve uniquement notre race ancienne. Cette race, sans être parfaite, a des qualités sérieuses et si elle est impropre aux usages de luxe, elle convient parfaitement pour les travaux utiles. On a peine à comprendre qu'après tant d'essais infructueux, au lieu d'accuser le système des croisements dont une expérience beaucoup trop coûteuse a démontré le vice radical, on persiste à vouloir le mettre en pratique. Peut-on obtenir des résultats sérieux ? Qu'au lieu d'amener du dehors à grands frais des reproducteurs qui ne tardent pas à dépérir dans le nouveau milieu où ils se trouvent appelés à vivre on adopte la seule méthode rationnelle qui est celle de la sélection ; que l'on choisisse avec soin dans notre race du pays les sujets propres à être accouplés et en même temps que l'on assure aux produits obtenus une meilleure alimentation et on verra la race s'améliorer et en quelque sorte se transformer d'elle-même, sans qu'il soit besoin de lui infuser un sang étranger. En terminant M. Peyrieu invoque à l'appui de son opinion diverses autorités et il rappelle que le Conseil lui-même, à propos de la race bovine, a formellement condamné le système des achats et des importations.

M. de Virieu répond qu'il existe une différence essentielle entre les deux races et il soutient qu'en pratiquant avec persévérance le système du croisement par l'étalon demi-sang, le département a déjà obtenu des résultats considérables.

Son opinion est successivement combattue par MM. Marion, Roche et Berger.

M. Marion croit qu'après avoir acheté des étalons fort cher, le département a, de plus en plus de peine à les revendre et que le nombre des saillies diminue de jour en jour ce qui prouve que l'on se dégoûte de ce système.

M. Roche invoque une expérience personnelle de 40 ans. Nous avons, dit-il, une race excellente ; les étalons normands ou percherons et les demi-sang, n'ont jamais donné que des produits défectueux et il en a été de même chez mes voisins et dans tout le pays.

La discussion est ensuite close et l'amendement de M. Peyrieu est mis aux voix...déclarées douteuses, l'appel nominal est réclamé et il donne le résultat suivant :

Nombre de votants 41.

Ont voté pour l'amendement MM. Charrière, Berger Recoura, Jourdanet, Julhiet, Leynier, Sestier, Freynet, Champollion, Rocher, Vachon, Babouin, de Molly, Jolland, Jail, Pierri, Michail-Ladichère et Marion, en tout 19 voix.

Ont voté contre l'amendement, MM. Gautier, Rivier, Rey, Richard-Bérenger, Eymard-Duvernay, de Barral, Bertrand, Trouillon, Vial, Trouillet, Bouthier, Jourdan Buyat, Vacher, de Combarieu, Picat, Masson, de Virieu, de Verna, Bovier-Lapierre, Costaz et de Saint-Ferriol, en tout 22 voix.

Se sont abstenus MM. Arnaud et Couturier.

En conséquence, l'amendement de M. Peyrieu est repoussé.

Le Conseil adopte ensuite les conclusions du rapport et ordonne l'inscription au sous-chapitre XII du budget d'un crédit total de 15500 francs.

Il écarte en même temps la demande de Mme veuve Bragard.

M. Picat prie M. le Préfet de vouloir bien faire des démarches pour le rétablissement de la station de monte de Saint-Marcellin et M. de Virieu lui répond que la suppression toute

momentanée de cette station provient de ce que le dépôt d'Annecy s'est trouvé incomplet par suite du défaut d'achat en 1870.

Document N° 17A Débat sur le projet de traité entre le département et la Société hippique de l'Ain, session du 20 août 1879

Source : *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1879, session d'août 1879, rapport du préfet et annexes, procès-verbaux des délibérations, pp. 60-68

Projet de traité entre le département et la Société hippique.

Entre M. Henri Fresne, préfet de l'Ain, stipulant pour le département, en exécution d'une décision prise par le Conseil général dans la délibération du

Et MM. Abel de la Servette, propriétaire à Leyment, et le Comte de Romans-Ferrari, propriétaire à Romans, agissant au nom et pour le compte de la Société hippique, Il a été arrêté ce qui suit :

Art. 1^{er} – Le montant du crédit de (17 000 fr.) dix-sept mille francs à inscrire chaque année au budget départemental (amélioration de la race chevaline) sera mis à la disposition de la Société hippique et versé à la caisse de cette Société.

Art. 2 - En raison de la subvention qui lui est accordée, la Société s'engage :

1° à consacrer, sauf les exceptions prévues à l'art. 6 ci-après, l'intégralité du crédit annuel de dix-sept mille francs à l'introduction, dans le département, d'étalons reproducteurs de race anglo-normande, et au besoin de pur sang, en les choisissant autant que possible fortement membrés et près de terre ;

2° à assurer chaque année l'organisation de concours hippique dans les divers arrondissements, au moyen d'une subvention au moins égale à celle fournie par le département antérieurement au premier traité passé avec la Société hippique ;

3° à se charger : 1° dans le cas où elles seraient maintenues, du paiement des primes dites de prorogation attribuées aux étalons départementaux ; 2° de payer tous les frais auxquels pourraient donner lieu les mesures à prendre pour l'amélioration de la race chevaline.

Art. 3 – L'acquisition des étalons sera précédée, tous les ans, d'une entente préalable entre la Société hippique, représentée par trois de ses membres et trois membres nommés par arrêté préfectoral, sur la présentation du Conseil général.

Cette Commission se réunira sur la convocation de M. le Préfet et sous sa présidence.

Elle prendra connaissance de la situation générale du service et du programme des opérations de l'année suivante. Elle indiquera les conditions générales que l'intérêt public pourrait nécessiter et donnera son avis sur le nombre d'étalons à acheter.

Art. 4 – Il est bien entendu que la vente des étalons achetés sera effectuée au nom de la Société hippique, laquelle encaissera le produit.

Elle devra, à défaut de vente, procéder par voie de placement et chercher dans le département des dépositaires répartis le plus utilement que possible.

Elle aura la faculté de régler à son gré, dans les conditions ci-dessus, le nombre et l'emplacement des stations étalonnières, à charge par elle de se soumettre chaque année, au Conseil général, à la session d'août, un état de répartition.

Art. 5 – Le programme des concours hippique préparés par les soins de la Société comprendra invariablement les conditions ci-après, savoir :

1° primes aux poulinières de 4 ans et au-dessus, suitées et saillies ;

2° primes aux pouliches de 3ans saillies, avec obligation d'être représentées suitées et saillies, au concours de l'année suivante ;

3° primes aux pouliches de 2 ans, avec condition de les faire saillir l'année suivante.

Il est stipulé que le montant de la prime décernée aux animaux des deux dernières catégories ci-dessus énoncées, ne sera payée aux ayants droit qu'au concours de l'année

suiuante et à la condition que chaque animal sera présenté audit concours dans la catégorie où il est appelé par son âge.

Le programme des concours devant être revêtu de l'approbation de l'Administration supérieure, le projet qu'en dressera la Société hippique sera transmis à M. le Préfet pour être converti en arrêté et être soumis à l'examen préalable de M. le Directeur général des Haras.

En dehors des encouragements dont il vient d'être parlé, les trois membres représentant la Société hippique, ainsi qu'il est dit en art. 3 ci-dessus, et les trois membres institués aux termes du même article, réunis en commission, sur la convocation de M. le Préfet et sous sa présidence, introduiront dans le projet de la Société telles autres dispositions qui sembleront utiles et que l'état des ressources de la Société permettrait de mettre en pratique, notamment en ce qui concerne l'organisation des courses ou autres épreuves, primes exceptionnelles aux juments de choix, aux poulains castrés, etc., etc.

Art. 6 – Dans le cas où les étalons départementaux, actuellement placés chez les dépositaires ne seraient pas appelés à bénéficier de l'approbation de l'État et seraient maintenus dans les conditions actuelles, il y aurait lieu, dans l'intérêt de l'œuvre d'amélioration, de continuer à proroger le temps de service des reproducteurs qui en seraient jugés susceptibles.

La prorogation sera prononcée par la Commission instituée, ainsi qu'il est dit en l'art. 3 ci-dessus. L'arrêté pris à ce sujet par M. le Préfet, sera notifié à la Société hippique. Les primes de prorogation seront à sa charge, mais le montant en sera prélevé sur le crédit départemental et viendra en déduction de la somme consacrée à l'achat de nouveaux étalons. Il en sera de même d'une somme de 1000 fr. réservée pour frais d'impression.

Enfin, et ainsi qu'il a été prévu à l'art. 2, une somme de 1000 fr. sur la subvention départementale sera employée, chaque année, en un ou plusieurs prix de course décernés sous le nom *Prix du Conseil général*.

Art. 7 – L'Administration départementale prévendra en temps utile la Société des époques auxquelles devront être accomplies les diverses formalités dont il est question ci-dessus, ainsi que le mode ou de la forme à employer.

Art. 8 – La Société hippique est tenue de remettre à M. le Préfet, à la fin de chaque exercice, un rapport détaillé sur les opérations de l'année, sur les améliorations introduites et de fournir un état de ses recettes et de ses dépenses.

Art. 9 – Comme condition de la subvention accordée par le Département, il est stipulé que le jury, appelé à distribuer les primes dans les concours hippiques, sera composé, outre les membres de droit, de deux membres du Conseil général et de deux membres du Conseil supérieur de la Société hippique, tous les quatre nommés par M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce sur la présentation de M. le Préfet, conformément aux circulaires et règlements en vigueur.

Art. 10 – Le présent traité est valable pour cinq ans à partir du 1^{er} janvier 1880.

Fait double, à Bourg, le

Lu et approuvé :

Signé : De Romans-Ferrari et De La Servette.

Lu et approuvé :

Signé : Henri Fresne.

M. Pallière expose au Conseil général qu'au nom des propriétaires du canton de Meximieux, il a demandé à la Commission spéciale l'introduction d'étalons de trait, soit de race percheronne.

Jusqu'à ce jour, la Société hippique n'a remis que des étalons anglo-normands à l'exception de toute autre race, et il est constant que dans la presque totalité du canton de Meximieux ces étalons n'ont pas produit de très bons résultats, au point de vue des services à rendre à l'agriculture.

La principale objection, dit-il, qui ait été faite à cette demande par la Société hippique, c'était la crainte de voir diminuer la subvention de l'État, dans le cas où les étalons de cette nature seraient admis.

À cela on peut répondre qu'il n'est pas à supposer que le Gouvernement vienne supprimer la subvention qu'il donne à la Société, alors que le Département, qui est directement intéressé, maintient son crédit de 17 000 fr. consacré à l'amélioration de la race chevaline dans les conditions indiquées.

En conséquence, M. Pallière maintient sa demande et propose comme amendement à l'article 2 du traité la suppression des mots « étalons anglo-normands », de manière à laisser la latitude aux intéressés de demander à la Société des étalons d'une autre race.

MM. Braquy et Orsel déclarent s'associer à la proposition de M. Pallière.

M. Ducher dit que lorsque la Commission spéciale qui a été nommée pour arrêter les bases du traité qu'on propose aujourd'hui à l'adoption du Conseil, s'est réunie, elle a entendu les délégués de la Société hippique, qui ont expliqué que si cette Société ne voulait pas introduire dans le département des chevaux de gros trait, c'est que dans les pays de plaine, les étalons donnent de mauvais produits et dépérissent au bout d'un certain temps. Sur l'observation qui a été faite à ces messieurs, que les populations réclamaient des chevaux plus étoffés, ils ont promis, au nom de la Société, de satisfaire à cette demande dans la mesure du possible, sans sacrifier l'état de santé du cheval.

M. Pochon, au nom du canton de Coligny, fait les mêmes réserves que M. Pallière. Il est persuadé aussi que toute la partie nord de l'arrondissement de Bourg a les mêmes intérêts et les mêmes intensions. Dans la Bresse, où il n'existe pas de grands pâturages, on ne fait pas ce qu'on peut appeler l'élevage du cheval : les poulains sont vendus à l'âge de six mois ; pour qu'ils soient vendus à un prix rémunérateur, il faut que ces extraits proviennent d'un étalon de trait. Il ne s'oppose pas cependant à ce que l'on donne dans chaque station un demi-sang étoffé.

M. Pallière invite les représentants de l'Ain à faire des démarches auprès du Ministère de l'Agriculture dans le sens des observations présentées par M. Pochon.

M. Chaley dit que, pour son compte personnel, il accepte ce mandat, car il s'associe entièrement aux réclamations qui s'appliquent à l'arrondissement de Belley.

On doit rendre cette justice à la Société hippique de l'Ain, qu'elle a rendu des services au Département au point de vue de l'amélioration de la race chevaline, et ce, grâce aux efforts de notre honorable, M. Le Hon, dont la compétence est reconnue de tout le monde. Il avait compris que, pour mener à bonne fin cette entreprise, il était bon d'y associer les pouvoirs publics, dont il était alors l'expression la plus élevée dans le département. Cette tradition, suivie avec soin jusqu'en 1870, avait le double avantage de laisser à la Société hippique son caractère individuel, en bénéficiant des avantages du concours officiel.

Mais depuis que la République est devenue le gouvernement du pays, depuis que les corps électifs ont été modifiés, on a recherché plutôt un appui pécuniaire qu'un concours moral. La Société a rompu tout rapport direct avec les représentants du pays ; elle a fait de son œuvre une chose toute personnelle. C'est ainsi qu'au concours de Belley, on a pu voir le Maire de cette ville, le Sous-Préfet, le Député, tenus dans l'ignorance complète de ce concours, si bien que rien n'était préparé pour son organisation, et qu'aucune publicité n'ayant pu être faite, un nombre très restreint d'exposants se sont présentés.

On se souvient également des incidents regrettables qui se sont produits, il y a deux ans, aux courses de Châtillon. Il ne faut pas que de pareils faits se renouvellent. La Société hippique doit être en rapport constant avec les représentants du département, et ce dans l'intérêt de l'agriculture et de la remonte de notre cavalerie.

M. le Préfet dit que l'administration s'est préoccupée d'obtenir la légitime satisfaction

que réclame M. Chaley. Elle a insisté pour que l'élément électif soit suffisamment représenté dans la Société.

Ainsi qu'il résulte de l'article 3, non seulement les membres du Conseil général seront en nombre égal à celui des membres du Comité supérieur de cette Société, mais ils y auront encore la prépondérance.

Quant au fait signalé par M. Chaley, relatif au concours de Belley, il est tout à fait exceptionnel, et il ne saurait être imputé à l'Administration préfectorale.

M. Chaley sait parfaitement que l'Administration n'a encouru aucune responsabilité, aussi ne l'accuse-t-il pas, il lui demande simplement de veiller à ce qu'à l'avenir toute la publicité nécessaire soit faite pour les concours.

Les maires des communes où ils ont lieu doivent être préalablement avertis.

M. Pochon revient à la question du traité, et, répondant à M. le Préfet, au sujet de ces observations sur ce que le traité doit donner toute satisfaction aux membres du Conseil général, puisqu'ils auront la haute main dans la nomination des Commissions de jury et d'achat, il reconnaît cette vérité, mais que c'est là la seule concession que la Commission spéciale ait pu obtenir de MM. les représentants de la Société hippique ; que lors de la discussion du projet de traité, ces Messieurs ont toujours opposé le règlement dont les termes, disent-ils, sont formels et rejettent tous chevaux autres que les purs-sang et demi-sang anglo-normand, que cependant M. de La Servette n'a produit qu'une lettre d'un lieutenant du dépôt de remonte. M. Pochon est persuadé que si l'administration préfectorale, d'accord avec la représentation de l'Ain, faisait des démarches près de M. le Ministre de l'agriculture, ils obtiendraient satisfaction, que du reste le règlement doit être révisable du moment qu'en appliquant au Département, il ne donne satisfaction qu'à deux ou trois cantons qui, presque à eux seuls, possèdent tous les étalons de la Société.

M. Ducher dit que si le Conseil général veut avoir des chevaux de trait, l'expérience peut se faire et le Conseil général peut décider que chaque station comprendra un étalon de gros trait.

M. Pochon dit que si l'Administration ne veut pas primer les chevaux de gros trait, qu'elle emploie au moins une partie de la subvention départementale à l'acquisition de quelques-uns de ces chevaux.

M. Pallière dit qu'on pourrait faire demander, par la municipalité, quelle est l'espèce de cheval qui conviendrait le mieux à chaque pays. De cette façon, tous les intérêts seraient sauvegardés.

Selon M. Dupuy, la discussion tourne dans un cercle vicieux. Le Conseil général devrait émettre le vœu que les demandes d'espèces différentes d'étalons soient faites par les représentants des populations et qu'elles soient soumises au Gouvernement.

M. le Préfet dit qu'il a eu un entretien avec le Directeur du dépôt d'étalons de Cluny, lequel lui a expliqué que les larges subventions de l'État étaient accordées aux chevaux pur-sang et demi-sang et qu'on ne donnait rien ou presque rien aux étalons communs. Ainsi, cette année, la subvention a été très forte ; elle s'est élevée à 8000 fr. ; il espère qu'elle sera continuée dans la même proportion.

M. Chaley dit que pour ne pas vouloir des étalons trop légers, jointés trop haut et qui se déboulent facilement, on ne demande pas des étalons communs, mais des étalons qui aient du sang.

Il a la ferme conviction que nous obtiendrons satisfaction du Gouvernement si on lui prouve que si le Département ne fournit pas des chevaux de cavalerie légère, il lui fournira des chevaux pour l'artillerie, et il n'y a pas que les intérêts de l'armée qui soient en jeu dans cette question, il y a encore ceux de notre agriculture.

M. Bouchet est assuré que la Société hippique ne demande pas mieux de satisfaire le Conseil général, mais il lui serait difficile d'acheter des chevaux de gros trait ayant du sang, à

cause de l'insuffisance de ses ressources. Ces chevaux coûtent en effet jusqu'à 10 et 12 000 francs l'un.

À son avis, il convient de laisser à la Commission qui sera nommée le choix des chevaux. Celle-ci s'inspirera certainement des vœux qui lui seront adressés.

Répondant à M. Bouchet, qui dit que les étalons qui sont demandés coûteraient de 8 à 10 000 francs l'un, et que si les autres parties du département ne possèdent point de dépôt, c'est parce que personne n'en réclame, M. Pochon fait remarquer que l'on n'en demande pas parce que ces étalons ne produisent aucun bon résultat, et il dit et maintient que l'on peut avoir, pour 1500 à 1800 francs, de très beaux étalons percherons ou boulonnais.

M. Pochon ne votera pas le renouvellement du traité pour 5 ans, parce que, jusqu'à ce jour, tous les étalons qui ont été achetés n'ont profité qu'à deux ou trois cantons. Il le votera seulement pour un an. D'ici là, l'administration s'entendra avec le gouvernement, de façon à présenter l'année prochaine au Conseil général un traité répondant à toutes les réclamations qui seront adressées.

M. Ducher combat la proposition de M. Pochon qui aurait pour résultat la désorganisation de la Société, car celle-ci a besoin d'avoir devant elle un certain délai pour faire ses acquisitions d'étalons.

M. Bouchet fournit quelques explications sur le mode employé par la Société pour ses achats.

MM. Bonnet, Vicaire, et quelques autres membres présentent diverses observations, après quoi M. Germain, président, résume la discussion.

À son avis, la question est toute entière dans ce point de savoir qui aura la majorité dans le sein de la Commission de la Société hippique. Si le Conseil général est en nombre égal à celui des membres du Comité supérieur, c'est la voix de M. le Préfet, président, qui fera pencher la balance d'un côté ou d'un autre.

Il est certain que, dans son vote, celui-ci s'inspirera des intérêts du Département : les vœux légitimes qui seront exprimés recevront alors ample satisfaction.

Après quelques observations nouvelles, présentées par MM Mercier, Pallière, Guillon, Ducher, le Conseil général décide la suppression, dans l'article 2 du traité, des mots : *Chevaux anglo-normands*, et approuve le traité.

Document N°17 B Négociation du renouvellement du traité entre le département de l'Ain et la Société hippique de l'Ain. 1879

Source : arch. dép. Ain, 7 M 41

« Préfecture du département de l'Ain.

Société hippique.

Dans la réunion du 21 mai [1879] dernier la Commission spéciale désignée par le Conseil général pour s'occuper de la question de la Société hippique a indiqué les modifications qu'il lui paraîtrait utile d'apporter au traité à intervenir s'il y a lieu, entre le département et cette association. La Commission a en même temps décidé que ce projet vous serait soumis avant d'en arrêter d'une manière définitive le libellé.

Bourg le 18 juin 1879, le Préfet de l'Ain ».

Les modifications demandées par la Commission hippique sont reprises dans le mémorandum adressé par la Société hippique de l'Ain au Conseil général. Les réserves soulevées préfigurent les tensions futures et la dissolution de la Société hippique de l'Ain :

« Société hippique de l'Ain.

Observations présentées au projet de traité.

Nouveau projet :

Nouveau projet. Article 2, paragraphe 2.

" De l'introduction dans le département d'étalons de trait légers de race anglo-normande fortement membrés et près de terre ".

Observations : il n'est pas possible d'accepter la désignation d'étalons de trait léger de race anglo-normande. D'abord, à proprement parler, l'étalon de trait léger de race anglo-normande n'existe pas, et ensuite fixer comme type d'étalon départemental le cheval de trait serait renverser de fond en comble l'œuvre que le département, et la Société ensuite, ont poursuivie avec tant de persévérance depuis de longues années et sans jamais changer le type adopté dès le début. La grande amélioration obtenue dans le pays, et qui s'accuse de toutes les façons a été invariablement maintenue. Tout le bien si péniblement acquis serait compromis par l'introduction de l'étalon de trait, et en même temps il faudrait renoncer aux subventions données par l'administration supérieure, qui ne prime largement que les étalons améliorés de demi-sang et ceux de pur-sang.

On ne trouverait plus de gens disposés à prendre des étalons du moment où l'on se pourrait leur offrir des primes importantes.

La Société s'applique à acheter autant que possible des étalons n'étant pas trop fins, fortement membrés et près de terre. Elle éprouve souvent des difficultés à trouver des sujets répondant à ses désirs, mais l'administration achète à peu de chose près tous les chevaux ayant les formes voulues. Néanmoins on peut dire avec assurance que jusqu'à ce jour, la Société a largement réussi dans le choix des étalons qu'elle a introduits. Pour s'en convaincre, il suffit de constater l'énorme amélioration obtenue dans la race chevaline et de se rendre compte du nombre de saillies fournies par les étalons départementaux. L'amélioration se fait non seulement sentir dans les sujets présentés aux concours, mais aussi dans la masse des chevaux du pays.

La plus-value obtenue par les chevaux améliorés depuis quelques années, démontre aussi suffisamment combien a été bon le type de l'étalon dénommé sous le nom de reproducteur de la race anglo-normande.

Il serait désastreux à tous égards de revenir en arrière, et la Société demande instamment, dans l'intérêt du pays, le maintien dans le traité nouveau du paragraphe 2 de l'article 2 du traité ancien.

L'amélioration a marché si rapidement qu'il peut être nécessaire d'introduire des étalons pur-sang. Cette faculté a été accordée il y a peu d'années par le Conseil général, et rien ne motive sa suppression.

C'est par le sang seul que l'amélioration peut être sûrement et rapidement obtenue. On lui porterait un coup fatal en ne laissant pas à la Société la faculté d'introduire l'étalon de demi-sang le plus amélioré, et au besoin celui de pur-sang.

La Société ne pourrait pas du reste adopter le type de l'étalon de trait sans changer ses statuts qui le lui interdisent.

Si l'administration des haras est consultée, il sera facile de reconnaître l'importance de la faute commise par l'adoption du type de l'étalon de trait, et la perte énorme que ferait le département en se privant des subventions que le gouvernement donne chaque année avec une libéralité qui va sans cesse en grandissant.

Où peut-on voir une preuve plus convaincante des résultats obtenus, depuis de longues années, et de la nécessité de ne rien changer à la marche suivie jusqu'à ce jour ? Dans un de ses derniers rapports, la Société a indiqué qu'elle se préoccupait de multiplier autant que possible les étalons améliorés, et qu'elle cherchait les moyens d'en placer un certain nombre, ayant un degré d'amélioration moindre que les étalons d'un prix élevé, et destinés à être envoyés dans les régions où les chevaux du pays laissent encore beaucoup à désirer. Il y a en effet à appliquer les moyens de faire pénétrer l'amélioration dans toutes les contrées, et à des conditions aussi économiques que possible. Les rapports de la Société prouvent qu'elle se préoccupe de cette question, et qu'elle saura répondre aux besoins du pays.

Nouveau projet. Article 2, paragraphe 2.

« Le Comité supérieur désignera les cantons où seront placés ces étalons ».

Observation :

Ces mots pourraient être supprimés sans inconvénient, et font absolument double emploi avec le 3^e paragraphe de l'article 4, dont la rédaction ne laisse rien à désirer.

En résumé, la rédaction du 2^e paragraphe de l'article 2 devrait être la suivante : ils consacrent l'intégralité du crédit annuel de 17 000 francs, à l'introduction dans le département d'étalons reproducteurs de la race anglo-normande, et au besoin, de pur-sang.

Nouveau projet. Article 3, paragraphe 1^{er} :

« L'acquisition des étalons sera précédée tous les ans d'une entente préalable entre la Société hippique représentée par un certain nombre de ses membres, et une commission nommée par arrêté préfectoral sur la désignation du Conseil général. Cette commission sera composée d'un nombre de membres égal à celui des membres présentés par la Société hippique ».

Observation :

Ne serait-il pas préférable de fixer dès maintenant le nombre des membres composant la commission et d'indiquer qu'elle sera composée de 7 membres, dont 3 nommés par arrêté préfectoral et 3 représentant la Société, la présidence étant attribuée à Monsieur le Préfet.

Nouveau projet. Article 5, paragraphe 2.

« Primes aux poulinières de quatre ans au moins et de douze ans au plus ».

Observation :

Il n'est pas possible d'admettre, dans l'intérêt de l'amélioration de la race chevaline, que la limite d'âge pour les poulinières ayant droit à concourir, soit fixée à douze ans. Cela conduirait à exclure très souvent les juments les plus remarquables, et celles qui sont aptes à donner les meilleurs produits.

Primitivement le règlement du 10 février 1861 fixait à l'âge de 16 ans la limite pour les poulinières ayant droit à concourir. La circulaire ministérielle du 25 février 1876 fait connaître que la limite d'âge de 16 ans n'a pas paru favorable à l'amélioration, et que le ministre la supprime par un arrêté en date du 25 février 1876.

Il n'est donc pas possible de ne pas se conformer aux règles adoptées par l'administration, et de s'exposer aux règles adoptées par l'administration, et de s'exposer à perdre la subvention si considérable qu'elle donne aux poulinières.

Le paragraphe 2 de l'article 5 devrait être le même que dans l'ancien traité et ainsi conçu :

« 1^o Primes aux poulinières de quatre ans et au-dessus suitées et saillies ».

Le nouveau projet supprime les primes données aux pouliches de deux ans, avec condition de les faire saillir l'année suivante.

Il serait vraiment bien fâcheux de ne pas donner de primes aux pouliches de deux ans. Elles ont pour objet de désigner aux éleveurs les juments qui paraissent les plus propres à la reproduction ; et en même temps d'encourager les propriétaires à garder dans le pays les animaux de choix. On ne saurait trop s'attacher à obtenir, par tous les sacrifices possibles, un pareil résultat, et à combattre la trop funeste tendance des éleveurs de vendre leurs animaux de bonne heure.

Supprimer les encouragements donnés aux pouliches de deux ans ne se justifie pas, et produirait certainement les plus fâcheux effets. Ainsi, les primes destinées cette année aux pouliches de deux ans se montent à la somme de 2 730 francs ; si elles n'existaient pas, la somme indiquée serait perdue pour les éleveurs, car les primes attribuées aux pouliches de 3 ans sont suffisantes comme nombre et comme valeur. La Société n'hésite jamais à distribuer des primes supplémentaires s'il y a des sujets méritants. Il importe donc beaucoup de laisser figurer dans les programmes des concours les pouliches de deux ans, avec la condition indiquée, et de rétablir dans le nouveau traité les paragraphes 4 et 5 du traité ancien.

Nouveau projet. Article 6.

Observation :

L'année dernière, le Conseil général a exprimé le regret de ne pas voir figurer dans le programme des courses un prix donné sur les fonds départementaux, et portant le nom de « Prix du Conseil général ».

Il a été répondu à cela que la Société devait employer les fonds départementaux uniquement à l'acquisition d'étalons, sauf les exceptions mentionnées à l'article 6.

Si le Conseil général maintient son désir de voir figurer au programme des courses un prix dans les conditions ci-dessus indiquées, on pourrait inscrire à l'article 6 qu'une somme de 500 francs sera prélevée sur les fonds départementaux pour le prix en question.

Le prix avec la désignation voulue figure bien au programme de 1879, mais les fonds ont dû être fournis directement par la Société.

Article 9.

« Le jury appelé à distribuer les primes dans les concours hippiques, sera composé de dix membres y compris les membres de droit dont cinq seront nommés par le Préfet sur la désignation du Conseil général ».

Observation :

La Société ne peut adhérer aux dispositions dudit article. Elle n'a pas à intervenir dans la nomination du jury, nomination qui appartient, d'après le règlement en vigueur, à l'administration supérieure. La présentation est faite par M. le Préfet qui, jusqu'à ce jour, s'était entendu avec la Société hippique pour la désignation des membres.

La circulaire ministérielle du 25 février 1876 a fait connaître les intentions du Ministre en ce qui regarde la composition des commissions, et le chiffre des membres qui doivent en faire partie. Le Ministre insiste sur ce que le nombre de 5 membres indiqué par le règlement soit respecté.

Il y a là une question qui ne peut être résolue que par l'administration préfectorale. La Société ne peut qu'attendre leur décision, avec la certitude qu'il lui sera laissé dans le jury la représentation qui lui est due, car c'est elle qui a la responsabilité entière de tout ce qui regarde l'amélioration de la race chevaline.

Nouveau projet. Article 10.

Dans l'intérêt de l'œuvre que poursuit la Société, la durée du traité ne peut être moindre que de 5 années ».

Document N° 17 C Statuts de la Société Hippique du Département de l'Ain, 1890.

Source : arch. dép. Rhône, 7 N 41.

République française Société hippique de l'Ain Statuts

Article premier

Le but de la Société est de développer et de favoriser l'amélioration du cheval de demi-sang dans le département de l'Ain.

Article 2

Elle a pour titre : Société Hippique du Département de l'Ain. Son siège est fixé à Châtillon-sur-Chalaronne, et ne pourra être transféré ailleurs. Le local, siège de l'Association, est à la Mairie, salle du Conseil municipal.

Article 3

Elle aura des courses au trot, elle donnera des primes aux juments suitées, aux pouliches issues d'un étalon approuvé ou autorisé.

Article 4

Elle s'efforcera d'assurer au pays le grand nombre d'étalon possible, d'établir des stations dans les différents arrondissements. Elle adopte comme type unique l'étalon de race anglo-normande.

Article 5

La durée de la Société est illimitée ; elle se compose de Membres fondateurs.

Article 6

Les membres fondateurs s'engagent pour cinq années en souscrivant la somme de cents francs, payable en totalité ou par annuité de 20 francs.

Le même membre peut prendre plusieurs souscriptions de Fondateur.

Les mineurs ne peuvent faire partie de la Société sans le consentement de leurs parents ou tuteurs.

Article 7

Le nom des fondateurs est inscrit sur un registre spécial constatant le nombre de leurs souscriptions.

Un brevet de fondateur de la Société est délivré à tout souscripteur qui justifie du paiement intégral de sa souscription.

Les Fondateurs ont droit, pour chaque souscription, à deux entrées gratuites aux courses de Châtillon-sur-Chalarnonne qui sont dénommées courses départementales. Ils recevront gratuitement les publications que la Société jugera convenable de faire.

Article 8

Les souscriptions et cotisations datent du 1^{er} janvier de l'année où elles sont versées. Tout Fondateur qui n'aura pas adressé sa démission au Président, six mois avant la fin de la cinquième année, sera présumé souscrire pour cinq années encore.

Article 9

La Société est dirigée par une Commission composée de dix membres pris dans la Société, nommés annuellement par tous les membres de la Société et de dix membres nommés par le Conseil général, pris dans son sein ou dans celui du Conseil d'arrondissement. Cette Commission est renouvelable chaque année. Les membres sortants peuvent être réélus.

Article 10

Les membres fondateurs de la Société réunis en Assemblée générale, nommeront chaque année un Président, deux Vice-Présidents, un Secrétaire et un Trésorier pris parmi les membres de la Commission indiquée à l'article 9 M. le Préfet de l'Ain et M. l'Inspecteur général des Haras sont de droit Présidents d'honneur de la Société.

Article 11

La Commission se réunit sur la convocation du Président ou, à son défaut, d'un des Vice-Présidents.

Les lettres de convocation sont envoyées à tous les membres dix jours à l'avance, et indiqueront l'objet de la délibération.

Elle pourra être convoquée d'urgence par M. le Préfet.

Pour être valable, toute délibération devra être prise à la majorité absolue des membres présents.

Toutefois, en cas de second tour, la majorité relative suffira.

Copie de tous les procès-verbaux des décisions rendues par la Commission ou par la Société réunie en Assemblée générale sera transmise immédiatement au Préfet.

Article 12

La Commission a les pouvoirs les plus étendus pour tout ce qui concerne la Direction ou l'Administration de la Société. Elle peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à une partie de ses membres.

Elle tient un registre de ses délibérations et mandate les dépenses.

Elle arrête tout règlement pour l'achat et la vente des étalons et juments poulinières, ainsi que les programmes des courses et des concours.

Elle propose les juges des courses et les Jurys des concours.

Elle statue sur les demandes d'admission de nouveaux membres de la Société ; les demandes devront être adressées au Président.

Elle peut tenir ses réunions à Châtillon-sur-Chalaronne ou à Bourg. Ses délibérations sont valables quel que soit le nombre des membres présents.

Article 13

Sont Membres de droit du Jury appelé à distribuer les primes dans les concours hippiques, M. l'Inspecteur des Haras ou son représentant, M. le Préfet ou son représentant, M. le Président de la Société hippique et le Commandant du Dépôt de Remonte de la Circonscription ou son délégué.

Article 14.

Une Assemblée générale de fondateurs se tiendra annuellement au siège de la Société. Le jour en sera indiqué par affiches et insertions dans les journaux du département.

Elle a pour mission :

1° d'entendre le rapport qui sera présenté par le Président et son Bureau, sur les travaux et la situation de la Société ;

2° de recevoir et d'approuver les comptes de l'année précédente ;

3° de nommer chaque année les dix membres de la Commission ;

4° de réviser les statuts et de les modifier s'il y a lieu.

Si des modifications sont apportées aux statuts, la Société devra demander de nouveau à l'autorité compétente, l'autorisation prescrite par l'article 291 du Code pénal.

Article 15

Les dispositions de l'article 2, en ce qui concerne le siège de la Société et celles de l'article 4, relatives à la race des étalons ne peuvent être modifiées.

Article 16

Les ressources de la Société se composent des souscriptions des membres fondateurs, des subventions et dons qu'elle pourra recevoir.

Les ressources de la Société sont employées :

1° aux frais de son Administration ;

2° à l'acquisition d'étalons anglo-normands et de juments poulinières, si l'acquisition desdites juments est jugée devoir être utile et approuvée par une délibération de la Commission ;

3° à distribuer des primes d'encouragement aux éleveurs dans les différents concours ;

4° à donner des prix de courses.

Article 17

La Société Hippique pourra tenir un stud-Book des chevaux de l'Ain, qu'elle établira par un relevé des cartes de saillies ou d'autres déclarations authentiques.

Elle publiera dès que les ressources de la Société le permettront, un bulletin spécial renfermant tout ce qui peut intéresser les éleveurs et destiné à répandre les notions de nature à les éclairer.

Article 18

Elle pourra dans l'avenir établir une école départementale de dressage, ainsi que des concours de maréchalerie.

Article 19

Toute discussion politique ou religieuse est formellement interdite dans les réunions de la Société ; les jeux et paris de toute espèce sont également interdits dans toutes les réunions.

Article 20

En cas de dissolution de la Société, les Fondateurs seront appelés à décider de l'emploi qui devra être fait de l'actif social.

À Bourg, le 23 septembre 1890.

Le Président de la Société, Victor DUGAS

Vu et autorisé :

Bourg, le 14 octobre 1890.

Le Préfet de l'Ain, A. DEBAX.

Document N°18 Le sang ou le gros, polémiques zootechniques dans la presse dauphinoise sur les étalons à utiliser dans le département de l'Isère

Source : *Moniteur Viennois* 23 avril 1880

LA QUESTION CHEVALINE DANS L'ISÈRE

À Monsieur le président et à Messieurs les Membres du Conseil général de l'Isère.

À Monsieur le président et à Messieurs les Membres du Conseil d'Arrondissement du Vienne.

Une réunion régulièrement organisée, composée de conseillers généraux, de conseillers d'arrondissement, de maires, de vétérinaires, d'éleveurs, de propriétaires de l'arrondissement de Vienne, s'est tenue à l'Hôtel de Ville de Vienne, le 28 Juin. Elle avait pour but de discuter les questions indiquées à l'ordre du jour et d'émettre, s'il y avait lieu, les vœux qu'elles comportent.

Ordre du jour :

1° étudier le système d'amélioration du cheval, actuellement en pratique dans le département de l'Isère et particulièrement dans l'arrondissement de Vienne ;

2° examiner les résultats obtenus jusqu'à ce jour;

3° rechercher s'il ne serait pas plus avantageux, dans les croisements, d'employer comme chevaux améliorateurs, concurremment avec les étalons anglo-normands, les étalons des races de trait, telles que les races bretonne, ardennaise, percheronne, etc.

4° l'utilité de ces derniers étant prouvée, rechercher les moyens de les importer.

Compte-rendu de la séance :

À deux heures et demie la séance est ouverte. L'élection du Bureau donne les résultats suivants:

MM. Revouy, vétérinaire, président. Trénel, maire de Pont-Evêque, vice-président. Bovier Philibert, secrétaire.

M. Bovier, secrétaire, expose les résultats pratiques observés avec les étalons de trait comparativement avec les étalons anglo-normands qui ne produisent, à son avis, que des extraits défectueux. Il reconnaît la supériorité du petit percheron. À défaut du petit percheron, il assure qu'il ne faut pas hésiter à introduire l'étalon breton. Les résultats obtenus sous ses yeux, depuis 1869, par quelques éleveurs, avec le petit percheron ou le breton, sont assez concluants pour donner la préférence aux étalons de ces deux races, comme chevaux améliorateurs.

M. Revouy, vétérinaire, président, dit qu'il est inutile, du reste, de chercher à produire un autre cheval que celui que notre sol peut nourrir. Tous nos éleveurs savent ce que leur coûte la prétendue amélioration que l'on pratique en ce moment.

Le Moniteur viennois, 15 octobre 1880

Nous recevons de M. le Marquis de Virieu l'article suivant, que nous nous empressons de publier :

Monsieur le Rédacteur,

Je viens de recevoir, grâce à l'obligeance d'un correspondant resté inconnu pour moi, des numéros du *Mémorial de Vienne*, qui contiennent un article de M. Revouy, intitulé : « La question chevaline dans l'Isère ».

J'avais déjà lu dans le *Sud-Est* cet article, et j'avais cru devoir, à mon tour, envoyer à ce journal quelques observations sur le même sujet :

J'ai l'honneur de vous les envoyer.

J'ajouterai que l'enquête réclamée par M. Revouy a déjà eu lieu, dans les conditions mêmes de sa proposition. On en retrouverait les termes dans les procès-verbaux du Conseil général. Les réponses ont été généralement conçues ainsi qu'il suit :

Là où l'étalon demi-sang n'avait pas encore pénétré, on n'avait d'éloge que pour le percheron, terme générique qui indiquait un cheval de gros trait quelconque.

Là, au contraire, où les étalons anglo-normands étaient connus, là où on se servait déjà de leurs produits, les réponses leur étaient favorables.

Cette enquête peut être recommencée, si M. Revouy veut bien assister, l'année prochaine, au Concours hippique de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, où l'épreuve se poursuit depuis plusieurs années ; il pourra constater que ses méfiances ne sont pas justifiées, et que l'amélioration de la race locale a fait son chemin.

Il pourra interroger les propriétaires de poulinières et de pouliches exposées et il verra, par les réponses qui lui seront faites, que tous les cultivateurs intelligents sont satisfaits des croisements par le demi-sang.

Voici ce que j'ai écrit au *Sud-Est*. (À suivre)

Le Moniteur viennois, 22 octobre 1880

Lettre du marquis de Virieu au journal le *Sud-Est*

(Suite de l'article publié par M. le marquis de Virieu, dans le *Moniteur Viennois*, du 15 octobre 1880.)

Le *Sud-Est* a publié, au mois de juillet, un nouveau plaidoyer contre l'étalon de demi-sang, ci en l'honneur de l'étalon de trait.

J'ai déjà répondu aux objections et aux critiques que contient cet article¹. Je crois inutile de recommencer la discussion.

Je n'aurais, du reste, aucun argument à ajouter à ceux que m'ont fournis l'expérience et la zootechnie.

Mais on appelle en témoignage des faits empruntés à plusieurs départements de notre région.

Il faut bien défendre encore la doctrine que je crois la bonne sur ce terrain. Quelques explications suffiront pour rendre à ces faits leur véritable signification, et écarter les conclusions qu'on voulait en tirer :

1° En ce qui concerne le département de SAÔNE-ET-LOIRE, on se trompe lorsqu'on dit que la Société étalonnière, convaincue qu'elle faisait fausse route (avec l'étalon demi sang Normand et Norfolk), et qu'elle allait contre les tendances et les intérêts des populations, achète, depuis longtemps, des étalons perchérons et Boulonnais².

Le rapporteur du Conseil général, en 1876, se méprend aussi, en affirmant que « l'encouragement d'une production meilleure, et cependant toujours limitée au cheval de gros trait, s'est déjà « fait sentir puissamment dans le Chalonnais et a dans le Louhannais »³.

Voici, en effet, ce qu'écrivait le président de la Société étalonnière :

¹ *Sud-Est*, décembre 1879 et numéros suivants.

² *Sud-Est*, juillet 1880, p. 274

³ *Sud-Est*, juillet 1850, p. 273

La Société étalonnière de Saône-et-Loire a transformé les chevaux des arrondissements de Châlons et de Louhans, par l'emploi simultané de reproducteurs de trait léger et de demi-sang bien étoffés, mais non sans origine. Sur 42 étalons ayant fait la monte en 1880, il y avait 28 demi-sang anglo-normands, et 14 étalons de trait bais ou noirs.

Nous n'avons pas un seul cheval de gros trait percheron ou boulonnais.

Les étalons de Norfolk ont admirablement produit dans ce département, mais il est trop difficile et trop dispendieux de s'en procurer ».

Ainsi, pas de percherons, pas de Boulonnais, pas d'étalons de gros trait, mais étalons de trait léger, tous noirs ou bais, et de gros demi-sang, non sans origine.

On sait bien, en effet, que nos meilleures races de trait françaises ont la robe grise, et surtout lorsqu'il peut passer pour un type extraordinaire de perfection, comme celui du concours de Nevers que l'on cite, est très probablement un demi-sang méconnu.

2 ° dans la NIÈVRE, il y a des chevaux de trait noirs de la Société d'agriculture, présidée par le célèbre éleveur, le comte de Bouillé. Les adversaires de l'administration des Haras en parlent souvent.

Ces étalons, de provenance inconnue, et achetés, en général, chez les marchands de chevaux de Paris, ont, paraît-il de très belles allures. Ils sont forts beaux, nous dit-on. Ils ont été fort admirés à Nevers.

Il y a tout lieu de croire que, comme ceux de Saône-et-Loire, ils ne sont pas sans origine.

Quoiqu'il en soit, M. le comte de Bouillé dira à qui voudra l'interroger, que ces gros étalons noirs ne sont destinés qu'aux parties les plus riches du département où prospère le gros bœuf, et que les poulains étant vendus en presque totalité à 6 mois, et exportés, il y a, non une œuvre d'amélioration, mais une simple spéculation.

Qu'il me soit permis de signaler, en passant, une appréciation qui me semble contestable. Je lis, page 273, 5^e alinéa : « Grâce à cette Société (d'agriculture), grâce au zèle et à l'intelligence de ses membres, qui tous, ou presque tous, ont donné l'exemple, le président en tête, le département de la Nièvre, qui, par la nature de son sol, n'était pas destiné à briller parmi les plus riches, est maintenant un de ceux qui marchent au premier rang pour l'élevage du cheval et la perfection des races »⁴.

Il me paraît difficile d'admettre que, par la nature de son sol, le département de la Nièvre n'était pas destiné à briller au premier rang. C'est le contraire que j'ai constamment entendu dire par les éleveurs du pays, et par les officiers des Haras, qui n'hésitent pas à penser que si l'Etat avait fait pour la Nièvre ce qu'il a fait pour la Normandie, on y aurait obtenu des résultats bien supérieurs à ceux qui ont fait la renommée de la province privilégiée.

Il est bien certain, d'autre part, que les magnifiques bestiaux de la Nièvre, et aussi les chevaux qui y sont élevés accusent une grande richesse sous le sol et dans les fourrages.

Il ne serait donc pas étonnant que les gros chevaux y puissent prospérer.

Dans les cantons de ce département, où l'alimentation est plus aromatique que substantielle, dans la région montagnaise surtout, c'est l'étalon de sang qui règne, et avec succès. La réputation des chevaux du Morvan date de longtemps.

3 ° dans le JURA, le cheval de trait est seul acheté par la Commission départementale. Mais, son but bien défini est de créer des poulinières « aptes à recevoir l'étalon demi-sang ».

La Commission reconnaîtra plus tard qu'elle a perdu du temps en agissant ainsi. Ce département toutefois, comme la Haute-Marne, appartient à la région du Nord, au point de vue de l'élevage. Le développement des animaux y est favorisé par le climat, et par la nature des fourrages. Les reproducteurs de gros trait, percherons ou boulonnais, n'y seraient pas absolument déplacés, mais ils n'y apporteraient pas d'amélioration sérieuse.

4° dans la HAUTE-SAÔNE, « les étalons introduits sont en général des anglo-normands près

⁴ Sud-Est, juillet 1880.

de terre ».

Ils ont réussi. Cependant, dit l'article du *Sud-Est*, il y a des protestations... Où n'y a-t-il pas des protestations contre les reproducteurs ayant plus ou moins de l'origine et de la distinction? Où n'y a-t-il pas des critiques, des contradictions à l'adresse de l'Administration des Haras ?

Ce n'est pas le lieu de rechercher quelles sont les causes multiples de ces oppositions. Quant aux préférences des cultivateurs, il est vrai qu'elles sont partout pour le gros cheval.

Ceux-ci sont dans l'erreur, au point de vue de leur métier. Le travail agricole se fait à meilleur marché et plus vite avec des chevaux de moyenne taille qu'avec les grands et les gros.

Cependant le cheval mastodonte est une marchandise dont le débit est si facile, si avantageux que s'il pouvait se fabriquer assez haut, assez volumineux dans l'Isère, je ne le combattrais pas.

Mais, encore une fois, nos fourrages, notre climat semi-méridional ne s'y prête pas, et 30 années d'expériences nous ont appris à quoi nous en tenir à cet égard⁵.

5° dans le CHER, l'étalon de Norfolk, qui, lui aussi, est un demi-sang, a fait merveille là où il a été employé avec quelque suite. Ailleurs, on préfère le gros cheval de trait, parce que ses produits se vendent à 18 mois pour être exportés. Ici encore ce n'est pas de l'élevage, ce n'est pas de l'amélioration ; ce n'est que de la spéculation, ce qui ne veut pas dire que les poulains soient bons.

6° enfin, dans l'YONNE, l'industrie chevaline est laissée à ses propres forces.

Les étalons rouleurs y font leurs affaires.

Je ne puis rien dire de leurs œuvres que je ne connais pas. Mais il est probable qu'elles sont fort médiocres, comme partout où ils sont la principale ressource de la production.

7° encore un mot au sujet de la CÔTE-D'OR, qui a été le but d'un rapport analysé dans l'article du *Sud-Est*.

Dans ce département, on importe depuis 1850 des étalons demi-sang et des étalons de gros trait.

Les étalons de trait ont leur place dans certains cantons où le terrain les favorisent, mais ils n'ont pas élevé le niveau de la race : leurs descendants sont loin de la perfection.

Cependant, ils satisfont les éleveurs du lieu et les acheteurs qui ne sont pas trop difficiles. En résumé, le rapport de M. le président du comice de Seurre, et l'article du *Sud-Est*, loin de condamner le système adopté dans l'Isère, depuis 1804, lui fournissent de nouveaux points d'appui, puisque dans les départements cités où on vise à la modification, à l'amélioration de la race locale, c'est le demi-sang qui opère ou qui est l'objectif. Une partie de la Côte-d'Or seule travaille sur elle-même avec l'étalon de trait commun.

Ailleurs, il n'y a qu'une spéculation de poulains. Ceux-ci, exportés au loin, vont croître et se développer là où ils trouvent grasse pitance, et deviennent, à 4 ans, les chevaux d'omnibus de Paris.

Rien à dire contre ce genre de commerce, si ce n'est qu'il ne faut le faire que là où il est indiqué par les circonstances et les ressources locales.

Mais il reste incontestable que les étalons de race commune, sans origine, ne font pas bonne souche hors de leur pays, et que leur postérité se soutient tant bien que mal, seulement là où les fourrages sont assez substantiels pour satisfaire les exigences de leur tempérament lymphatique.

Leur volume, leur poids, leur valeur, en un mot, est le produit direct du sol et de la nourriture.

Les étalons ayant de l'origine, ayant du sang plus ou moins, peuvent seuls améliorer, peuvent seuls racer⁶.

⁵ *Sud-Est*, décembre 1879, page 462.

Il s'agit simplement de les bien choisir.
Qu'on les prenne gros et membrés, pas trop distingués, et qu'on les donne pour des chevaux de trait, tout le monde sera content.

Tels sont, en général, les étalons départementaux : en particulier, ceux de M. Roux, de Chuzelle, dont j'ai parlé dans une autre circonstance. Tels sont, en très grand nombre, les étalons du dépôt d'Annecy.

Tels sont encore les reproducteurs issus de la nouvelle famille Norfolk-Bretonne qui ont déjà acquis de la notoriété.

On ne saurait dire que du bien de ces derniers, car ils réalisent le *desideratum* de notre époque, c'est-à-dire le bon et beau cheval de trait apte au service du demi-luxe et de l'armée.

Sa structure est solide, sa forme compacte ; il a belle apparence dans ses lignes, dans ses attaches, sans être pour cela un fashionable. Il est rustique à souhait, d'humeur accommodante et facile, leste au trot, et travailleur paisible.

Le jour où la Bretagne sera en mesure de vendre chaque année à l'établissement privé 200 étalons Norfolk-bretons, toute notre espèce « commune sera vite transformée, et la France sera alors le pays de l'Europe le plus riche en bons chevaux, en *chevaux à tout faire*. Il ne faudrait pas 20 ans d'efforts suivis pour atteindre ce brillant résultat »⁷

Je termine par une citation qui exprime en peu de mots, et très exactement, ce qui précède :
« Produit agricole au même titre que le bœuf, ou que les céréales, le cheval doit convenir, par le choix judicieux, à la nature du sol, aux facultés nutritives des plantes, aux conditions climatiques et hygiéniques, au genre de travail demandé, aux débouchés ouverts par le commerce, sous peine de tenir en échec toute spéculation »⁸.

Marquis de Virieu

Le Moniteur viennois, 31 décembre 1880

Vienne, le 27 Décembre 1880.

Monsieur le Rédacteur du *Moniteur viennois*,

En réponse à la lettre de M. le Marquis de Virieu, publiée dans les N° des 15 et 22 octobre de votre journal, j'ai l'honneur de vous communiquer la réplique de M. Delimoges, dont le travail sur l'amélioration chevaline dans les départements voisins avait été cité par moi dans le cours de la discussion. Celle communication aurait pu vous être faite depuis longtemps, mais des raisons, que je n'ai point à exposer ici, m'ont causé ce retard.

Veillez agréer, M. le Rédacteur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

QUESTION CHEVALINE

Dans son numéro du mois de septembre dernier, le *Sud-Est* a publié sur la question chevaline dans l'Isère un article de M. le Marquis de Virieu, dont je tiens le talent et les connaissances spéciales en trop haute estime pour ne pas désirer lui répondre quelques mots.

Cet article a été écrit principalement, comme le dit son auteur, pour rendre à certains faits avancés par moi dans une brochure citée dans le *Sud-Est*, leur véritable signification.

On prétend que je me suis trompé quand j'ai dit que dans la Saône-et-Loire la Société étalonnière, convaincue qu'elle faisait fausse route en achetant des chevaux fuis, et qu'elle allait contre les tendances et les intérêts des reproducteurs, achetait des chevaux de trait, etc., et on m'objecte une déclaration du Président de la Société étalonnière, ainsi conçue :

« La Société étalonnière de Saône-et-Loire a transformé les chevaux des arrondissements » de Chalons et de Louhans par l'emploi simultané de reproducteurs de trait léger et demi-sang,

⁶ *Sud-Est*, numéro de décembre 1879 et suivants.

⁷ Gayot, *Journal d'agriculture pratique*, 2 septembre 1880.

⁸ *Sud-Est*, juillet 1880, p.272.

bien étoffés, mais non sans origine. Sur 42 étalons ayant fait la monte en 1880, il y avait 28 demi-sangs anglo-normands et 14 étalons de trait, bais ou noirs.

Nous n'avons pas un seul cheval de gros trait, percheron ou boulonnais ».

Les étalons de Norfolk ont admirablement produit dans ce département, mais il est trop difficile de s'en procurer. Cette lettre, paraîtrait, en effet, me donner tort, mais qu'on veuille bien se rappeler que j'écrivais la brochure, que l'on cherche à réfuter, en 1877 ; or, à ce moment, les haras n'avaient pas encore pris la déplorable et draconienne mesure consistant à ne primer que les seuls chevaux de sang. Alors, la Société étalonnière, qui avait la possibilité de faire primer les chevaux de trait qu'elle présentait, et faciliter ainsi leur vente, ne se faisait pas faute d'en amener, et de bons, au grand contentement des cultivateurs et des étalonniers : notons bien que je ne parle que du Louhannais et du Chalonnais, terrains d'action seuls réservés à la Société étalonnière.

Ce n'est pas à moi, qui connais ces contrées depuis de longues années, qui suis en rapport avec beaucoup d'étalonniers et d'éleveurs, qui, enfin, depuis 18 ans, ai suivi dans cette région, avec une attention constante, l'élevage et les foires de chevaux, qu'on peut dire le contraire. Au début, la Société amenait des chevaux fins ; la culture n'en voulait pas ; elle acheta ensuite principalement des chevaux de trait : on ne veut pas que ce soit des percherons ou des boulonnais, soit ; qu'on nous dise alors d'où ils venaient, ce qu'on oublie de faire. Peu nous importe, au surplus ; ce qu'on ne niera pas, c'est que ces chevaux n'aient été la cause d'une réelle amélioration dans la race locale, ainsi, du reste, que le constataient le Préfet du département et le rapporteur du Conseil général à la session de 1876, M. de Rambuteau, dont on ne détruit pas l'assertion, en disant qu'il se méprend : cela reste à prouver. On ne contestera pas non plus, je le suppose, que ces MM. n'aient été bien placés pour apprécier ce qui se passait sous leurs yeux, dans leur propre pays.

Depuis, l'administration des haras, avec l'absolutisme qui caractérise ses moindres actes, a décidé de ne plus primer que les seuls étalons de sang ; alors la Société étalonnière de Saône-et-Loire, pour conserver à ses chevaux la prime de l'Etat et pour pouvoir continuer à vivre, en somme, a bien été obligée d'acheter des chevaux de demi-sang. De là, quoiqu'on puisse dire, l'augmentation de son effectif de chevaux de cette sorte.

Maintenant veut-on un exemple de la faveur que la culture accorde à ce genre de cheval. La Société vend aux étalonniers le cheval moyennant un prix de..., et celui-ci touche la prime et le prix des saillies. Supposez qu'un cheval soit vendu 2,000 fr. ; s'il est primé à 500 fr., ce qui est un minimum, il suffit que ce cheval reste apte à la saillie pendant 4 ans, pour que l'acheteur rentre dans son capital. Les conditions, comme on le voit, ne sont pas mauvaises : or, quand la Société étalonnière amenait des chevaux de trait et des chevaux de sang, la prime de ces derniers était en général beaucoup plus forte que celle des autres : néanmoins ils n'atteignaient qu'un prix moins élevé ; de plus, les chevaux de trait, sans aucune prime, se vendaient plus cher que les étalons de sang, avec prime. On voit par là la faveur qui s'attache à ce genre de cheval. Si on en veut un autre exemple, on n'a qu'à aller aux foires de chevaux de Ciel et de Verdun, le vrai terrain sur lequel s'exerce l'influence de la Société, comme le constatait le Préfet du département. On y verra des marchands passer, sans les regarder, devant les poulains de sang, et n'en offrir aucun prix, tandis que tous les poulains de trait s'enlèvent avec faveur ; et ce que je dis là, j'en suis sûr ; je l'ai vu maintes et maintes fois ; je viens de le voir encore le 28 de ce mois, et je mets qui que ce soit au défi de me prouver le contraire. Combien de fois, n'ai-je pas entendu les marchands étrangers qui font la principale clientèle de ces foires, dire : que la Société étalonnière y prenne garde ; avec ses demi-sangs, elle perdra les foires de Ciel et Verdun. J'aurais encore beaucoup à dire à ce sujet, mais je ne veux pas abuser de l'hospitalité qu'on me donne.

Dans la Nièvre, où tout le monde est satisfait de la marche suivie, ce qui ne me paraît pas exister dans l'Isère, pas plus que dans la Côte-d'Or et dans Saône-et-Loire, chacun s'applaudit

de jour en jour davantage de la façon intelligente dont M. de Bouillé a su comprendre les véritables intérêts du pays : on fait le cheval de trait et on le fait bien ; on le vend avantageusement, c'est une considération qui a bien sa valeur : que ce soit de la spéculation et non de l'amélioration, c'est possible, quoique, pour, moi, cela reste encore à prouver, chaque pays devant, à mon avis, faire tous ses efforts pour améliorer autant qu'il le peut les produits que la nature de son sol, ses habitudes, les conditions climatériques dans lesquelles il est placé, lui permettent de produire, sans chercher à faire ce que ces mêmes conditions ne lui permettent de réussir qu'à moitié et même souvent pas du tout.

Ne rirait-on pas si on nous voyait planter, à nous autres Bourguignons, des oliviers dans la vallée de la Saône, ou des orangers sur la côte de Beaune ? Ce ne serait pas cependant plus drôle que de vouloir nous faire faire des chevaux de selle dans les conditions où nous sommes placés.

(À suivre).

Le Moniteur viennois, 7 janvier 1881

QUESTION CHEVALINE

(Suite et Fin).

Quant au sol du département de la Nièvre, je maintiens absolument ma formule : je ne crois pas que ce département, aujourd'hui si prospère était destiné à briller parmi les plus riches. J'attribue le résultat obtenu bien plus à l'intelligence des gens qu'à la nature du sol qu'ils cultivent, à leurs soins, à leur méthode rationnelle d'élevage, au choix approprié à leurs terres, qu'ils ont su faire des diverses races d'animaux, se gardant bien de prendre, par exemple, ici le mérinos, quand le Southdown ou le Dishley pouvaient seuls réussir, n'essayant pas, en un mot de faire violence à la nature, mais s'efforçant au contraire, de lui venir en aide d'une façon intelligente, et de ne lui demander que ce qu'elle pouvait leur donner. La connaissance personnelle que j'ai des travaux d'élevage des premiers éleveurs de la Nièvre, les Signolet, les Doury, les Clair, les Tiersonnier, etc., me confirme d'une façon formelle dans ma manière de voir.

Quant aux chevaux du Morvan, je regrette encore de ne pas être de l'avis de M. le Marquis de Virieu. Nous possédions, en effet, autrefois, dans les montagnes du Morvan, une race de petits chevaux excellents, aux formes un peu anguleuses, à la tête un peu lourde, mais aux jambes d'acier.

Hélas depuis que ce grand dissolvant qui s'appelle l'influence des haras a passé par là, traînant avec elle son prétendu améliorateur universel, le demi sang, qu'on aille chercher les chevaux vaillants et robustes qu'on y trouvait alors que la reproduction de la race s'opérait au moyen de la sélection, avec le concours du cheval anglais!

On ne les y trouvera plus. Dans le Jura, je ne sais si la commission a perdu du temps en cherchant à créer, au moyen du cheval de trait, des poulinières aptes à produire bon avec le cheval de sang, (but que s'était proposé aussi la Société étalonnière de Saône-et-Loire, je ne crois pas, pensant avec M. de la Morvonnais que l'amélioration, dans la question qui nous occupe, doit partir d'en bas, mais ce que je sais, c'est que si le Jura et Saône-et-Loire sont tombés dans cette erreur, si c'en est une, ce dont je doute très fort, ils la partagent avec la Société centrale d'agriculture de France et aussi avec la Société des agriculteurs de France : il n'est pas déshonorant de se tromper en pareille compagnie.

À propos de la Haute-Saône, M. le Marquis de Virieu dit que si le Département de l'Isère pouvait fabriquer le cheval mastodonte, il ne le combattrait pas à cause de la facilité de son débit.

Sans relever l'espèce de contradiction qui résulte de cette appréciation, mise en regard avec la thèse soutenue en général par lui avec le talent que tout le monde lui connaît, je ferai remarquer à mon très respecté contradicteur que moi, partisan du cheval de trait, je ne vais

pas aussi loin que lui dans cette voie : je ne suis pas l'admirateur du cheval mastodonte, de ce cheval au kilo que les Américains prisent tant et paient si cher : ce n'est pas ce cheval que je rêve pour mon pays, et surtout pour la culture : je voudrais lui voir ce cheval de moyenne taille, carré, au dessus bien droit, ample de poitrine, aux membres un peu forts, mais bien secs, aux articulations larges, trottant bien, que nous trouvions quand le demi-sang, donné partout sans discernement et sans se préoccuper du milieu où on lui demandait de se reproduire, n'avait pas gâté toutes ces précieuses qualités, sous le fallacieux prétexte d'amélioration et produit ce débordement de ficelles et de chevaux pointus impropres à tous les services, aussi bien à celui du trait qu'à celui de la selle, aussi incapables de rendre un service à un soldat qu'à un laboureur, non-valeur pour tout le monde aussi bien pour le cultivateur que pour la remonte qui ne les achète pas et ne peut les acheter, car selon la juste et spirituelle expression de M. Malé, l'État ne reconnaît pas ses bâtards.

Dans le Cher, on se sert du Norfolk et du cheval de trait : que ce soit de la spéculation et non de l'amélioration, comme le disait déjà M. de Virieu, à propos de ce qui se pratique avec tant de succès dans la Nièvre, soit, je veux l'admettre pour un instant, mais je me permettrai de lui demander quel est le but de toute opération agricole, si ce n'est de gagner de l'argent ?

En agriculture, dit M. de la Valette, tous les comptes doivent se solder par des bénéfices, et, par suite, un éleveur intelligent doit chercher les « animaux qui lui procurent un bénéfice rémunérateur, jusqu'à ce qu'on soit parvenu à lui prouver clairement que son intérêt exige qu'il adopte d'autres animaux ». Est-on parvenu jusqu'à ce jour à nous prouver que l'élevage du demi-sang procurait des bénéfices à ceux qui le pratiquent ? Dans les pays que je connais, je réponds hardiment que non : dans l'Isère en est-il autrement ? J'en doute fort.

J'arrive à la Côte-d'Or. M. le Marquis de Virieu a commis une confusion : il n'y a pas dans la Côte-d'Or d'étalons de trait depuis 1864 ; il n'y a malheureusement que des chevaux de demi-sang, qui loin d'élever la race, l'ont singulièrement abâtardie ; je pourrais en donner exemples sur exemples, et je le ferai quand on voudra ; qu'il me suffise de dire que dans un département aussi riche que celui-là, la remonte a bien de la peine à acheter 15 chevaux par année ! Et cependant nous avons plus de 60 chevaux de demi-sang dans le haras départemental, sans compter les stations de l'État ! Proportion instructive et bien faite pour faire réfléchir les théoriciens qui croient que l'on fait un cheval absolument comme on combine deux gaz ou deux liquides !

Il est vrai que l'expérience est faite : tout le monde réclame contre cette singulière façon de faire le bonheur des gens malgré eux ; chaque année le Conseil général reçoit des pétitions concernant des cultivateurs en ce sens : cette année c'étaient ceux du canton de Genlis qui réclamaient le retour au cheval de trait ; l'an prochain, ce sera d'autres, et l'on peut prévoir le moment, où comme dans les Ardennes, on reviendra purement et simplement à des procédés moins désastreux pour les intérêts de la culture.

En résumé, je ne suis pas et je n'ai jamais été l'ennemi du cheval de sang : je voudrais seulement le voir à sa place : si en Normandie, pays d'élevage de ce cheval par excellence, ou toutes les conditions favorables sont réunies pour son succès, on n'en réussit que 25 sur 100 (ce n'est pas moi qui dis cela, c'est M. Samson, le professeur de zootechnie de l'Institut agronomique), combien en réussira-t-on dans la Côte-d'Or ? Point. Quant à l'Isère, je pose la même question, laissant à ceux qui connaissent mieux que moi ce département le soin de répondre.

Il faut pour qu'un cheval réussisse dans un pays, qu'il convienne bien à sa culture, à ses débouchés commerciaux, à ses besoins. S'il ne réunit pas ces conditions, et c'est malheureusement le cas des produits du demi-sang dans les pays que je connais, c'est un produit manqué, c'est une non-valeur, et en agriculture il n'en faut pas, et cela est vrai aussi bien dans l'Isère que partout ailleurs.

J. Delimoges,

Président du Comice de Seurre, Côte-d'Or.

Le Moniteur viennois, 21 janvier 1881

DANS L'ISÈRE, PAR J.-A. REVOUY.

La réplique de M. Delimoges était nécessaire pour rétablir les faits mal interprétés ou dénaturés par M. de Virieu, dans le cours de la discussion engagée dans le Journal le *Sud-Est*, je devais donc la priorité à cet article. Les lecteurs du *Moniteur Viennois* ont pu voir dans les numéros précédents avec quelle conviction, montrant les faits pratiques à l'appui, M. Delimoges est venu réfuter la critique, peut-être sincère, mais entièrement erronée de M. de Virieu.

L'accueil qui m'avait tout d'abord été fait dans le journal le *Sud-Est*, aurait pu me faire supposer que la lutte engagée plus tard à ce sujet, devait se continuer à armes égales, Mais il n'en est rien ! Le *Sud-Est* publiait dans ses numéros de décembre 1879, janvier et février 1880, un article intitulé : « Observations sur la réunion qui a eu lieu à Vienne, le 29 Juin 1879 ». Jusque-là, tout est régulier. C'était une attaque qui était dirigée à l'adresse des propositions admises dans la réunion que j'avais eu l'honneur de présider.

Plus tard j'appris par hasard que cet article avait aussi été publié dans le *Mémorial de Bourgoin*. Je ne me récrie point contre cette publication, qui cependant, par déférence aurait dû m'être communiquée, puisqu'elle portait une attaque dirigée contre moi. J'adressais ensuite au journal le *Sud-Est*, un manuscrit contenant une réplique. Il fut suivi de deux lettres restées sans réponse. La troisième seulement, que j'avais eu soin de recommander à la poste, eut la faveur d'un accusé de réception de la part du gérant, m'annonçant que ma prose ne pouvait être insérée dans le prochain numéro faute de place.

Cependant, enfin apparut ce numéro depuis longtemps promis. Mais je ne fus point surpris en le parcourant de n'y point voir figurer encore en entier le manuscrit que j'avais adressé. Seul le travail que j'avais cité et que j'avais extrait d'une brochure due aux talents de M. Delimoges, avait été reproduit.

Telle est la façon cavalière avec laquelle le Journal le *Sud-Est* a tronqué le travail que l'on m'avait promis de reproduire.

Je ne me serais pas permis cette explication si le fait n'avait un intérêt général. Je n'ai ici pour but que de faire ressortir la vérité des ornières dans lesquelles les théoriciens nous font patauger et de montrer avec quel sans gêne ils dépensent notre argent sans obtenir aucun résultat.

M. le Marquis de Virieu me signale une enquête qui a été faite dans les conditions mêmes de ma proposition. J'ai trop de respect pour mes adversaires d'opinion pour porter un démenti formel à cette affirmation, mais je crois que mes craintes ou mes méfiances, puisque mon contradicteur a prononcé ce mot, sont trop fondées et trop bien justifiées, n'aurais-je à en juger que par les faits que je viens de signaler.

Je reste donc bien convaincu que l'enquête signalée par mon contradicteur a été faite dans des conditions telles que tout le monde n'avait pas voix au chapitre. Les partisans du cheval anglais étaient seuls interrogés. Il est facile de comprendre alors que les réponses lui ont été favorables.

Je ne veux nullement contester ce qui se passe à La Tour-du-Pin, ni même faire allusion, le moins du monde, au splendide hippodrome qui est loin assurément de flatter le goût de nos éleveurs et de nos laboureurs, tout en reconnaissant dans une certaine limite l'utilité de l'institution des courses.

Puisque M. de Virieu veut bien m'inviter à assister au concours hippique de La Tour-du-Pin, à mon tour, il me permettra de l'inviter à suivre les commissions hippiques dans l'arrondissement de Vienne. Les résultats, tant beaux soient-ils à La Tour-du-Pin, par contre sont navrants chez nous.

Faut-il le répéter de nouveau ? Combien y avait-il de concurrents au concours hippique de La Verpillière cette année? Oserai-je le dire? N'est-ce pas une honte pour les partisans du cheval anglais. Il y en avait UN ... pour cinq primes à distribuer. Gloire et honneur à cet unique concurrent ! ! ! À Saint-Symphorien-d'Ozon, un peu plus de succès....sept...Oh! Prodiges.

Peu de mécontents comme on le voit, deux réprouvés seulement. Voilà l'enquête à laquelle M. de Virieu, est prié d'assister. Il jugera, il se convaincra par ses propres yeux.

S'agit-il des commissions de remonte. Combien achètent-elles de chevaux dans l'Isère? C'est une question à laquelle je ne saurais répondre, car il me manque des documents ; mais ce que je puis affirmer c'est que je n'ai jamais vu acheter un seul cheval à Vienne, par les commissions de remonte.

Ce serait temps ce me semble de mettre fin à une aussi désastreuse perle pour notre agriculture. De toutes parts, les vétérinaires protestent à chaque instant, les éleveurs se récrient contre le système arbitraire actuellement employé. Mais malgré toutes ces réclamations incessantes, jusqu'ici de quelque part qu'elles viennent elles sont toujours restées lettre-morte et cependant cette grave question est aujourd'hui jugée par le public.

En vain on nous objectera que les protestations émanent d'hommes, praticiens ou éleveurs, méfiants ou de mauvaise foi. Ce que l'on ne pourra nier, c'est qu'il se produit une réaction irrésistible en faveur du cheval de trait. Je n'en veux pour preuve que les vœux émis par la Société des agriculteurs de France, par le retrait de la subvention accordée précédemment par le Conseil municipal de Lyon, aux concours hippiques de cette ville, par les Sociétés agricoles de divers départements, par les Sociétés vétérinaires, par une foule de protestations privées et enfin la victoire éclatante que nous devons à l'Arrêté du Ministre de l'Agriculture et du Commerce, à la date, toute récente, du 23 décembre dernier, ainsi conçue :

« Le Ministre de l'Agriculture et du Commerce,
Vu l'arrêté en date du 18 octobre 1880, qui règle les dispositions du concours régional agricole de Versailles, pour 1881 ;
Vu les vœux émis par les délégués des Associations agricoles, tendant à ce qu'un concours de chevaux de trait fût annexé aux concours régionaux agricoles; sur les rapports des directeurs de l'Agriculture et des Haras

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. — Il est créé au concours agricole de Versailles, qui doit se tenir dans cette ville, du 18 au 27 Juin 1881, pour les départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Seine, de Seine-et-Marne, Seine-et-Oise et de la Somme, une division spéciale comprenant les animaux de l'espèce chevaline ».

Les deux premières catégories sont affectées aux races de chevaux de trait, percheronne, boulonnaise, bretonne ou analogue, auxquelles il est alloué la somme de 8 950 francs, réparties en huit sections et 4 650 fr. aux races propres à la selle et 4 650 aux races propres à l'attelage léger, répartis également en huit sections.

À la même date, un 2^{ème} arrêté dote de la même faveur, le concours régional d'Epinal, qui aura lieu du 15 au 20 Juin 1881, pour les départements des Ardennes, de l'Aube, de la Marne, de la Haute-Marne, de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Vosges.

La même subvention est également accordée aux races de chevaux de trait. N'est-ce pas un des plus beaux succès à enregistrer à leur avoir.

Le département de l'Isère comprendra-t-il enfin qu'il a à suivre le mouvement ascensionnel qui se produit. Il faut espérer que l'admission de l'espèce chevaline dans les concours régionaux s'étendra encore à l'avenir à d'autres localités et que bientôt notre département, depuis si longtemps en souffrance, pourra enfin en bénéficier. Mais avant c'est à notre Assemblée départementale à agir en conséquence, c'est à elle de préparer le terrain d'action, à favoriser la production du cheval qu'il nous est possible de faire, celle du cheval de trait. C'est

à elle à montrer aux éleveurs, qui le réclament instamment, qu'elle n'est pas toujours une sinécure vis-à-vis de cette question. Le moment est opportun. C'est assez de laisser le monopole de la production chevaline entre les mains de l'Administration des haras qui anéantit la valeur de notre race locale.

Qu'elle fasse le cheval de luxe, le cheval de salon, si cela lui convient, mais qu'elle ne nous oblige pas à le faire nous-mêmes, chose impossible à nous Dauphinois.

Qu'elle ne nous empêche pas de faire le cheval de travail, le cheval du laboureur, que les idéologues sont encore très heureux de rencontrer, parce que c'est lui qui leur fournit, à ses dépens, le pain quotidien de leur gentilhomme d'écurie.

J.-A. REVOUY. Vétérinaire.

Document N°19 Manifeste du Comice agricole de Vienne en faveur du cheval de trait devant le Conseil départemental d'agriculture de l'Isère, séance du 2 avril 1892

Source : *Le Sud-Est*, Bulletin du Conseil départemental d'agriculture et des associations agricoles de l'Isère, juin 1892, pp. 177-183

Stations d'étalons de l'État.

La parole est donnée à M. Revouy, médecin-vétérinaire à Vienne, qui prononce le discours suivant :

« Monsieur le Président, Messieurs, c'est au nom du Comice agricole de Vienne que j'ai l'honneur de vous présenter un vœu, émis lors dans sa dernière réunion, en faveur de l'introduction des chevaux de trait dans les stations de l'état. Il s'agit, comme vous le voyez, d'une question très importante et qui intéresse au plus haut degré l'élevage du cheval. Je voudrais pouvoir vous indiquer de suite le rôle négatif, rempli, chez nous, par les stations d'étalon, occupées exclusivement par des chevaux anglo-normands.

On a déjà dit bien souvent – et avec raison- dans les sociétés agricoles, au sein des conseils d'arrondissement, du Conseil général, et ailleurs, que ces chevaux ne répondent pas au besoin de notre agriculture...

Il me serait, au contraire, facile de vous démontrer que les chevaux de trait réunissent à peu près toutes les conditions de réussite nécessaires à notre pays, et que la grande majorité des agriculteurs pensent comme moi. C'est mon opinion, Messieurs. Je l'ai formulée bien souvent déjà. Je l'ai même soutenue contradictoirement avec l'un de nos plus savants éleveurs de l'Isère, il y a près de quinze ans. Depuis cette époque, l'étude et l'expérience, loin de modifier ma première impression, n'ont fait que l'asseoir et l'affermir.

Les cantons de Vienne-Roussillon possèdent deux stations d'étalons : Septème et Roussillon. Au début, la première avait trois chevaux et la seconde quatre. Actuellement il n'y en a plus que deux dans chacune d'elles, et ils suffisent amplement. Le prix de la saillie est de 3 fr. Nous avons dans la région quelques étalons de trait autorisés. Le prix de la saillie de ces derniers est de 10 à 15 fr. Inutile de vous dire qu'ils ne sont pas subventionnés, pas plus par le département que par nos sociétés agricoles, dont les ressources sont du reste bien restreintes.

Remarquez bien, Messieurs, que, dans des conditions semblables, ces chevaux sont des concurrents qui luttent à armes inégales avec les étalons anglo-normands, dont les subsides ne manquent pas plus à eux qu'à leurs produits.

Malgré cette inégalité choquante, je puis affirmer, sans crainte de m'éloigner de la vérité, que ces chevaux autorisés ont une clientèle au moins quatre fois plus nombreuse que celle des chevaux de l'État.

Ne semble-t-il pas que ce seul fait en dise assez par lui-même, pour que l'Administration supérieure fasse droit aux doléances de nos agriculteurs !

En 1880, je faisais l'acquisition de deux étalons : un cheval de trait et un cheval arabe. L'un et l'autre faisaient l'admiration des éleveurs, le cheval de trait surtout. Je m'adressais à

l'administration des haras dans l'espoir d'obtenir, sans trop y compter cependant, l'approbation pour mon cheval de trait. Il me fut répondu que je ne me trouvais pas dans les conditions exigées pour l'approbation. Je dois à la vérité reconnaître que j'ignorais à cette époque l'existence de la carte hippique qui interdit l'accès des chevaux de trait approuvés dans certaines régions.

Vous m'excuserez, Messieurs, si je me permets de vous entretenir ici d'un fait qui m'est personnel. Si je le fais, c'est pour deux raisons : c'est tout d'abord pour vous indiquer l'ostracisme de l'administration des haras, et ensuite pour vous faire connaître la disproportion qu'il y a eue dans le nombre de juments livrées à mes chevaux.

Le résultat a été de 122 juments présentées, malgré la proximité et le nombre des stations d'étalons des haras ou d'étalons anglo-normands approuvés. La part du cheval de trait – approuvé – a été de 105. Le cheval arabe, quoique bon reproducteur et malgré des formes splendides, mais plus sveltes, n'obtint pas tous les honneurs de l'entreprise !

Vous le voyez, Messieurs, lorsqu'il y a 15 ou 25 juments pour les chevaux fins, il y en a 100 qui vont aux étalons de trait. Et, à cette occasion, n'accusez pas l'éleveur de routinier, car il est ici guidé uniquement par son expérience.

Ne croyez pas non plus que ces 15 ou 20 juments soient les meilleurs sujets de la localité, les plus beaux et les mieux sélectionnés. Il n'en est rien, bien au contraire.

Quel est donc le petit nombre de propriétaires qui accordent leur préférence aux chevaux fins ? Ils sont de plusieurs catégories : 1° il y a d'abord ceux qui spéculent sur les prix de la saillie, ce sont les moins nombreux ; 2° il ya ensuite ceux qui spéculent sur les primes futures, que l'on ne manque pas de faire miroiter aux yeux des pauvres fermiers, ce sont les plus nombreux ; 3° enfin, il y a les indifférents qui conduisent leurs juments à la station la plus voisine et qui spéculent, eux aussi, sur le temps qu'ils auraient à dépenser pour un déplacement.

Aux haras, toutes les juments sont acceptées, sans tenir compte des tares transmissibles ou autres défauts : il y a du reste pénurie de clients, et on ne saurait agir autrement.

Ne devrait-il pas être incontestable que les chevaux de l'État soient supérieurs à ceux de l'industrie privée ? Cette supériorité, si elle était réelle, jointe au prix minimum de la monte, ne devrait-elle pas attirer la totalité des juments ?

S'il en était ainsi - et il est très fâcheux que cela ne soit pas - les haras nationaux n'auraient-ils pas alors la faculté de sélectionner, c'est-à-dire de faire un choix judicieux de juments, de faire, en un mot, la véritable amélioration des races et même de l'espèce ?

Ne serait-il pas alors, mais alors seulement, dans leur vrai rôle ?

Ils ne devraient réserver leurs chevaux qu'à des juments s'adaptant, par leurs conformations et leurs aptitudes, au but que l'on se propose. On éviterait ainsi de produire ces chevaux ratés, ces non-valeurs qui, de foires en foires, vont enfin échouer à vil prix à la voiture numérotée du fiacre ou à celle du marchand ambulancier.

Mais, pour réaliser cet idéal, il faut rompre avec *l'anglo-manie*, qui n'a produit ici que des déceptions. Et, en effet, Messieurs, le cheval anglo-normand ne répond pas, par ses exigences, par son origine, aux besoins de notre région. Nos éleveurs le savent par expérience ; ils savent combien d'espérances ont été déçues !

L'agriculture proteste depuis longtemps avec la plus grande énergie contre cette atteinte à la liberté privée lui imposant un cheval, qui n'est pas celui de son choix et qui ne lui cause que des déboires. Je sais bien que l'on pourra vous dire qu'il y a lieu d'être satisfaits, que de tout temps il y a eu des mécontents dont les récriminations ne doivent pas vous émouvoir. On pourra vous dire que l'amélioration est sensible et que la production est en bonne voie. On vous dira encore – cela a déjà été dit – que si les progrès sont lents, ils n'en sont pas moins certains.

Nous allons, si vous voulez bien me le permettre, examiner quels sont ces progrès certains : - Invoquera-t-on les exhibitions des concours hippiques ? Dans ces concours, où les concurrents sont peu nombreux, les primes sont toujours en nombre égal, souvent supérieur même à celui des pouliches présentées, et quels sujets pour la plupart ? Il n'y a donc pas lieu de se féliciter de ces biens modestes exhibitions.

S'agit-il des commissions de remonte qui n'achètent pas ? En disant qu'elles n'achètent pas, je commets une erreur. En 1891, dans son rapport au Conseil général, M. le Directeur de haras annonce que ces commissions ont acheté *deux chevaux et un mulet*. C'est un encouragement, mais l'honorable Directeur a soin d'ajouter que ce n'est pas assez, et il a raison.

Dans le même rapport, je lis : « À Saint-Marcellin un nombre considérable de chevaux ont été présentés, mais d'un ordre si inférieur qu'un seul a pu être acheté ».

C'est du progrès bien lent, mais pas certain du tout.

Au sujet du concours des juments poulinières, M. le Directeur des haras ajoute : « Si le nombre a fait défaut, la qualité existe toujours dans les principaux concours ».

Tel est l'avis de M. le Directeur des haras, mais ce n'est pas celui de la majorité des éleveurs. Où je suis en parfaite communion d'idées avec cet honorable collègue, c'est lorsqu'il ajoute que : « le grand vice de l'élevage en Dauphiné, c'est qu'il est fait à l'écurie ».

Mais si l'élevage est fait à l'écurie, l'anglo-normand n'a que faire dans notre région, qui n'a rien de commun avec les plantureuses plaines de la Normandie et avec un système d'élevage perfectionné dont ne s'accommodent point nos éleveurs. Soyez persuadés, Messieurs, le vice principal de l'élevage ne réside pas tout entier dans le régime de la stabulation permanente. Il y a un autre vice, autrement plus grave, autrement important, autrement coûteux au département et à l'État et qu'il serait cependant si facile de faire disparaître : ce vice, c'est l'admission d'un type unique d'étalons, devant s'adapter, bon gré mal gré, à toutes les juments, quelles qu'en soient la race, la provenance, la conformation ou les aptitudes. C'est le tailleur d'habit qui n'aurait à sa disposition qu'un seul patron, qu'un seul genre d'étoffe. Le morcellement de la propriété, la nature de notre sol, le mode d'élevage, sont autant de causes directes, j'en conviens, du grand vice de l'élevage du cheval en Dauphiné, dont parle M. le Directeur des haras. Mais ces causes-là sont précisément un obstacle insurmontable à l'élevage du cheval de luxe chez nous.

Les subventions accordées aux produits des chevaux de l'État pourraient, je crois, être beaucoup plus fructueusement utilisées, à la satisfaction de tous, en les allouant à l'industrie privée, à l'élevage du cheval de trait.

Pour toutes ces raisons, je viens donc, au nom du Comice agricole de Vienne, prier le Conseil départemental d'agriculture de vouloir bien émettre un vœu conforme à celui qu'il a émis lui-même *en faveur de l'introduction des étalons de trait dans les stations de l'État*.

M. *Saint-Romme* appuie la proposition de M. Revouy. L'honorable député a visité, en Normandie, le dépôt général de Saint-Lô, qui est chargé d'approvisionner tous les départements. Des chevaux spéciaux avaient été fabriqués, il y a quelques années, pour le Sud-Est et le département de l'Isère en particulier, mais ces chevaux ont été refusés par l'administration locale des dépôts secondaires qui demandaient des chevaux fins. Or, c'est le contraire que désirent les agriculteurs. Il nous faut des chevaux à deux fins.

M. *J. Genin* explique qu'il y a plus de vingt ans que les Comices et les Sociétés d'agriculture émettent des vœux semblables dans l'intérêt de l'agriculture régionale, et qu'il importe d'introduire des reproducteurs, de trait dans nos stations de l'État.

M. le Directeur des haras dit qu'il n'a pas, comme M. Revouy, pu préparer un discours sur la question. Il doit tout d'abord faire observer qu'un obstacle, qu'on n'a pas le pouvoir d'éviter, s'oppose à l'introduction des étalons de trait dans nos stations de l'État. La loi de 1874, ou du moins la carte de distribution des étalons qui lui a été annexée, ne comprend pas

le département de l'Isère parmi ceux qui peuvent recevoir des étalons de trait. La discussion sur ce point est donc superflue en l'état.

M. Durand-Savoyat et divers membres contestent l'exactitude de cette affirmation, trop absolue selon eux : la carte dont il s'agit peut être modifiée.

M. de Chavigné répond qu'on a déjà plusieurs fois essayé, sans succès, d'obtenir ces modifications

M. de Chavigné – continuant – montre, par les statistiques de l'ancien haras de Grenoble, que les essais nombreux ont été faits successivement dans l'Isère, et que les étalons de toute nature, y compris ceux de trait, qui y ont été employés par l'État, n'ont donné que des résultats très insuffisants. Cette situation tient à ce que souvent les poulinières sont trop âgées ou défectueuses, qu'on n'élève pas suffisamment les produits nouveaux, qui sont enlevés par le commerce et ne concourent pas, dès lors, à l'amélioration de la race, et, enfin, à ce que l'élevage se fait généralement à l'écurie : le cheval a besoin d'être élevé au grand air et en liberté.

Il est possible, selon lui, de donner satisfaction aux *desiderata* formulés par les éleveurs, en mettant à leur disposition des étalons demi-sang plus amples, pouvant produire le cheval d'artillerie, qui est le type du cheval à deux fins, qui conviendrait généralement dans le département de l'Isère. Il s'efforcera de donner ces indications à son administration, pour ce qui est des parties du département où le cheval fin ne pourra être produit (marques d'assentiment).

M. Revouy estime que le cheval breton est le type du vrai reproducteur pouvant améliorer la race de notre région, mais qu'il faut l'employer avec persévérance. Il cite un exemple d'un étalon breton qui a laissé après lui des sujets qui ont ensuite perpétué les caractères du type primitif avec une telle fixité, que l'on a pu en retrouver des traces après trente ans, même dans les croisements.

On ne saurait sûrement en dire autant de l'anglo-normand, qui ne nous cause que des déboires en désorganisant nos races locales. Les produits ne sont point, contrairement à ce que nous dit M. le Directeur des haras, vendus au commerce ni exportés : car je voudrais bien connaître le malheureux pays qui se chargerait d'une telle besogne. Si l'on exporte ou si l'on vend quelques chevaux au commerce, ce sont bien des poulains de trait achetés dans le Nord à 6 ou 8 mois et ensuite vendus d'une façon très rémunératrice à 4 ou 5 ans au commerce. Veuillez, je vous prie, ne pas confondre ces chevaux avec les produits des anglo-normands.

M. le Directeur annonce que les étalons de demi-sang breton existent déjà à Crémieu et Meyzieu. Le croisement du demi-sang breton avec la race du pays améliorée donne d'excellents produits pour l'artillerie et le trait.

M. Émile Durand-Savoyat rend hommage aux efforts que M. de Chavigné a fait pour doter le département de l'Isère d'étalons se rapprochant des étalons de trait, que demandent depuis longtemps les hommes compétents et toutes les sociétés d'agriculture.

M. de Chavigné s'est parfaitement rendu compte de la situation. Il a droit à nos éloges. Ce n'est pas de sa faute s'il n'a pu entièrement donner satisfaction aux réclamations des éleveurs dauphinois.

La question des étalons anglo-normands est jugée. Ils ne donnent que des produits décousus, qui ne trouvent pas acquéreur. L'année dernière, la remonte a acheté un cheval et deux mules dans l'arrondissement de Saint-Marcellin, et un cheval dans celui de la Tour-du-Pin. Voilà le résultat des efforts anciens et répétés de l'État et des dépenses considérables qu'il fait chaque année pour l'élevage. De tels faits se passent de commentaire. La France est la victime des éleveurs normands.

Mais M. de Chavigné se trompe quand il pense que la discussion soulevée est oiseuse, parce que l'administration des haras est liée par la loi de 1874.

D'abord, la loi du 29 mai 1874 dit que les étalons seront choisis parmi les différentes races et renfermeront le plus de chevaux de sang qu'il se pourra. Or, on n'a pris jusqu'à ce jour que des barbes ou des anglo-normands. Il y a d'autres races, au moins égales à celle-là, et qui, eu égard aux conditions de climat, de nourriture, d'élevage, donneraient, - non pas de meilleurs résultats, puisque le succès des anglo-normands a été absolument négatif dans l'Isère, - mais donneraient sûrement des résultats appréciables. Pourquoi exclurait-on les bretons, les ardennais, les chevaux des marais de Bourgoin, etc. ? Parce qu'ils n'ont pas de sang. Mais c'est par suite d'un abus de la phraséologie sportique que l'on admet que l'anglais seul a du sang. Ont du sang tous les chevaux de race.

Au surplus, la discussion est loin d'être oiseuse. L'État s'est trompé dans l'Isère comme dans beaucoup d'autres départements. Le malheur est qu'il trompe aussi les agriculteurs, et que de la meilleure foi du monde, croyant leur venir en aide, il commet une mauvaise action. C'est, en effet, commettre une mauvaise action que de fermer les yeux à l'évidence et de pousser de malheureux éleveurs à s'appauvrir, le tout parce qu'il plaît à l'administration des haras de rester ignorante. Que l'État attelle à son char le cheval et les deux mules qu'il a achetées à Saint-Marcellin : qu'il se glorifie de cet incomparable résultat : qu'il persévère dans cette tâche laborieuse et féconde ; qu'il jette aux éleveurs normands l'argent des contribuables ; qu'il pousse nos cultivateurs à produire des chevaux, qu'ils ne vendent jamais, c'est affaire aux pouvoirs publics de chercher à le ramener dans une meilleure voie. Mais le Conseil départemental d'agriculture peut s'adresser aussi au département. Il peut lui demander de protester contre de pareils agissements ; il peut aussi, et surtout, lui demander de consacrer des fonds à l'achat d'étalons choisis judicieusement et dont le croisement nous rendra nos belles races de pays, qu'une anglomanie mal comprise a cherché à faire disparaître, et qui, au lieu de déceptions, donneront un profit à nos éleveurs.

M. Paviot pense de même, mais il ajoute qu'en raison du mode d'élevage de l'Isère, il faut que l'administration fournisse des étalons courts jointés ; ces derniers sont meilleurs pour notre département, pauvre en herbages. Ici, l'animal long-jointé fausse toujours ses aplombs, étant élevé trop longtemps en stabulation. Il propose d'émettre également le vœu que la loi de 1874 soit révisée, de façon à permettre d'introduire des étalons de trait dans les stations de l'Isère.

Durand-Savoyat et plusieurs membres disent que cela n'est pas nécessaire, la loi n'étant pas aussi formelle qu'on a bien voulu le prétendre.

M. le Président résume la discussion : il dit qu'il résulte de l'ensemble des opinions émises, que l'assemblée est favorable en très grande majorité à l'introduction des étalons de trait léger dans les stations de l'État, mais que la question des voies et moyens n'est peut-être pas suffisamment éclaircie. Il appartiendra, par suite, à l'État et au département d'adopter la procédure qu'il conviendra, pour réaliser les desiderata indiqués.

Sous ces réserves, il met aux voix la proposition de M. Revouy, qui est adoptée à l'unanimité.

Document N° 20 La Question chevaline dans l'Isère, d'après le vétérinaire Revouy porte-parole du Comice agricole de Vienne, juillet 1892

Source : *Le Sud-Est*, bulletin du conseil départemental d'agriculture et des Associations agricoles de l'Isère, juillet 1892, pp. 223-224

La reproduction, dans le *Sud-Est*, du compte-rendu de la séance du 2 avril du Conseil départemental d'agriculture, m'a valu un nombre assez considérable de lettres émanant soit des éleveurs de l'Isère, soit de pionniers qui, dans d'autres départements, luttent, eux aussi, contre les procédés absolutistes de l'administration des haras.

Je ne me doutais pas, en portant cette question des chevaux de trait au Conseil départemental d'agriculture, rencontrer sur ce terrain un aussi grand nombre de partisans de la suppression du cheval anglo-normand comme améliorateur dans notre région et dans les régions similaires. Je vois, par là, combien cette cause est juste et combien sont appréciés à leur juste valeur les résultats obtenus jusqu'ici par la théorie néfaste de l'anglo-manie.

Partout, comme dans l'Isère, on ne peut opposer, aux réclamations incessantes, que cette fameuse carte hippique, œuvre d'hippologues en chambre, et que l'on nous montre comme une véritable muraille de Chine.

Plus on examine la question, plus on s'aperçoit que, comme le disait fort bien, il y a longtemps déjà, mon regretté confrère Quivogne : « L'industrie chevaline de la France (et cela est surtout vrai dans l'Isère) n'est en réalité menacée que par les dangers que l'administration des Haras lui fait courir ».

Toutes les lettres que j'ai reçues sont également unanimes sur ce point capital ; aussi, m'engagent-elles vivement à poursuivre énergiquement la campagne entreprise.

Mes aimables correspondants, que je tiens ici à remercier de leur sympathie, me font tous observer et manifestent leur crainte que sans persévérance nos vœux risquent de rester enfouis dans les bureaux.

Le Comice agricole de Vienne a bien voulu se mettre en avant, j'ai le ferme espoir que toutes nos sociétés agricoles de l'Isère le suivront dans ce mouvement, et mon but est ici de les inviter sans retard à ne pas rester inactives.

Il est de toute nécessité qu'elles indiquent leurs préférences. Je n'ai pas à leur tracer ici une ligne de conduite à ce sujet, elles sont toutes trop pénétrées de leur devoir et trop respectueuses des intérêts agricoles pour ne pas manifester en toute liberté leur opinion de la façon la plus catégorique pour ou contre le cheval de trait. Il ne faut pas qu'elles se désintéressent d'une question aussi importante. Imitons la Nièvre qui a su se passer de la tutelle de l'administration des Haras. Ce département fait aujourd'hui de superbes chevaux de trait qui bientôt rivaliseront avec le percheron, et que les éleveurs du Nouveau-Monde savent déjà très bien apprécier. La création de cette nouvelle race de trait enrichit ce département.

Après un aussi piteux échec que celui auquel nous venons d'assister dans les concours de pouliches, il serait vraiment inexplicable que l'on ne comprenne pas l'impuissance et l'inutilité d'une administration qui n'a pu se maintenir, jusqu'à ce jour, que grâce aux protections puissantes qui n'ont cessé de veiller et qui veillent encore sur elle avec un soin jaloux.

Le Comice agricole de Vienne a, dans sa dernière assemblée générale, renouvelé le vœu formulé précédemment et a chargé son bureau d'être son interprète auprès de M. le Préfet et auprès du Conseil général, qui, nous l'espérons, ne refuseront pas une part de la subvention qui est si largement octroyée à l'administration des Haras. Je le souhaite pour ma part, bien sincèrement.

Revouy, vétérinaire à Vienne.

Document N° 21 Lettre du Comice agricole de Vienne-Roussillon au Conseil général de l'Isère condamnant l'emploi des étalons anglo-normands proposés par le dépôt d'étalons d'Annecy, 10 août 1892

Source : Edmond LAVALARD, *Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transport*, Paris, Firmin Didot, 1894, 2 volumes, volume I : Alimentation, écuries, maréchalerie, volume II : choix et achat du cheval, utilisation, situation actuelle, pp. 288-290

Nous avons l'honneur de vous transmettre le vœu émis à l'unanimité par le Comice agricole de Vienne-Roussillon, dans sa dernière Assemblée générale et qui a pour but de

solliciter de votre bienveillance, l'obtention d'une part de la subvention attribuée à l'administration des Haras.

Cette subvention, qui dans l'esprit de l'Assemblée départementale est destinée à contribuer à l'amélioration du cheval dans le département de l'Isère et à la défense du pays, n'a produit jusqu'ici aucun des résultats que vous êtes légitimement en droit d'en attendre. Le cheval étalon, soit disant améliorateur, utilisé par l'administration des Haras, a amené, vous le savez, Messieurs, une perturbation désastreuse dans notre élevage.

Sous son influence, nos anciennes races locales, dont les formes étaient assurément imparfaites, mais dont la résistance ne souffrait aucune comparaison, ont complètement disparu. Elles ont fait place à des chevaux disparates, sans caractère de race, la plupart sans valeur, presque tous invendables. La remonte même les dédaigne avec une telle persistance que l'agriculture, désespérant de trouver un débouché quelconque, en abandonne l'élevage.

L'opinion générale, les hommes les plus compétents, les vœux émis à l'unanimité par le Conseil départemental de l'agriculture de l'Isère dans sa séance du 2 avril dernier, condamnent absolument les procédés mis en pratique jusqu'à ce jour par l'administration des Haras et accordent, sans réserve, leurs préférences aux chevaux de trait de races pures, ce qui est du reste justifié par la science et par la pratique.

Nous nous faisons un devoir, Messieurs, de vous soumettre les considérants ci-après qui ont motivé l'élaboration du vœu émis par le Comité agricole de Vienne-Rousillon :

Considérant que l'administration des Haras, sous le louable prétexte de faire le cheval de guerre, s'applique uniquement à la production du cheval de cavalerie légère, dont l'élevage est impossible ou trop onéreux dans notre département ;

Considérant que le cheval de guerre ne comprend pas uniquement le cheval de cavalerie légère, mais aussi bien le cheval d'artillerie, qui n'est autre que le cheval de trait, dont la production est absolument compatible avec notre climat, notre sol, notre mode d'élevage ;

Considérant que la loi du 29 mai 1874, que l'administration des Haras oppose à nos réclamations, prescrit au contraire au Conseil supérieur des Haras de prendre l'avis des Conseils généraux (art.2,§3) ;

Considérant que cette même loi prescrit aussi de choisir parmi les chevaux étalons, les chevaux de toutes races (art.4) ;

Considérant que l'administration des Haras n'a pas tenu compte de ces prescriptions de la loi, et qu'à l'encontre des principes élémentaires de la zootechnie, elle emploie sans succès, depuis bien des années, des chevaux issus de croisements, des métis, qui, en raison de leur origine, ne transmettent pas, ne peuvent pas transmettre leurs caractères à leurs descendants ;

Considérant que l'emploi du cheval anglo-normand susvisé n'a amené que la dégénérescence de nos anciennes races, en élevant beaucoup trop la taille au détriment de la résistance, des aplombs et de la conformation ;

Considérant que dans l'Isère le seul cheval possible est le cheval de trait léger, de taille moyenne, dont le débouché est assuré non seulement à la remonte pour l'artillerie, mais encore à l'Industrie, au Commerce, peut-être même à l'exportation ;

Considérant qu'en cas de guerre les chevaux issus actuellement des étalons des stations de l'Etat se trouveraient dans l'impossibilité absolue d'assurer les Remontes militaires ;

Considérant la diminution considérable du nombre de juments présentées aux étalons des stations de l'Etat (La station de Septème, au début, recevait plus de 150 juments ; elle atteint actuellement à peine le chiffre de 40) ;

Considérant que l'élevage de l'espèce bovine, bien que ne s'étant jamais trouvée sous la tutelle d'aucune administration officielle, n'accuse pas moins une amélioration remarquable lorsqu'elle se trouve sous la direction d'une Société agricole locale, qui connaît ses besoins, ses exigences, ainsi que notre département nous en montre quelques beaux exemples ;

Considérant enfin que le Comice agricole de Vienne-Roussillon possède des éléments pour la direction de l'élevage du cheval, mais qu'il lui manque les subsides nécessaires à l'acquisition de sujets reproducteurs ;

Émet à l'unanimité le vœu que, dans ce but, une demande de subvention soit transmise par les soins de son Président à Monsieur le Préfet, à Monsieur le Président et Messieurs les Conseillers généraux.

Document N° 22 Réponse de M. de Chavigné, Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy au compte-rendu de la réunion du Conseil départemental d'agriculture, 1892

Source : *Le Sud-Est*, Bulletin du Conseil départemental d'agriculture et des associations agricoles de l'Isère, août 1892, pp. 249-251

L'impartialité nous fait un devoir, après les notes que nous avons publiées sur cette question, de reproduire *in extenso* les explications fournies au Conseil départemental d'agriculture, par l'honorable M. de Chavigné, directeur des haras d'Annecy, dont la publication n'avait pu avoir lieu précédemment.

D^r E.D.

Messieurs,

Au nom de sociétés d'agriculture, l'honorable M. Revouy vient de réclamer l'introduction d'étalons de trait dans l'effectif des stations de l'État ; il vous a expliqué quels avantages retireraient, selon lui, les éleveurs de l'emploi de reproducteurs appartenant à ces races, il vous promet la transformation rapide de l'élevage et, à bref délai, la prospérité.

Mais la chose n'est point aussi facile que l'avance M. Revouy, car sa proposition est contraire à la loi du 29 mai 1874, loi qui règle la répartition des étalons de l'État dans les diverses régions de France. Vous le savez, deux zones ont été établies : dans l'une le reproducteur de trait est autorisé ; dans l'autre, au contraire, il est prohibé, et le département de l'Isère fait partie de cette deuxième zone.

Pour remédier à cet état de choses, il vous faudrait faire réviser la loi, et c'est là le point délicat ; je doute que le Parlement se décide facilement à détruire une loi organique pour donner satisfaction à un nombre restreint de cultivateurs. Cette division n'a pas été établie, du reste, à la légère, mais conformément aux besoins et aux ressources réels qu'offre chaque région.

Il ne faut pas non plus vous méprendre sur le but que doit poursuivre l'administration des haras ; sa principale tâche ne consiste pas à favoriser la reproduction du cheval de trait, mais bien celle du cheval de guerre ; elle ne peut encourager le cheval de trait que dans des régions restreintes, considérées comme les berceaux de ces races et pour en empêcher la dégénérescence. Tout en tenant compte des intérêts de chaque contrée, elle se place à un point de vue plus élevé, plus français, celui de la défense du pays.

Supposez qu'en temps de guerre les frontières nous soient fermées, comment assurerons-nous le service de nos remontes militaires, si nous sommes tributaires de l'étranger ? Comment monterons-nous nos cavaliers, traînerons-nous nos canons ? Est-ce avec des chevaux de trait ? Assurément non. Notre premier devoir est donc de songer d'abord à la défense des intérêts généraux avant de favoriser ceux des particuliers.

D'ailleurs, Messieurs, avez-vous réellement avantage à demander l'introduction du cheval de trait dans l'Isère ? Il ne suffit pas de dire, je veux faire le gros cheval, pour que votre désir se réalise immédiatement ; il vous faut tenir compte des conditions climatiques et locales dans lesquelles vous voulez faire votre élevage. Eh bien, votre pays, votre sol, votre agriculture se prêtent-ils à cette production, qui demande des soins spéciaux et une nourriture abondante ? Pendant de longues années vous en avez fait l'expérience, vous avez créé un haras

départemental, employé tour à tour le boulonnais, le percheron, le breton, le cheval de demi-sang, quels résultats avez-vous obtenus ? Ainsi qu'en font foi les rapports de vos inspecteurs, ils ont été bien souvent négatifs, et cependant vous agissiez à votre guise, sans aucune espèce d'entrave et pour le plus grand bien des agriculteurs de votre département. Les seuls vestiges qui existent encore de la production des haras consistent en quelques bêtes issues des étalons de demi-sang, Observable, Schamyl, etc. ; de la production des chevaux de trait il n'y en a plus trace.

J'ai fait des recherches sur l'industrie hippique de l'Isère, depuis environ quarante ans ; j'ai trouvé des renseignements sur vos étalons. De 1840 à 1880, le département a possédé 171 chevaux : 55 de demi-sang et 116 de trait ; avait-on donné entière satisfaction aux agriculteurs ? Non pas. Lorsqu'ils avaient des étalons de trait, ils en réclamaient de demi-sang, et quand on leur en donnait de cette dernière catégorie, ils en voulaient de trait. Vous avez, de tout temps, tourné dans un cercle vicieux, sans avoir eu la sagesse d'attendre les résultats de vos expériences et sans mettre à profit celle que donne le temps.

Avez-vous maintenant une race qui vous soit propre ? Non. – Que sont vos poulinières ? Combien d'entre vous livrent à la reproduction des bêtes nées et élevées dans le pays ? Bien peu, croyez-le. Lorsque vous avez une pouliche améliorée, vite vous la vendez et vous allez acheter des juments, pour en faire des poulinières, aux réformes des régiments d'artillerie de Grenoble, Valence ou Lyon, vous utilisez les rebuts des tramways ; et vous espérez avec ces éléments défectueux obtenir de bons résultats ?

Et cependant il y aurait à faire dans votre département si riche, si industriel. Que demandez-vous ? Le cheval agricole. Mais, sans violer la loi de 1874, on peut vous donner satisfaction, car vous pourriez avantageusement produire ce qu'on appelle le cheval d'artillerie, que sa conformation assez volumineuse permet d'employer aux travaux de la campagne, qui, par son sang et ses allures, peut être utilisé pour l'armée, celui qui est bon à tous services, qui vous procurera des bénéfiques rémunérateurs et rarement des déboires.

Ce qu'il faut, c'est le cheval de 1m 54 à 1m 58, ayant du gros, des membres solides et pouvant trotter au besoin. Ce modèle, vous pouvez le faire en conservant vos pouliches améliorées, en choisissant mieux vos nouvelles juments, en ayant de la méthode, de la suite dans vos procédés de production.

Puisque je viens de parler de la taille de vos animaux, de celle qui me semble la meilleure et, à mon avis, ne devra pas être dépassée, j'ai tenu à me renseigner sur celle des juments amenées aux étalons. J'ai fait le relevé des bêtes saillies en 1891 dans les diverses stations des arrondissements de la Tour-du-Pin et de Vienne, qui sont les centres les plus importants de la production dans l'Isère, voici les résultats obtenus : juments de 1m 49 et au-dessous, 451 ; - de 1m 50 à 1m 54, 585 ; - de 1m 55 à 1m 59, 341 ; - de 1m 60 et au-dessus, 149. Total 1526.

Vous le voyez, il y a peu de grandes juments, le choix des éleveurs se porte constamment sur les bêtes de taille moyenne. Du reste, les étalons particuliers ne sont ni grands ni volumineux, il n'y en a qu'un seul de trait dans le département ; cependant, si les chevaux du modèle que vous demandez étaient recherchés, les étalonniers s'empresseraient de faire l'acquisition de reproducteurs appartenant aux grosses races, le prix de ces chevaux n'est pas très élevé et serait vite compensé par celui de la saillie ; pourquoi ne le font-ils pas ? Pourquoi, sur 57 étalons faisant la monte privée, en 1892, dans votre département ne trouve-t-on que cinq chevaux atteignant ou dépassant la taille de 1m60 ?

L'Administration supérieure connaît vos besoins ; depuis quelques années elle envoie au dépôt d'Annecy des étalons bien tassés, assez volumineux et pouvant amener progressivement l'amélioration que vous désirez ; vous avez un certain nombre de stations dont la composition est tout à fait remarquable, mais, en toutes choses, il faut du temps, l'effectif se modifie d'année en année ; j'ai demandé des étalons bretons améliorés, j'ai déjà pu en obtenir deux, et ils font la monte à Meyzieu et à Crémieu.

Encore une observation, je vous prie, une simple constatation des faits. Je viens de vous dire que les arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin étaient les plus importants au point de vue de l'élevage du cheval ; partout où l'éducation hippique des agriculteurs se développe on constate une augmentation dans la production, et cependant on n'emploie dans ces régions que l'étalon de demi-sang dont les éleveurs se contentent parfaitement et contre lequel ils ne réclament aucunement ; au contraire, dans les pays arriérés, le nombre des juments saillies reste stationnaire ou diminue même un peu et c'est là surtout que l'on demande le cheval de trait.

Permettez-moi, en finissant, de vous donner un avis désintéressé, car le seul but que je poursuis est la défense rationnelle de vos intérêts, ne demandez pas l'introduction dans l'Isère du cheval de trait, vous vous buttez à la loi de 1874, et vos vœux ne produiraient aucun effet utile ; comprenez mieux vos intérêts, rendez-vous compte de ce que votre pays peut produire et réclamez seulement des étalons vous permettant de faire le cheval d'artillerie, le seul qui puisse à la fois vous rendre des services au point de vue agricole et au point de vue militaire.

R. de Chavigné

Document N° 23 Composition des stations de monte du dépôt d'étalons d'Annecy dans le département de l'Isère en 1898

Source : Recueil des actes administratifs du département de l'Isère, 1898, pp.38-40

Haras – Répartition des étalons pour la monte de 1898.

Grenoble, le 1^{er} mars 1898

À Messieurs les Sous-Préfets et Maires du département.

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous donner ci-après connaissance de l'état de répartition des étalons nationaux dans les diverses stations du département pour la monte de 1898.

Je vous prie de vouloir bien donner à ce document la plus grande publicité possible.

Agréez, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Préfet de l'Isère,

A. Tournier.

Lieux des stations		Palefreniers	Étalons de la station		Prix du saut
Arrondissement	Communes		Nom	Espèce	
Grenoble	Chirens	Un journalier	Justinien	1/2 sang	3
			Orchimont	Trait	3
	Bourg-d'Oisans	Stuatton	Géôlier	1/2 sang	3
			Paliveul	Trait	3
	La Mure	Roux	Jarnidieu	Carrossier	3
			Joseph	Breton	3
			Sans Coeur	Trait	3
	Grenoble	Vidonne	Verrières	1/2 sang	3
			Fénelon	Carrossier	3
	Saint-Marcellin	Saint-Marcellin	Rousseau	Francillon	Carrossier
Kachan				1/2 sang	3
Hongrois				Trait	3
La Tour-du-Pin	Biol	Robert	Huguenot	Carrossier	3
			Persan	1/2 sang	3

			Colin-Tampon	Trait	3
	Bourgoin	Geoffroy	Alcazar	Carrossier	3
			Jambon	Carrossier	3
			Général	Trait	3
	Morestel		Havre	Carrossier	3
			Organiste	1/2 sang	3
			Lusignan	Lusignan	3
	La Tour-du-Pin	Terrier	Orviétan	Trotteur	5
			Brahmane	1/2 sang	3
			Quivière	1/2 sang	3
			Mirliflor	Trait	3
	Crémieu	Fayette	Nul	1/2 sang	3
			Quilleboeuf	1/2 sang	3
			Neubourg	Trait	3
	Virieu	Gouillon	Prévoyant	1/2 sang	3
			Gondolo	Trait	3
Vienne	Beaurepaire	Davoine	Haquin	1/2 sang	3
			La Fayette	1/2 sang	3
			Pravadi	Carrossier	3
			Questambert	1/2 sang	3
			Kéan	Trait	3
	Meyzieu	Burnet	Khan	P.S. a	3
			Darfour	1/2 sang	3
			Herculas	1/2 sang	3
			Paysan	Carrossier	3
			Mameluck	Trait	3
	Roussillon	Piquemale	Incrédule	1/2 sang	3
			Moustache	Trait	3
	Saint-Jean-de-Bournay	Tissot	Nivose	1/2 sang	
			Pierre	Trait	
	Saint-Quentin	Charvin	Daguerre	Carrossier	3
			Plouescat	1/2 sang	3
			Quimperlé	1/2 sang	3
			Neuilly	Breton	3
	Saint-Symphorien-d'Ozon	Girbes	Harnais	Carrossier	3
			Pyrame	1/2 sang	3
			L'Ami	Breton	3
	Septème	Durand	Aspirant	Carrossier	3
			Formigny	carrossier	3
Jeudi			trait	3	

Certifié exact et véritable.
À Annecy, le 24 février 1898.
Le Directeur,
R. de Chavigné.

Document N° 24 L'élevage du cheval de trait dans le Dauphiné d'après le Dr. Larrivée. 1905

Source : *Le Sud-Est*, 51^e année, 15 mai 1905, pp.170-176

[Cet article du Dr. Larrivée est le texte d'un discours lu devant le Conseil départemental d'agriculture de l'Isère au cours de la séance du 8 avril 1905. Il est lu en l'absence de près de la moitié des membres du Conseil, ce qui révèle les tensions et les clivages qui parcourent le Conseil d'agriculture. Le compte-rendu de la séance du 8 avril publié dans le numéro du 15 avril 1905 précise :

« M. le Dr Larrivée donne lecture d'un très intéressant rapport sur la situation faite à l'industrie chevaline dans le département de l'Isère.

Ce rapport dont les conclusions sont adoptées à l'unanimité sera imprimé *in extenso* et joint au présent procès-verbal, pour être adressé à tous les membres du Conseil d'agriculture.

M. le Président se fait l'interprète de l'Assemblée pour dire à M. le Dr Larrivée, tous les remerciements et les félicitations des membres du Conseil pour la clarté, la précision et le savoir apporté à la rédaction de ce rapport].

Élevage du cheval de trait dans le Dauphiné

Le développement et le perfectionnement des moyens de transport mécaniques semblent avoir pour corollaire assez inattendu le renchérissement des moyens de traction animale et l'augmentation de prix constante et progressive du cheval de trait. À tel point qu'un animal valant 600 francs il y a une douzaine d'années, se vend aisément aujourd'hui 800 francs, soit une augmentation de 25%. Or, l'élevage du cheval constituant une opération zootechnique faite dans le but de rapporter le maximum à l'éleveur, il y a lieu de l'orienter d'après l'évolution nouvelle, et de chercher à produire le type de cheval susceptible de rendre le plus de services, et partant, de se vendre facilement à un prix plus rémunérateur.

Dans son rapport à M. le Préfet de l'Isère, en date du 25 juin 1904, M. le Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy reconnaît que « les grands progrès de la traction mécanique nuiront considérablement à une catégorie spéciale de chevaux ; ceux de luxe, pas plus que ceux de trait ne seront atteints de longtemps, mais il n'en va pas de même pour l'animal intermédiaire dont l'emploi deviendra plus restreint, et la consommation par là même plus réduite ».

Si nous examinons l'élevage du cheval tel qu'il se pratique depuis trente ans dans la région dauphinoise, sous le couvert de la loi de 1874, nous voyons :

D'un côté, l'État entretenir dans ses dépôts, des *Étalons de 1/2 sang* et quelques sujets de trait ;

D'un autre côté, ce même État reconnaître dans les diverses régions du département un certain nombre d'*Étalons de trait*. Pour ces derniers, on ne tient généralement pas compte de la conformation, ni des membres, ni des aplombs. Il suffit qu'ils soient exempts de cornage et de fluxion périodique (deux vices rédhibitoires considérés comme héréditaires) pour recevoir leur *dignus intrare*, c'est-à-dire leur certificat d'autorisation ou d'approbation.

Dans notre département, les étalons sont ainsi répartis dans les dépôts :

Arrondissement de Vienne 7 dépôts	17 chevaux 1/2 sang 7 chevaux de trait 1 trotteur
Arrondissement de La Tour-du-Pin 5 dépôts	11 chevaux de 1/2 sang 5 chevaux de trait 1 trotteur
Arrondissement de Grenoble 4 dépôts	7 chevaux 1/2 sang 5 chevaux de trait
Arrondissement de Saint-Marcellin 1 dépôt	3 chevaux de 1/2 sang 1 cheval de trait

Total = 38 chevaux de 1/2 sang, 18 chevaux de trait, 2 trotteurs
--

N.B. Dans ce dernier arrondissement, le petit nombre des sujets provient de ce que l'industrie mulassière est très florissante dans la région.

Les étalons de trait reconnus se répartissent, pour l'année 1905, de la façon suivante :

Arrondissement de Vienne	9 chevaux
Arrondissement de La Tour-du-Pin	38 chevaux
Arrondissement de Grenoble	3 chevaux
Total = 50 chevaux	

Par cette statistique on voit que l'élevage du cheval occupe dans toute l'étendue du département : 38 chevaux de 1/2 sang ; 68 étalons de trait, dont 18 fournis par l'administration des Haras.

Tous ces animaux concourent à saillir des juments dont le type général, à quelques exceptions près, peut se rapporter à l'ancien type du *cheval de pays*, petit, court, trapu, rappelant ce que l'on appelle communément le *ragot*, amélioré avec quelques lignes.

Quels sont les résultats fournis par ces deux catégories d'étalons ?

I – Étalons de demi-sang

En parcourant nos campagnes, on constate parmi les sujets croisés le grand nombre de sujets panards, grêles sur membres, montés sur de véritables allumettes.

Ces dégénérés, impropres à un service de trot, ne conviennent pas plus pour le trait que pour les besoins de l'industrie ou du commerce. De plus, cette catégorie constitue souvent un embarras et une charge pour l'éleveur, car les commissions de remonte n'achètent que fort rarement dans nos pays. C'est ainsi que, pendant une période de trois années (1893-1895), les commissions n'ont acheté que 12 chevaux, soit 4 par an. Nos renseignements personnels nous permettent d'ajouter que, depuis cette époque, la proportion est restée la même.

C'est pour arriver à ce résultat que l'État entretient à grands frais, dans ses divers dépôts, 38 chevaux 1/2 sang, qu'il fournit chaque année 11 200 francs de primes, et que le département ajoute une subvention de 8 700 francs !

Comment s'étonner que la vente de ce cheval ne devienne très difficile !

M. le Directeur du Dépôt d'Ancey, dans son rapport précité, constate lui-même que « bien que les chevaux soient fort chers, les poulains se vendent moins facilement et surtout un prix moins élevé ». C'est un aveu précieux à retenir qui montre très clairement la qualité de la marchandise.

Notons que cette remarque ne s'applique qu'aux chevaux de demi-sang : il suffit de fréquenter les foires d'automne pour constater que les chevaux de trait se vendent facilement et à un prix avantageux.

À quoi attribuer cette faillite du cheval de demi-sang dans notre région dauphinoise ? À deux facteurs principaux : 1° nos méthodes d'élevage ; 2° et surtout les conditions du milieu.

Nos méthodes d'élevage se réduisent à peu de choses. Le poulain est généralement tenu dans un état de stabulation permanente jusqu'à l'âge de 18 mois, où il pourra porter un collier. On ne s'occupe pas de lui : on le gave de fourrage, mais on lui refuse presque toujours quelque nourriture en grains pour favoriser son accroissement. On semble ignorer que trois éléments sont nécessaires pour faire un bon cheval : le père, la mère et... le coffre à avoine !

D'un autre côté, les conditions du milieu ne sont guère plus favorables. Nos régions, pauvres en sels calcaires (carbonates et phosphates de chaux), permettent difficilement le développement de l'ossature forte et puissante des chevaux anglo-normands, tels qu'ils se développent dans les plaines fertiles de la Normandie, du Charollais, du Forez, etc.

Comme le faisait judicieusement remarquer à la tribune du Sénat M. Viseur, vétérinaire principal en retraite, « toutes les productions qu'elles soient végétales ou animales, sont les expressions du milieu. Or, c'est une erreur d'une gravité absolue, au point de vue de l'intérêt de l'État et des particuliers que d'aller à l'encontre de cette loi naturelle ».

M. Sanson, l'éminent zootechnicien, professeur à l'École de Grignon, s'élève, lui aussi, avec véhémence contre cette manie de la toute puissante administration des Haras de faire du cheval de demi-sang un peu partout, envers et contre la nature et sans tenir compte des intérêts et des vœux des populations⁹.

II – Les étalons de trait « reconnus »

C'est ici que nous trouvons la routine dans toute sa candeur. L'élevage ne fait aucun progrès : presque tous les chevaux reconnus sont fournis par le type de l'ancien cheval de pays ; ces reproducteurs sont, comme nous l'avons dit, exempts de cornage et de fluxion périodique, mais ils ne possèdent aucune des qualités nécessaires pour améliorer la race.

Bien plus, cet élevage est abandonné à ses seules ressources en dehors des primes minimales distribuées dans les comices agricoles, on lui refuse toute participation dans les concours subventionnés par l'État et surtout par le Conseil général. Notre département ne reçoit aucune part des 600 000 francs que l'État accorde, à titre d'encouragement, aux étalons approuvés ou autorisés et que l'arrêté du 11 janvier 1904 fixe au maximum de 600 francs par tête d'étalon de trait.

C'est là qu'il est nécessaire d'apporter des modifications profondes. Pour notre élevage régional, on doit améliorer les trois facteurs qui forment le bon cheval, savoir :

1° L'étalon, par la sélection et surtout l'introduction de chevaux de trait bien constitués, ayant des membres solides, des sabots irréprochables, une taille de 1 m 56 à 1 m 60, un poids moyen de 550 à 600 kilogrammes et rappelant par leur conformation générale notre cheval de pays. Ces spécimens existent en grand nombre dans nos belles races de trait françaises : les types comtois, nivernais, ardennais et breton, conviennent le mieux.

Inutile de rechercher de gros chevaux de trait : nos conditions de milieu s'opposent, d'une façon générale, à produire ce type. Il faut savoir se contenter du cheval de trait moyen répondant à tous les besoins, susceptibles même, dans certaines contrées, de s'améliorer et de fournir un excellent cheval d'artillerie.

2° La jument. Depuis quelques années, on a introduit dans nos pays des pouliches de trait d'origine comtoise ou jurassique ; il est à souhaiter que cette pratique se généralise de plus en plus, car ces éléments nouveaux conviennent parfaitement au type d'étalons améliorateurs de la race.

3° Le régime, ou suivant l'expression pittoresque de Sanson, le coffre à avoine. Il ne suffit pas d'avoir des étalons et des juments : il faut encore nourrir abondamment les jeunes sujets. Les éleveurs doivent bien se pénétrer de ce principe qu'on ne fait pas de bons chevaux *sans grains* : les éleveurs du Perche nous l'ont bien prouvé. Le grain concassé (orge, avoine, maïs, froment), ou ébouillanté, est indispensable aux jeunes élèves. À défaut de prairies, on doit améliorer le régime de la stabulation : laisser sortir journallement les animaux dans un enclos, voire même une cour, et leur permettre ainsi de faire de la gymnastique fonctionnelle, et par là, de fortifier leurs membres, de réveiller et d'activer les grandes fonctions physiologiques de l'organisme.

Pour arriver à ces résultats, nous estimons qu'il est nécessaire d'encourager l'initiative privée. « La production des chevaux de trait n'a jamais été plus active et plus prospère que depuis le moment où l'État a cessé de s'occuper de son amélioration ». Un membre autorisé du Parlement¹⁰, M. Plissonnier, le vaillant défenseur des intérêts de tous les agriculteurs du département de l'Isère, voyait bien la situation lorsqu'il s'adressait le 11 novembre 1903 à M. le Ministre de l'agriculture en ces termes : « Aujourd'hui les éleveurs ne font plus saillir leurs juments par les étalons du Gouvernement ; ils les envoient aux étalons d'à côté chez des propriétaires, parce que la culture n'achète pas les produits du demi-sang, ces bêtes se trouvent insuffisantes pour servir aux charrois et aux travaux de la culture... Il vaudrait mieux

9 Sanson : *Traité de zoo*

10 Depuis deux ans,

subventionner largement les étalons privés...Je demande formellement à M. le Ministre de nous donner moitié étalons demi-sang et moitié étalons de trait pour nos stations de l'arrondissement de Vienne ».

Malgré tout, l'Administration des Haras nous force à faire du cheval de demi-sang que les commissions de remonte s'empressent de ne pas acheter. On se retranche derrière cette excuse, l'impossibilité pour l'Administration d'augmenter le nombre de ses étalons de trait : on se contente d'inviter les éleveurs à profiter des faveurs accordées par le décret du 11 janvier 1904 qui fixe à la somme de 300 à 600 francs par tête la prime des étalons de trait approuvés. Qu'on nous permette d'ajouter que ces primes sont distribuées par des commissions où l'Administration des Haras est toute puissante. Il est donc bien naturel que celle-ci, dans le but de diminuer la concurrence de l'industrie privée, ne se décide que mollement à favoriser, à encourager les détenteurs d'étalons de trait.

Ce terme de concurrence existe dans le rapport de M. le Directeur du dépôt d'Annecy. Nous sommes surpris de constater la contradiction existant entre ce langage et celui tenu par M. le Ministre de l'agriculture dans sa réponse à M. Plissonnier : « D'après notre collègue, dit M. le Ministre, il semblerait que le devoir de l'État est de favoriser de plus en plus le développement des stations d'étalons nationaux au détriment de l'étalonnage privé. Nous sommes animés d'un tout autre esprit ; nous estimons en effet que l'État n'est là que pour suppléer à l'industrie privée. Nous applaudissons à sa prospérité au lieu d'être jaloux, et nous serions très heureux de constater que l'étalonnage privé se suffit à lui seul et n'a pas besoin du concours de l'État ».

Conclusions

Il appartient au Conseil Général, au Conseil départemental d'Agriculture de l'Isère, aux Sociétés d'élevage et aux Comices agricoles, de préconiser des réformes et d'entrer dans la voie indiquée par ce rapport.

Le Conseil général peut, comme l'on fait certains départements (Côte-d'Or, Doubs, Hautes-Alpes) soit d'instituer des étalons départementaux mis sous certaines conditions, à la disposition des propriétaires ; soit décider que les primes créées pour encouragement de l'industrie chevaline profiteront de préférence aux chevaux de trait qui, jusqu'à ce jour, ont été systématiquement tenus à l'écart.

Quant aux sociétés d'élevage et aux comices agricoles, il convient d'instituer de fortes primes pour stimuler les bonnes volontés et décider quelques éleveurs éclairés à acheter des étalons susceptibles d'améliorer nos races locales.

Enfin, pour remédier à un système qui soulève tant de critiques, et comme sanctions à cette étude générale, nous demandons à nos collègues d'adopter les résolutions suivantes :

- a) Considérant que l'élevage du cheval de demi-sang, dans le Dauphiné, ne produit que de médiocres résultats et ne répond nullement aux besoins et aux desiderata des populations ;
- b) Considérant que le cheval de trait prend une grande importance, malgré le perfectionnement des moyens de transport mécaniques, qu'il acquiert un prix très élevé et que, par conséquent, son élevage devient de plus en plus rémunérateur ;
- c) Considérant que, jusqu'à ce jour, cet élevage a été livré à ses seules ressources, qu'il n'a même pas profité des subventions fournies par l'État et *surtout par le Département* ;

Le Conseil départemental d'Agriculture de l'Isère émet le vœu que le Conseil Général s'occupe activement de cette importante question pour la solutionner au mieux des intérêts des éleveurs, et qu'à défaut d'étalons départementaux, il favorise par de fortes primes l'introduction d'animaux reproducteurs susceptibles d'améliorer notre race de trait locale.

Docteur Larrivée

Document N° 25 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août, 23 août 1906

Source : arch. dép. Isère, 140 M 36

Les concours de 1906 nous ont révélé la vitalité de l'élevage du cheval dans l'Isère. Les animaux ont été plus nombreux que l'an passé. Mais alors que les régions qui se sont livrées, les premières à l'industrie chevaline, gardent péniblement leurs positions, on voit les éleveurs du nord de notre département faire preuve d'une activité inconnue jusqu'ici, à tel point que le concours de poulinières a été cette année, à La Verpillière, un des meilleurs du département par le nombre des sujets et la qualité des bêtes de tête.

À Meyzieu également, il faut enregistrer un progrès lent mais sensible.

Dans la plupart des centres, l'élevage compte deux catégories : celle du cheval de demi-sang et celle du cheval de trait.

Les éleveurs, désabusés par la concurrence mécanique et le petit nombre des achats de la remonte, qui trouve dans des départements voisins, des animaux meilleurs que les nôtres, sont résolus à faire du cheval de trait.

On ne peut que les encourager, non pas qu'il faille espérer faire du gros cheval dans un département où les bons fourrages sont rares ; mais si on ne peut réaliser le type du mastodonte, du Limousin ou de certaines contrées du Nivernais, il est possible d'obtenir des produits utiles à la terre comme à l'industrie.

Monsieur le Directeur du haras d'Annecy, qui connaît si bien notre département, reproduit dans son rapport les tendances que je signale.

Il favorisera donc certainement cette orientation nouvelle et irréversible de notre élevage départemental, en s'efforçant de doter les stations d'animaux en rapport avec les besoins de l'agriculture.

Il serait à souhaiter que les étalons vulgaires, sans caractère et sans ampleur, soient réformés ou réservés à d'autres départements, et que chaque station puisse compter suivant son importance des demi-sang énergiques et très étoffés et un ou deux beaux chevaux de trait léger.

La sollicitude avec laquelle M. le Directeur préside aux destinées de notre élevage, nous est un sûr garant que nos vœux seront pris en considération.

Aussi nous vous proposons d'inscrire au budget de 1907, le crédit de 8700 francs qui, uni à la subvention de 11200 francs allouée par l'État, sera affecté au paiement des primes accordées aux éleveurs dans les concours de pouliches et de poulinières ainsi qu'aux frais généraux de ces concours.

Dr. Ogier

Document N° 26 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1904

Source : arch. dép. Isère, 140 M 35

Rapporteur : Ogier

Il est difficile de faire de l'Isère, un pays d'élevage. L'homogénéité d'une race y est irréalisable par suite de la diversité des régions. Ces dernières années enfin, l'accroissement de la traction mécanique paraissait constituer un danger menaçant pour notre élevage et

pouvait faire redouter une réduction du chiffre des saillies et de celui des sujets dans les concours de pouliches et de poulinières.

Heureusement, ces difficultés n'ont pas été insurmontables et nos craintes, jusqu'ici, ont été vaines.

Les saillies ont été au contraire, plus nombreuses en 1904 que l'année précédente et, dans les concours, on a pu constater une amélioration sensible dans le nombre et la qualité des produits.

Enfin, d'assez bonnes pouliches de trait léger ont été données par les étalons de cette catégorie, dont chaque station est maintenant pourvue dans le département.

Ce dernier résultat rassurera la sollicitude des membres de cette assemblée qui prévoyaient depuis longtemps l'utilité pour nos agriculteurs de faire produire un cheval utile à tous les usages, et spécialement à l'industrie comme à la terre.

La remonte a fait quelques achats, prouvant ainsi que certaines régions de l'Isère produisent des animaux de bonne qualité, susceptibles d'être vendus un prix rémunérateur.

L'étude des concours du département le prouve du reste surabondamment.

À Vizille, on commence à trouver un peu de progrès, quoique les bêtes présentées soient encore bien critiquables. Même remarque à Meyzieu.

La Tour-du-Pin reste toujours le centre de la meilleure production du département. On y trouve chaque année, un lot d'animaux homogènes, bien suivis, distingués mais un peu trop légers.

Saint-Symphorien, au contraire, présente deux catégories distinctes, l'une de demi-sang, l'autre de trait. À Saint-Marcellin le nombre de sujets diminue, tandis qu'à Beaurepaire les concours ont été importants et de qualité moyenne.

À La Verpillière, on remarque une espèce spéciale à cette région ayant de la taille, du gros et souvent de l'allure.

Ces résultats satisfaisants ont été péniblement acquis. Une large part de ce succès revient à M. le Directeur du dépôt d'Anecy, qui s'applique à diriger l'élevage d'une façon spéciale pour chaque région de notre département, et qui dote les stations de la montagne, du centre et du nord de l'Isère, d'étalons appropriés à chacune d'elles.

M. le Ministre de l'Agriculture désireux de voir notre élevage national faire de nouvelles conquêtes, a établi un nouveau règlement des concours de pouliches qui prévoit des primes d'encouragement, de reproduction et de conservation.

Les primes de conservation seront accordées aux pouliches qui auront déjà obtenu une prime d'encouragement, mais à la condition que leur propriétaire aura pris l'engagement par écrit sur papier timbré, avec caution solidaire, de conserver les pouliches jusqu'à l'âge de 7 ans. Le propriétaire devra tous les ans, présenter ses pouliches au jury. S'il ne peut remplir cette condition, il devra restituer la prime. De plus, si la pouliche n'a pas, dans l'intervalle de 3 à 7 ans, donné naissance à deux produits, la prime devra également être restituée.

Cet article relatif aux primes de conservation nous a paru de nature à compromettre le succès de l'élevage dans l'Isère, où l'éleveur est pauvre, et se trouverait souvent exposé à des désagréments, pour n'avoir pu rembourser une prime que néanmoins, il aurait tout fait pour mériter ; la fécondité d'une pouliche étant par exemple, indépendante de sa volonté.

Aussi aviez-vous demandé, Messieurs, lors de votre dernière session d'avril, que l'ancienne réglementation soit maintenue dans notre département.

M. le Ministre a bien voulu prendre votre requête en considération pour l'année 1904, se réservant de vous démontrer que la nouvelle réglementation doit au contraire favoriser le petit élevage.

Votre Commission n'ayant reçu aucune communication à ce sujet, vous prie, Messieurs, de demander instamment et très respectueusement à M. le Ministre qu'à l'avenir, les fonds départementaux soient affectés comme précédemment, ou bien qu'une nouvelle rédaction du

programme des concours épargne, au modeste paysan de l'Isère la restitution d'une prime péniblement obtenue et ne l'oblige pas à des opérations paperassières dont il a horreur.

Elle vous invite enfin à inscrire au budget le crédit habituel de 8700 francs qui, concurremment avec la subvention de 11 200 francs allouée par l'État, sera affectée au paiement des primes accordées aux éleveurs dans les concours de pouliches et de poulinières ainsi qu'aux frais généraux du concours.

Adopté.

Document N° 27 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1905-1906

Source : arch. dép. Isère, 140 M 36

Service des Haras.

Rapport de M. le Directeur du dépôt d'étalons sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1905-1906

Annecy, le 10 juillet 1906

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel sur la situation de l'industrie chevaline, en 1906 dans votre département.

L'organisation du service de la monte a été la même cette année que l'année dernière ; toujours 17 stations et 58 étalons nationaux. Je vous disais, l'an dernier, que je ne pouvais avoir d'opinion sur le sort réservé à l'élevage départemental, tant que durerait la crise qui sévit actuellement sur la production du cheval en France ; j'étais assurément pessimiste et j'avais toutes les raisons de l'être. Il n'est pas contestable que les transformations des transports qui deviennent de plus en plus mécaniques, que l'automobilisme, ont fait dévier l'élevage français et l'ont aiguillés sur une production pratique qui répond mieux aux besoins du moment ; on veut faire le modèle que réclame le commerce, c'est-à-dire un animal ayant du volume et un certain degré de sang, ce qui lui permet de tirer rapidement un poids assez élevé.

Il est difficile de se soustraire à cette orientation nouvelle, elle répond à une nécessité de l'époque actuelle et le cultivateur ne consentira jamais à sacrifier l'utile à l'agréable, le productif au théorique.

Il ne faut pas oublier que l'Isère est un pays essentiellement agricole, que tous les travaux des champs s'y font plus avec le cheval qu'avec le bœuf et que le seul modèle correspondant bien avec la situation culturelle est celui de l'artilleur ou du postier. Mais puisqu'on en tire, les conditions de sol et de climat s'opposent formellement à l'élevage du cheval de gros trait dans l'Isère ; à diverses reprises on a essayé de le faire mais sans résultat ; toutes les personnes compétentes qui ont jugé ces essais ont été obligées de reconnaître qu'on avait fait fausse route.

Le cheval léger ne peut donner que des déceptions dans le département ; en dehors de la remonte militaire, il n'y a pas de débouchés pour les animaux de cette sorte ; refusés par l'armée, ils deviennent des non-valeurs et sont d'une défaite fort difficile.

J'ai lu quelque part, dans une brochure du commencement du siècle dernier que l'avenir du cheval, à la fin du 19^e siècle, était dans le cheval de trait léger ; sans aller aussi loin, je suis obligé de me rendre à l'évidence, il faut faire le cheval qui se vend et c'est le cheval musclé, joignant la force à une certaine énergie, qui est surtout demandé. C'est donc vers ce modèle que nous devons diriger nos efforts, l'éleveur ne fait pas de sentiment, il agit toujours dans un sens pratique et productif, car plutôt que de travailler à perte, il préférera supprimer tout élevage.

Je n'aurais pas pensé qu'avec les difficultés que nous rencontrons à chaque pas, nous puissions conserver, cette année, une situation aussi honorable que par le passé ; je suis

heureux de reconnaître mon erreur, je me suis trompé ; non seulement nous nous maintenons dans la position acquise, nous l'améliorons même légèrement.

J'estime que c'est là un succès et que bien peu de départements, en France, peuvent se flatter de tels résultats. Le nombre des juments aurait été certainement plus élevé sans les froids prolongés du printemps qui ont retardé les chaleurs chez beaucoup de bêtes, et dans les sécheresses de juin qui ont réduit leur nombre à cause de la pénurie des fourrages.

Nous ne connaissons pas les résultats de la monte pour toutes les juments saillies en 1905, quelques-unes ne sont pas revenues dans nos stations, d'autres ont été vendues ou sont mortes, mais le nombre de celles qui ont été fécondées dépasse 50%. Les morts de poulains après la naissance ont, comme les années précédentes, été fréquentes et les avortements connus correspondent au vingtième du chiffre des juments saillies. Le nombre des femelles nées en 1906 est sensiblement plus important que celui des mâles.

Les concours de 1905 correspondent à une année où les naissances de pouliches avaient été très restreintes, aussi se sont-ils ressentis de ce manque d'équilibre dans la production.

Sauf à La Tour-du-Pin et à La Verpillière, la qualité des pouliches ne semble pas s'être beaucoup améliorée ; elles pêchent souvent dans leur condition générale et le peu de netteté des articulations, par suite de manque de soins et de travail prématuré et excessif.

Les concours de poulinières ont donné plus de satisfaction au jury, il y a plus d'homogénéité parmi les animaux présentés ; le niveau moyen est meilleur, mais ce n'est qu'à La Tour-du-Pin qu'on trouve des juments de grand ordre, presque partout c'est la bonne médiocrité, encore un peu modeste, mais certainement utile. Il est un fait incontestable, c'est que les vieilles poulinières ont disparu, l'on travaille maintenant avec des éléments plus jeunes et de qualité supérieure, aussi y a-t-il plus de régularité dans le modèle et amélioration dans l'ensemble de la production.

À La Verpillière, on a fait des progrès que je dois signaler ; ce concours, il n'y a pas si longtemps était condamné à l'oubli, aujourd'hui les éleveurs ont pris goût aux choses du cheval, ce qui fait que la réunion de La Verpillière occupe maintenant dans l'élevage de l'Isère un rang honorable, qu'elle améliore chaque année.

Comme conclusion nous n'avons qu'à nous féliciter d'avoir échappé, cette année, au fléau commun ; je le répète, je comptais sur un fort déchet dans le nombre des juments saillies, c'est un succès de n'avoir rien perdu, car depuis la sécheresse de 1893, jamais la monte n'avait eu lieu dans des conditions aussi défavorables ; espérons qu'il n'en sera pas de même l'année prochaine, et que l'élevage de l'Isère pourra continuer sans l'obstacle sa marche dans la voie du progrès.

R. de Chavigné.

CHAPITRE IV CHEVAUX SUBVENTIONNÉS ET CHEVAUX GÉNÉRIQUES, LES DEUX LOGIQUES DE PRODUCTION DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Document N° 1 Rapport du baron Quiot relatif à l'amélioration de la race chevaline, destiné au Conseil général de l'Isère, 1829

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4

Vues du général Quiot pour favoriser dans le département de l'Isère l'amélioration des races de chevaux.

Guidé par le désir d'être utile à mes concitoyens et de justifier la confiance que m'a témoigné Monsieur le Préfet, en me nommant membre de la commission formée pour l'amélioration des races de chevaux dans le département de l'Isère, c'est à mes honorables

collègues du Conseil général, si animés de zèle pour tout ce qui peut conduire au perfectionnement des diverses branches de l'industrie rurale et commerciale, que je m'adresse avec confiance, en appelant leur attention sur les moyens qui me paraissent les plus propres à atteindre le but que se propose le Gouvernement. Depuis longtemps je remarquais que l'espèce de nos chevaux est moins belle que celle des autres départements ; cherchant la cause de leur infériorité, j'ai pensé devoir moi-même faire des élèves, pour m'assurer si, comme je le soupçonnais, cela dépendait uniquement de la mauvaise manière de les élever ; et l'expérience est venue me convaincre que l'on pouvait avoir dans le pays, d'aussi bons chevaux qu'ailleurs et depuis six ans que je m'en occupe, j'ai obtenu chez moi et chez mes fermiers les plus beaux résultats, j'ose le dire.

Trois causes principales s'opposent, suivant moi, à l'amélioration des races : 1° le trop petit nombre d'étalons de choix que l'on emploie à la monte ; 2° le manque de soins ; 3° l'inconvénient si grave de faire travailler les jeunes bêtes à deux ans quelquefois même à dix-huit mois. Je n'ai ici à parler que de la première cause.

La voici : les réquisitions faites en Dauphiné (pendant les longues guerres que nous avons eu à soutenir) et souvent de la manière la plus désastreuse nous ont enlevé les chevaux et les juments qui auraient pu soutenir les qualités d'une race justement appréciée ; néanmoins, soit que quelques juments aient échappé au fléau de la réquisition soit que les cultivateurs s'en soient procurées des départements limitrophes ou de Suisse, il en existe encore une grande quantité, dans beaucoup de parties de ce département, de bien constituées et bien étoffées qui donnent de belles productions lorsqu'elles sont accouplées convenablement. Ce qui nous manque ce sont des étalons, car le nombre que fournit le gouvernement est bien au-dessous des besoins. Tous les particuliers et les fermiers tiendraient à en avoir, mais malheureusement ils ne peuvent s'en procurer, même à grands frais. Le gouvernement seul peut faire venir de l'étranger des chevaux de pure race, lui seul a pu créer et peut maintenir les établissements de haras si utiles, disons mieux, indispensables dans le royaume. Les Conseils généraux de département contribuent ensuite puissamment à améliorer l'espèce des chevaux de trait et de cavalerie.

Ce n'est que de cette manière que cette branche de l'économie publique, si précieuse pour la prospérité des États et celle des particuliers pourra obtenir une grande amélioration dans ce département. Qu'à l'exemple de nos voisins sur la rive droite du Rhône, le Conseil général vote des fonds pour un objet aussi important, il mettra par là Monsieur le Préfet à même de faciliter l'acquisition des beaux étalons normands, suisses et autres, qui régénéreront l'espèce ; elle sera moins fine et moins légère sans doute que si elle provenait des étalons que fournit d'ordinaire le gouvernement, mais elle sera plus convenable à nos pays de montagnes.

Je suis donc intimement persuadé qu'en faisant acheter annuellement une douzaine d'étalons, de la taille de 8 à 11 pouces, qu'on placerait chez les cultivateurs, nous arriverons, en moins de six ans, à en avoir plus d'une centaine de très beaux et dès lors une amélioration dans l'espèce serait assurée à toujours. J'estime que ces douze étalons seraient une affaire d'une douzaine de mille francs, en les mettant à mille francs, l'un dans l'autre. Mais comme je ne doute pas que les agriculteurs ne s'empressassent d'en payer la moitié, il est évident que la dépense de cette opération pour le département n'excéderait pas six mille francs, et cette somme encore ne sortirait pas de France d'où il résulterait que la richesse de notre beau pays serait établie sans sacrifice de numéraire en faveur de l'étranger, sur des bases plus solides et plus larges et que nous sentirions bientôt les heureux effets de cette sage mesure et quelle émulation elle exercerait chez nos cultivateurs.

On élève des chevaux pour chaque usage, par conséquent des chevaux de trait ; un travail modéré et réglé avec intelligence, loin d'être préjudiciable aux juments poulinières, même lorsqu'elles sont pleines, leur est au contraire avantageux et salutaire, et c'est ce qui a fait adopter ce système d'économie publique, particulièrement dans l'arrondissement de Vienne et

de La Tour-du-Pin, où les cultivateurs ont, dans chaque ferme, 4,6, 8 et 10 juments, plus ou moins, en raison de leur importance ; juments qui employées à cultiver les terres, servent également à la propagation de l'espèce.

Je crains que la paix générale étant faite et le commerce maritime libre surtout celui de la Mer Noire, il ne nous soit bien difficile de soutenir avec avantage le commerce des grains, c'est ce dont les propriétaires et les fermiers ont pu se convaincre pendant les neuf ou dix années qui viennent de s'écouler. Dès lors il leur convient de tourner ailleurs leur industrie, et d'avoir une plus grande quantité de prairies naturelles et artificielles ; il en résulterait même un double avantage pour eux, s'ils en faisaient la base d'un nouvel assolement car tout en augmentant de beaucoup le nombre de leurs élèves, ils accroîtraient par une meilleure culture, à l'aide de plus d'engrais, le produit de leurs céréales.

En 1789, le Dauphiné avait à Eybin, un haras ; il en existait un autre plus anciennement dans le parc de Vizille ; et 90 étalons approuvés se trouvaient chez différents propriétaires.

La généralité de Grenoble et le Dauphiné avaient aussi une grande quantité de juments poulinières et donnaient de bons chevaux pour la cavalerie ; le roi de Sardaigne y faisait même faire des remontes. On a encore plus de moyens d'élever des chevaux propres à la culture des terres, à la cavalerie et à l'artillerie, maintenant qu'il n'y a plus de terrains en jachère. Les prairies artificielles que l'on ne connaissait pas alors, donnent une quantité prodigieuse d'excellents fourrages ; j'ai fait, dans la commune du Passage et de Panissage, le recensement des jeunes poulinières, j'en ai trouvé 125 dans la première et 77 dans la dernière : on peut se faire par là une idée de la quantité qui existe dans ce département

Pour concourir efficacement au but qu'on se propose, il faudrait accorder des primes de 100 à 150 fr. aux juments les mieux conformées, ainsi qu'aux plus beaux extraits (mâles et femelles) de trois ans, nés dans le pays. L'administration des haras ferait des fonds pour cet objet, si le département facilitait aux cultivateurs les moyens de se procurer des étalons qui contribuassent à améliorer la race en établissant ce système d'encouragement, pour l'éducation des chevaux, on obtiendrait, j'en suis sûr, les plus heureux résultats ; mais il faut de la persévérance non seulement de la part des propriétaires et des fermiers mais encore de l'administration et du Conseil général.

Il n'existe pas trente étalons au dépôt de la plaine de Grenoble, plusieurs même ne sont pas prolifiques ; quels résultats peut-on en obtenir, disséminés comme ils le sont, sur une surface aussi étendue que celle de trois départements où ils font le service de la monte ? Pour avoir un plus grand nombre de chevaux et de meilleure qualité (car il est bon d'observer qu'on nous en envoie qui sont le rebus d'autres établissements) ne jugeriez-vous pas à propos, Messieurs, de joindre vos instances à celles de Monsieur le Préfet pour demander à l'administration des Haras ou à S.E. le Ministre de l'Intérieur, de vouloir bien donner des ordres pour qu'on remontât d'une manière convenable cet établissement qui déchoit chaque année.

Messieurs les Députés, qui sont les tuteurs nés de leurs commettants s'empresseraient de leur côté, si on leur en faisait la prière de se réunir, pour le même objet, à Monsieur le Préfet et au Conseil général et vraisemblablement le Dépôt de Grenoble obtiendrait une plus grande extension et pourra alors contribuer à rendre quelques services. Je pense aussi qu'une circulaire de Monsieur le Préfet aux propriétaires pour les inviter à se pourvoir de bons chevaux, étalons, lorsque l'occasion s'en présenterait, pour les recommander de ne pas atteler trop tôt les poulains et les pouliches, avant que les uns et les autres n'aient acquis les forces nécessaires et le développement dont ils ont besoin, produirait un bon effet ou pourrait leur rappeler aussi que le moyen le plus sûr d'améliorer la race, serait de conserver, pendant quelques années, les plus beaux extraits qu'ils auraient, particulièrement les pouliches et les poulains qui donneraient les plus belles espérances, en les invitant également à employer tous les soins qu'exigent ces utiles animaux. Les résultats qu'ils obtiendraient en peu d'années s'ils suivaient cette marche, seraient immenses car il n'en coûte

ni plus de peine, ni plus de frais qu'à en élever des extraits de bonne race qu'à en élever de mauvais. J'en puis parler en connaissance de cause ; mes fermiers, qui il y a sept ou huit ans, avaient des juments ordinaires, en ont aujourd'hui d'assez belles, pour que les extraits qui en proviennent puissent figurer parmi ceux que l'on élève dans les départements les plus renommés pour l'éducation des chevaux.

Il est bien vrai que les fermiers et même des propriétaires ne prennent pas tous les soins qu'exigent le développement des extraits, leur accroissement et leur perfection ; mais on remédierait à ce mal si l'on obtenait que l'on plaçât de préférence dans la cavalerie, les jeunes soldats qui, dès leur enfance, ont conduit des chevaux ; et même cette mesure procurerait un autre avantage car ces hommes seraient plutôt instruits et feraient de meilleurs cavaliers. Rentrés ensuite dans leurs foyers portent remède aux maux, soins que l'expérience enseigne et dont les bonnes habitudes sont un plaisir.

Grenoble le 30 août 1829

Signé : le baron Quiot

Document N° 2 Exposé du Préfet de l'Ain au Préfet de l'Isère relatif à la mise en œuvre du haras départemental de l'Ain (1864)

Source : arch. dép. Isère, 150 M 6

Bourg le 28 mai 1864

Monsieur et cher Collègue,

La réorganisation du service des haras impériaux a été pour le département de l'Ain, le point de départ de réformes nombreuses dans les traditions jusqu'alors suivies.

Il me serait difficile de vous dresser un document officiel, un règlement précis. Un historique pur et simple et très résumé suffira pour vous mettre au courant de nos opérations, de l'importance pécuniaire du service et des résultats obtenus ou à espérer.

En 1821, le Conseil Général de l'Ain fonda le haras départemental. Les dispositions principales du règlement étaient les suivantes :

1° remonte annuelle, aux frais du département, de reproducteurs de choix ;

2° remise de ces reproducteurs à des agriculteurs désignés par l'administration sur l'avis de la Commission hippique départementale et moyennant l'accomplissement de diverses conditions ;

3° affectation d'une portion du crédit annuel à l'organisation de concours et à la distribution de primes aux juments et pouliches de diverses catégories.

Pendant quelques années, on procéda un peu par tâtonnements ; le choix des reproducteurs était varié ; là on plaçait des étalons demi-sang anglo-normands ; ici des percherons, ailleurs, des baudets, etc. subordonnant les choix aux conditions topographiques et géologiques des localités et aux habitudes et aux besoins apparents des populations. On essaya même quelques placements de reproductrices de choix ; mais outre que ce mode d'amélioration donnait lieu à des dépenses assez élevées, il ne tarda pas à être considéré comme très peu efficace et on reporta sur d'autres éléments les fonds qui y étaient consacrés.

Du reste, vers 1855 ou 1856, la lumière s'était faite, l'expérience avait démontré les mauvais effets ou plutôt la presque inefficacité des mesures prises, alors le Conseil général, pénétré de la nécessité de recourir à un système uniforme, de l'impossibilité de créer des espèces ayant un peu de fixité, avec des éléments aussi variés, décida qu'à l'avenir, l'œuvre d'amélioration s'opérerait au moyen d'un type unique du type réunissant le plus les qualités d'ensemble qui conviennent au département de l'Ain. Ce type, ce reproducteur fut déclaré être l'anglo-normand demi-sang et à partir de ce moment, chaque année trois ou quatre étalons furent achetés en Normandie par un marchand que commissionnait l'administration. Les étalons ainsi achetés aux risques et périls du commissionnaire étaient amenés à Bourg, et

présentés à la Commission départementale réunie *ad hoc*. La Commission les examinait et prononçait à la majorité des voix leur réception ou leur rejet.

Tous les reproducteurs déclarés reçus par la Commission étaient achetés par le département moyennant un prix qui s'est constamment accru depuis 1850 (de 2400 francs qu'ils coûtaient alors, ils sont montés successivement à 2800, à 3000, puis enfin à 3500 prix que nous avons payé l'année dernière) ; ils étaient immédiatement remis à des dépositaires acceptés et désignés à d'avance et qui souscrivaient séance tenante sur un registre *ad hoc*, un engagement semblable au modèle ci-inclus.

À la lecture de cet engagement, vous remarquerez que passé le délais réglementaire, l'étalon, s'il était reconnu propre à la reproduction devait être conservé par le propriétaire qui touchait alors une prime dite de prorogation, laquelle prime a été définitivement fixée à 300 francs par an. C'est ainsi que nous sommes arrivés, malgré des pertes nombreuses à constitution un haras assez important (jusqu'à 33 étalons).

Chaque dépositaire était doté d'un registre à souche, analogue à celui fourni par les Haras Impériaux et tous les ans, à l'expiration de la monte, il adressait à la préfecture 1° l'état des juments saillies par l'étalon durant la période qui venait de s'écouler ; 2° l'état des productions obtenues par suite de la monte de l'année précédente.

À cette époque, venait s'adjoindre aux avantages dont jouissaient les dépositaires, la prime que l'État allouait à nos étalons comme étalons approuvés (primes variant entre 250 et 400 francs). Mais en 1857, un arrêté ministériel supprima ces allocations et décida que l'État ne primerait plus que les reproducteurs appartenant à des particuliers et non des animaux achetés par les départements ou corps collectifs et cédés à titre gratuit. Le Conseil Général protesta pendant trois ans contre l'application de cette mesure. Les étalons, disait-il n'étaient pas point remis gratuitement ; les conditions faites aux dépositaires étaient au contraire onéreuses... Et, d'ailleurs puisque le gouvernement donnait des encouragements aux propriétaires d'étalons approuvés, pourquoi les primes ne seraient-elles pas accordées au département lui-même considéré comme propriétaire des reproducteurs et remplissant toutes les conditions des règlements ? Ces démarches étant restées infructueuses, et le service des Haras Impériaux ayant été réorganisé, le département, de concert avec l'administration supérieure, entra dans cette nouvelle voie.

Chaque année, il continue à faire, comme autrefois, l'acquisition de trois ou quatre étalons, mais ces étalons, présentés sur les lieux à MM. les Inspecteurs généraux des haras, nous arrivent approuvés et primés ; leur réception devient une affaire de pure formalité à la suite de laquelle il est procédé à leur vente aux enchères et par voie de soumission cachetée, sur une mise à prix de 500 francs. C'est en somme une vente à prix réduit qui a pour but de constituer l'acheteur propriétaire de l'animal et de lui créer des droits à la prime de l'État. Cette prime est aujourd'hui assez élevée par suite de la suppression de dépôts d'étalons ; nos derniers reproducteurs achetés étaient primés à 600 et à 700 francs, ainsi que vous le verrez par ce placard ci-joint.

En résumé, la modification apportée au système de placement des étalons n'a pas changé très sensiblement les conditions premières en ce sens que l'acquéreur continue à souscrire l'engagement de conserver pendant six ans l'étalon, de le consacrer pendant ce laps de temps à la reproduction, de ne percevoir que 12 francs par saillie. Le département conserve donc sur l'animal une sorte d'hypothèque qui donne en fin de compte, une garantie de plus. Car quelque soit le stimulant de la prime de l'État, laquelle n'est délivrée que sur pièce authentique constatant 40 saillies au moins pendant l'année, il pourrait ne pas suffire, l'allocation de cette prime est essentiellement aléatoire et le propriétaire qui a payé 1200 francs au plus un reproducteur de choix pourrait très bien trouver avantage à renoncer à la prime et à vendre l'animal à des conditions avantageuses.

Quant aux résultats obtenus jusqu'à ce jour, ils sont assez remarquables. Peu de sujets sont conservés, car dans l'Ain, on produit mais on n'élève pas. Cependant, chaque année, catégories des sujets présentés aux concours notamment les pouliches de 1, 2 et de 3 ans accusent une amélioration croissante, l'infusion de sang régénérateur se manifeste dans ces produits, par la disparition des anciennes défauts, par une plus grande harmonie dans les formes, par une tendance à l'uniformité et à la constitution d'une race locale améliorée et en voie d'acquiescer dans une période de quelques années les conditions de fixité qu'on recherche à lui inculquer. Du reste, pour favoriser et accélérer l'amélioration beaucoup trop lente eu égard à l'importance des sacrifices, il a été décidé l'année dernière que chaque prix décerné aux concours ne serait payée à l'ayant droit que « sur la présentation l'année suivante et à la catégorie où l'appelle son âge, l'animal primé ».

Le crédit départemental affecté au service des haras est actuellement de 18 000 francs ; il s'est élevé jusqu'à 20 000 francs.

En ce moment et pour suppléer à l'initiative individuelle qui, sous le rapport de l'élève du cheval, fait défaut dans mon département, une société se fonde qui semble devoir réussir et prendre un certain développement. Cette société, dont l'action sera plus immédiate que celle de l'administration et mieux contrôlée peut-être, en ce qu'elle aura dans l'œuvre d'amélioration, des intérêts personnels, va associer ses efforts à ceux du département dont elle est probablement appelée à devenir un jour l'intermédiaire auprès des populations.

Tels sont sommairement, Monsieur et cher Collègue, les renseignements que vous m'avez fait l'honneur de me demander. Ils vous suffiront sans doute pour apprécier, d'une manière générale, la marche suivie dans l'Ain et les sacrifices du département, mais il pourra vous manquer des informations de détail que je tiens à votre disposition dans le cas où elles vous seraient nécessaires.

Agréer, Monsieur et cher Collègue, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Préfet de l'Ain empêché le conseiller de préfecture délégué.

Signature illisible

Document N° 3 Le type unique des étalons départementaux de l'Ain et la diversité de la demande d'après le rapport du baron de Belvey devant le Conseil général de l'Ain en 1821, extraits

Source : L.E.P. O'Brien, *Les Chevaux de l'Ain*, Bourg en Bresse, Francisque Martin-Bottier Éditeur, tome I, 1886, 417 pages, pp. 200-201

[Le baron de Belvey expose en 1821 devant le Conseil général la nécessité d'imposer un seul type de reproducteur dans les importations d'étalons sans tenir compte de la multiplicité des demandes.]

« Si l'on voulait suivre cette marche, il faudrait pour acheter ces dix étalons, envoyer dans dix départements différents, heureux si ces contrées mêmes étaient toutes en Europe ; je demande à chacun ce qu'il veut ; l'un me répond un cheval de sang, l'autre un comtois, un troisième un limousin, un quatrième un suisse, puis un auvergnat, un normand, un breton, un savoyard, enfin un étalon du pays, parce qu'il a une grosse tête et de grosses jambes ; il me serait assez facile d'expliquer toutes ces demandes contradictoires, en consultant l'intérêt particulier de chacun et même de prouver qu'ils ont raison ; mais il n'en serait pas de même de l'intérêt général du département le seul que j'aie à considérer et qui doit prévaloir sur la fantaisie de chaque soumissionnaire ; le but de cette institution n'est pas de satisfaire aux idées de chacun des dépositaires, c'est d'améliorer, perfectionner et régénérer notre race en déposant dans cette entreprise le moins d'argent possible.

Il ne s'agit pas seulement de créer des chevaux propres au charroi et aux travaux de l'agriculture ; il faut aussi pouvoir répondre au goût général des acheteurs et aux besoins de l'armée qui demandent des chevaux forts et musculeux, mais élégants aussi. Il est donc de

l'intérêt général de créer une race forte et bien confirmée qui conserve à ce département la réputation qu'il a depuis longtemps, qui donne de bons chevaux à l'armée, et en même temps de livrer au commerce des poulains qui acquièrent, en changeant de climat, un plus grand développement et fournissent d'excellents chevaux à l'agriculture, à l'artillerie et au train des équipages.

Un croisement avantageux et une régénération certaine de la race ne peut s'obtenir qu'en employant une seule race avec persévérance ; la commission a adopté la race normande ; je crois que personne ne niera que le croisement proposé et adopté n'ait le double résultat d'ennoblir notre race et de la relever sans lui ôter aucune des qualités solides qui la fait rechercher. La race normande est le meilleur type pour obtenir les beaux et les merveilleux chevaux de trait, soit de selle et elle ne le cède à aucune autre, ni en force, ni en élégance, ni en activité ».

Document N° 4 Rapport sur le haras départemental de l'Isère en 1837 et les perspectives de l'élevage chevalin

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4, Amélioration de l'espèce chevaline, rapport de la 1^{ère} tournée d'inspection, 1837

À Monsieur le Préfet du département de l'Isère

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous adresser 3 tableaux ci-joints, présentant le résultat de mes observations de la tournée que je viens d'achever.

Le 1^{er} sur l'état sanitaire des étalons départementaux et sur les produits de la monte de 1836, qui a été plus heureuse que la précédente malgré les accidents survenus à plusieurs de nos reproducteurs.

Le 2^{ème} concerne les juments départementales et primées.

Le 3^{ème}, où figurent 39 extraits des deux sexes, pris ça et là, et sans choix sur différents points du département présente un aperçu déjà plus satisfaisant qu'on auroit pu l'espérer des résultats obtenus de nos étalons.

Je vais essayer maintenant de jeter un coup d'œil général sur le but et sur la méthode, dire un mot des avantages et des inconvénients de celles-ci ainsi que des changements qu'elle a subis pour son amélioration ou qui doivent suivre.

La suppression du haras royal de Grenoble en 1832 privait, tout à coup, notre département, d'une branche importante d'industrie agricole, et c'était une perte d'autant plus grande à réparer, que l'on commençait à peine depuis peu d'années, à s'adonner à la culture en grand des plantes fourragères dans cette contrée ; que d'autre part, le besoin de chevaux utiles se faisait de plus en plus sentir, et que c'était à l'étranger que nous étions forcés d'aller nous approvisionner, à cause de notre voisinage de la frontière, et de notre éloignement des provinces de France, où l'élève des chevaux se pratique avec succès.

Dans ces circonstances, l'administration fut heureusement inspirée par son zèle du bien public en se proposant d'organiser en remplacement du haras royal qui était supprimé, un autre haras dont les frais seraient faits par le Département et qui, sans lui occasionner trop de grandes charges auroit l'avantage d'être mieux approprié aux besoins du pays.

Dix étalons percherons furent achetés cette première année 1832 et revendus aux particuliers qui s'engageaient à les employer à la monte pendant six ans.

Cinq juments de même race, achetées aussi, au compte du département, furent en même temps revendus aux éleveurs, pour être employées à la reproduction six années.

En 1833, 1834, 1835 et 1836, des étalons furent annuellement achetés, et revendus pour la destination déterminée ; mais deux fois, seulement, depuis 1832, on fit emplette de juments.

Dans l'intervalle de 1832 à 1836, il a été introduit de la sorte, dans le département de l'Isère, 46 étalons et 14 juments.

Le chiffre des extraits, nés jusqu'au printemps de 1837, inclusivement s'est élevé à plus de 1100.

Dans le nombre de ces extraits, ceux issus de juments passablement assorties avec nos étalons ressemblent beaucoup aux pères. Quant à ceux qui sont nés d'étalons et de juments départementaux, ils sont aussi parfaits de formes et de qualités que leurs auteurs.

Il est à regretter que le nombre des poulinières de choix soit trop peu considérable, en comparaison des autres et cependant, il est incontestable, que les extraits donnés par les juments de pays les plus communes, saillies par nos étalons, ont déjà retenu quelques traces des formes paternelles ; et ces premières productions encore toutes bâtardes se distinguent, néanmoins, de celles qui ne sont que le résultat des mêmes juments accouplées avec les mâles indigènes. D'où l'on peut conclure qu'avec des étalons tels que la plupart des nôtres et les seules ressources que présente le pays, en fait de juments, la race parviendrait à s'améliorer complètement. Mais le long terme nécessaire pour obtenir ce résultat, nous oblige à recourir à d'autres moyens, je veux parler de l'introduction de poulinières qui puissent immédiatement donner naissance à des individus qui, mâles ou femelles, seront eux-mêmes de premier choix, et pourront, étant employés à la reproduction, exonérer à l'avenir le département d'une grande partie de la dépense qu'il a dû s'imposer jusqu'à présent, et qui doit être continuée encore quelques années, si l'on ne veut pas perdre totalement le fruit des sacrifices déjà faits.

Le département a acquis jusqu'à ce jour 51 étalons. De ce nombre, quatre sont morts, deux ont été réformés et 6 font cette année la monte pour la dernière fois. Il va donc rester encore 39 étalons actifs pour la monte de l'année prochaine.

Nous pensons que ce nombre est, en l'état, plus que suffisant pour le service, et qu'il seroit convenable de le laisser réduire à 32. Ce chiffre devroit être ensuite maintenu, et la répartition des sujets, faite comme suit entre les arrondissements :

Pour celui de Grenoble :	8
De Saint-Marcellin :	5
De Vienne :	7
De La Tour-du-Pin :	12
Total :	32

Ainsi point d'achat d'étalon à faire en 1837 ; mais les fonds disponibles pour cette destination seront beaucoup plus avantageusement employés à refaire amplette de belles poulinières tirées du Perche et de la Bretagne. Quant au nombre de poulinières, nous ne pouvons le fixer, les ressources pécuniaires devant seules le restreindre. Plus il en sera introduit et plus tôt on le fera, plus tôt aussi on s'apercevra des effets satisfaisants de ce système. Toutefois, nous pensons, qu'il faudroit, qu'il y eut au moins autant de juments départementales que d'étalons, et qu'elles devraient être réparties comme eux dans les arrondissements.

Des 14 juments jusqu'ici achetées par le département, deux sont mortes, et cinq autres terminent cette année leur engagement ; il n'en restera donc que sept pour être saillies l'année prochaine. Il faut remarquer que les juments achetées par l'administration ont beaucoup moins perdu à la revente que les étalons, et que si l'on a cru convenable de placer désormais ceux-ci, sans les vendre, il seroit peut-être possible de tirer meilleur parti des juments attendu qu'un bien plus grand nombre de personnes seront pressées de les avoir.

Au lieu d'être comme les premières placées au hasard chez les particuliers qui en donnaient le prix le plus élevé au lieu d'être remises gratuitement au choix, comme les étalons le sont aujourd'hui, nous croyons que l'on pourroit combiner, avantageusement les deux systèmes.

Il s'agirait, pour cela, de faire connaître d'avance le nombre de poulinières importées qui devraient être placées dans chaque arrondissement, en invitant les particuliers qui voudroient s'en charger à assurer leur soumission à Monsieur le Préfet, en faisant offre du prix qu'ils voudroient y mettre ; et s'engageant à l'exécution des charges. L'administration choisiroit alors, entre les divers soumissionnaires, en ayant égard, non seulement au prix offert, mais principalement au plus ou moins de considérations favorables à un bon placement.

Telles sont, Monsieur le Préfet, les idées que m'a suggérée la connaissance que j'ai acquise dans mes tournées, soit des ressources locales soit des dispositions des éleveurs.

J'ai cru qu'il était de mon devoir de vous soumettre le résumé de mes observations. Il est hors de doute, que notre département a besoin réellement de chevaux ; et qu'il peut les produire dans son sein et les produire tels qu'il les faut, non seulement pour la culture des champs, mais comme les demande le roulage et l'artillerie tels qui les faut enfin, pour l'immense consommation des voitures publiques. Consommation destinée encore à s'accroître car les routes se multipliant, et se croisant dans tous les sens sur notre territoire, les voitures augmenteront en proportion ; et le prix des chevaux s'élevant en conséquence satisfera amplement l'éleveur et dédommagera le département de ses sacrifices.

Mais si le besoin de chevaux se fait sentir, il est constant aussi, que nous avons chez nous des ressources suffisantes en fourrages soit naturels, soit artificiels pour élever ces animaux. Certaines localités, riches en pâturages, n'ont même rien à envier, sous le rapport, aux autres provinces où l'élève des chevaux fait la fortune des cultivateurs.

Au surplus ce qui prouve que notre pays peut réussir dans l'élève des chevaux, c'est que toujours il en a produit ; mais malheureusement livrée aux chances du hasard, sans direction, sans surveillance, sans discernement, la race s'est abâtardie au dernier degré. C'est à la relever qu'il faut travailler ; et quand il naîtra tous les ans, dans le pays, autant de bons chevaux qu'il en naissait ordinairement de mauvais, l'éleveur n'aura pas dépensé davantage, et obtiendra de plus grands bénéfices. La prospérité de cette industrie sera le fruit de l'institution départementale du haras.

Déjà, nous l'avons dit au commencement de ce rapport, et le tableau le démontre en détail, des produits d'une certaine distinction ont été obtenus. Les sujets qui ont atteint l'âge nécessaire (il en est de 4 ans), sont employés avec succès au travail, et s'y montrent robustes. Quelques jeunes femelles, commenceront à être employées à la reproduction, leurs extraits nous mettront à même, l'année prochaine, d'apprécier le mérite des 2^{ème} métais.

C'est en persévérant dans la voie où l'on est entré que l'on arrivera certainement au but que nous pouvons déjà apercevoir. Surtout gardons-nous de varier dans le choix des étalons ; attachons-nous à un type unique, celui qui fut seul admis dès l'origine de notre haras. C'est le cheval de trait, à la fois solide, fort, et pourtant souple et léger qu'il nous faut. Ses formes n'ont rien de sveltes et d'élancées, mais elles sont correctes et bien ensembles, et c'est dans l'accord parfait de toutes ses parties, que l'animal trouve les moyens qui le distinguent. Comme modèles nous citerons parmi les étalons départementaux : Aboukir, Ardent, Astracan, Brutus I, Brutus II et Conquérant.

Fournissons à ces étalons, dont on peut encore élever le type, des juments assorties, et le département de l'Isère au lieu d'être comme aujourd'hui, tributaire de départements éloignés ou de la Suisse pourra, dans quelques années, élever assez de bons chevaux, non seulement pour ses propres besoins mais encore pour en fournir plus tard aux départements voisins qui n'ont aucunes ressources en ce genre.

Heureux, nous même, de concourir à ce résultat, notre zèle et nos efforts à seconder ceux de l'administration, ne se démentiront jamais en rien de ce qui se rattache aux fonctions qui nous ont été confiées : surveiller activement la tenue et l'emploi de nos producteurs ; nous opposer avec énergie, à ce que, sous de faux prétextes de vices, de maladies, ou d'impuissance on en obtienne la réforme, ainsi qu'on l'a tenté dans plusieurs localités ; diriger

les éleveurs dans les soins à donner aux mères et aux extraits ; communiquer à l'Autorité le fruit des observations recueillies dans nos tournées périodiques, et propres à nous guider dans le perfectionnement de l'institution, tels sont les devoirs que nous nous attachons à remplir, et dont nous sommes occupés sans cesse.

J'ai l'honneur d'être, avec le plus profond respect, Monsieur le Préfet votre très humble et très dévoué serviteur.

Grenoble, le 6 août 1837

Bragard

Document N° 6 Compte-rendu devant la Commission chevaline nommée par le Préfet sur la situation de l'élevage chevalin dans le département de l'Isère en 1850

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4, Rapport à la Commission nommée par décision du 26 mars 1850 et présentée le 25 juin

La commission, nommée par Monsieur le Préfet, et dont la mission est d'étudier différentes questions relatives aux améliorations à introduire dans les races d'animaux domestiques dans le département de l'Isère, a décidé dans sa séance du 13 avril qu'une première sous-commission serait formée, et aurait à lui soumettre ses idées sur les questions relatives à l'élève du cheval et du mulet.

Cette sous-commission, composée de Benoît Charvet, Royer Deloche, après avoir examiné les points à traiter émet les opinions suivantes :

1^{ère} question Quels moyens doivent être employés de préférence pour les remontes ?

L'administration nous fait connaître que, divers modes ont été mis en pratique, qu'aucun d'eux ne l'a satisfaite, et qu'enfin celui qui paraît le mieux convenir est le moyen actuellement employé : M. Gallavardin, marchand de chevaux à Saint-Priest, est chargé des remontes en qualité de commissaire administratif ; on lui tient compte de ses dépenses personnelles, et il reçoit une indemnité de 1800 francs ; il a constamment réussi nous dit-on, à procurer au département, dans les limites fixées aux achats, le nombre d'étalons et de juments dont on désirait composer ses remontes. Toutefois, ce mode de procéder, a soulevé des critiques, etc.

Cette première question est la plus difficile à résoudre : aucun des moyens employés n'ayant réussi complètement, il faudrait en trouver un nouveau, où modifier ceux qui ont été déjà expérimentés ; mais en amélioration, il n'est pas facile de faire très bien avec peu d'argent, et lorsque l'on croit avoir trouvé la bonne voie, on est arrêté par le chiffre des dépenses.

De tous les modes employés, nous préférons sans aucun doute celui des achats à forfait, ou à prix débattus par une commission spéciale, un maximum ayant été fixé d'avance, mais il faudrait, autant que possible, que le fournisseur fut du pays même où se font les remontes, et qu'il eut assez de temps devant lui, pour ne pas être pressé dans ses choix, l'administration ne se trouvant pas comme aujourd'hui dans le cas de recevoir les yeux fermés les animaux qu'on lui présente, quels que soient d'ailleurs leurs défauts.

Nous avons peine à croire que pour 1800 francs, on ne puisse avoir des étalons supérieurs à celui par exemple, qui a été placé dernièrement à la ferme école de Saint-Robert. Enfin la Commission ne pourrait-elle pas être autorisée à dépasser de quelques centaines de francs, le prix fixé s'il lui était présenté un étalon d'une supériorité incontestable ; la présence de quelques beaux types dans le département ferait plus pour l'amélioration de la race, que le grand nombre de chevaux médiocres qui ne saillaient que fort peu de juments. Nous en avons l'exemple sous les yeux : le rapport de l'inspecteur nous signale les cinq ou six plus beaux

étalons du haras départemental, comme ayant sailli, chacun de 50 à 70 juments. Nous en voyons à côté qui ont sailli de 15 à 24, et c'est la généralité d'autres points.

Pour avoir de beaux et bons producteurs il faut les payer cher ; il y a dans le département beaucoup de chevaux de 2^{ème} et de 3^{ème} choix, et nous ne craignons pas de le dire, si les éleveurs du Perche n'employaient à la reproduction que des étalons ou juments du genre de la plupart de ceux que nous signalons, leur race aurait bientôt disparu et ils ne verraient plus les étrangers et jusqu'aux Anglais venir chaque année enlever leurs plus beaux produits.

Quant au système à essayer et qui consisterait à faire faire les achats d'étalons par les éleveurs chez lesquels devrait se trouver le siège des stations de monte, il nous paraît présenter, des difficultés et des inconvénients tels, en raison surtout de notre éloignement de la Normandie, que nous ne croyons pas devoir nous y arrêter un seul instant. Sur cette 1^{ère} question nous nous résumons ainsi :

1° Achats à forfait, à un maximum déterminé fourniture faite par des marchands du Perche.

Ce moyen nous paraît être le seul rationnel, et s'il n'est pas le moins dispendieux, il est celui qui doit répondre le mieux, au but que se propose l'administration, l'amélioration de la race. S'il n'est pas possible d'acheter neuf étalons qu'on en achète sept, six même, mais qu'ils aient toutes les qualités de bons reproducteurs.

2° Si enfin l'administration persistait à vouloir user du moyen actuellement employé, nous voudrions, comme dans le mode précédent qu'on achetât moins d'animaux, et qu'on les payât plus cher ; qu'ils fussent de pure race percheronne, à l'exclusion de tout autre, nous voudrions enfin que certains défauts, certaines tares fussent des motifs déterminés d'avance pour refuser les animaux présentés.

2^{ème} question. Faut-il continuer à rechercher l'amélioration de l'espèce par les mâles et par les femelles, afin de propager dans toute sa pureté, la race adoptée pour type reproducteur ?

3^{ème} question. Y a-t-il lieu dans le cas de l'amélioration par les femelles d'en importer promptement un grand nombre ?

À notre point de vue, la troisième question disparaît, notre réponse à la 2^{ème} étant négative. Nous disons : en principe l'amélioration par les mâles et par les femelles, est la seule réelle et complète, mais dans les conditions où nous nous trouvons, nous croyons devoir en repousser l'application, sinon d'une manière absolue, au moins partiellement.

L'introduction des femelles a surtout pour but, ce nous semble, tout en répandant dans le pays des animaux d'un bon choix, de fournir à l'administration des produits, qui la dispensent plus tard d'aller faire au loin ses remontes ; mais pour conserver et élever ces produits, il faudrait, ou créer un haras, ce qui entraînerait le département dans des dépenses qui dépasseraient peut-être ses ressources ; ou bien encore acheter dès leur bas âge, chez les détenteurs de juments poulinières, les extraits les plus distingués, et leur en confier l'éducation moyennant un salaire déterminé. Mais ce système pourrait-il bien être employé, et n'offrirait-il pas de graves inconvénients. Le propriétaire de ce poulain précieux, puisqu'il aura été jugé tel, présentera-t-il toutes les garanties que l'on doit rechercher, et si on les trouve, les conditions qu'imposera cet éleveur, pour couvrir sa responsabilité ne seront-elles pas si lourdes, qu'on sera alors forcé de renoncer à ce moyen ?

D'un autre côté peut-on sans nuire à l'amélioration même que l'on poursuit, empêcher l'éleveur de vendre son poulain, et le gêner ainsi, dans la libre disposition de sa propriété ? Enfin pour prouver l'inutilité des dépenses faites en achats de juments poulinières, nous demandons : depuis dix-huit ans que l'administration introduit annuellement dans le département, des étalons et des juments, a-t-elle acheté un seul extrait, qui plus tard ait fait un producteur de choix ; les rares poulains élevés par les détenteurs de juments départementales, que sont-ils devenus ? Nous dira-t-on, que ces poulains perdus pour le département en supposant qu'ils aient été amenés au loin, ne sont-ils pas perdus pour le reste de la France, nous l'accordons, mais est-ce bien là ce que nous cherchons ?

Notre opinion bien arrêtée est donc que la dépense faite chaque année par l'administration pour l'achat de poulinières est complètement nulle et sans résultat, et qu'elle fera bien d'y renoncer, à moins qu'elle établisse un haras de pépinière ou qu'elle s'assure la propriété de tous les beaux extraits élevés à son compte chez les détenteurs. Ce n'est plus là qu'une question d'argent et nous ne sommes point appelés à la juger.

Mais il ne s'en suit pas de ce qui précède, que nous repoussions d'une manière absolue comme nous l'avons dit plus haut, l'introduction de juments poulinières. Nous voulons si le département sacrifie des sommes considérables, que ce soit avec chance à peu près assurée d'obtenir le résultat qu'il recherche, et si le résultat demeure incertain, que l'administration n'y expose pas son argent ; ainsi, admettant que le Conseil général regarde comme impossible la création d'un haras de pépinière, comme impossible aussi l'éducation chez l'éleveur de poulains devenus la propriété du département, nous l'engageons très fortement, à ne pas placer une seule jument, dans la condition de l'article 23 de l'arrêté du 12 octobre 1842, c'est-à-dire moyennant le remboursement de la moitié du prix de revient, mais bien au contraire, à consacrer tout l'argent dont il dispose, à l'achat exclusif d'étalons de premier choix accompagnés de juments qui se trouvant alors, dans les conditions de l'article 22, de l'arrêté déjà cité, ne le constituent dans aucun frais, et si elles ne produisent rien de bon, ont au moins cet avantage de ne rien lui coûter.

Il résulte encore des rapports des inspecteurs, que la plupart des étalons sont mal tenus, mal nourris, excédés de travail. Cet état de choses est intolérable, l'administration devra pour éviter ces abus mettre la plus scrupuleuse attention dans le choix des détenteurs, et nous pensons que le moyen proposé par M. Brogard inspecteur, de charger l'administration municipale d'une surveillance active, surtout durant la période de la monte, ne pourra, faute de mieux, que produire de bons effets.

Le département possède aujourd'hui 70 juments poulinières ; l'introduction de ces animaux a commencé en 1832.

Il y a eu quelques interruptions dans l'achat des juments, mais il n'est pas moins vrai, que dans une période de 18 années, on est arrivé qu'au chiffre de 107 extraits provenant de ces juments. Nous nous abstiendrons de toute réflexion et livrons le fait à l'appréciation de la Commission. Nous n'ajouterons plus qu'un mot : le fournisseur ne devrait jamais présenter de juments, âgées de plus de cinq ans, et elles devraient être toutes pleines ; celles qui ne seraient pas dans cet état, ne pourraient être reçues si elles répondaient d'ailleurs aux conditions de beauté et de race exigée, qu'autant qu'elles n'auraient pas plus de trois ans ; nous voudrions que sous aucun prétexte, l'administration ne se départit de ces conditions d'âge et de plénitude. Lorsqu'un fournisseur amène une jument de cinq ou six ans, destinée à la reproduction et non pleine, on peut être à peu près assuré d'avance, qu'elle est stérile, et que pour cette raison, elle a été vendue à bas prix.

Nous arrivons à cette question de savoir s'il convient de faire l'amélioration par quelques étalons demi-sang, et pur-sang anglais, et si dans les cantons de montagne, il ne serait pas à propos d'introduire quelques chevaux légers.

Nous commençons par répondre : où la race percheronne a été introduite, elle doit être conservée toujours à l'exclusion de toute autre ; les croisements anglais feraient perdre, ce qui a été gagné jusqu'à présent.

Quant à la question des montagnes nous entrerons dans quelques développements et nous chercherons quelle race doit être préférablement adoptée

Le cheval anglais en général est le produit des combinaisons les plus raffinées de l'élevage qui exige le plus d'esprit d'observation et de science, en théorie et en pratique, il ne peut bien prospérer que dans les pays à riche culture ; les éleveurs qui savent faire pour lui, ce que les Anglais font eux-mêmes, peuvent tous réussir : le pur-sang a naturellement besoin des mêmes procédés d'élevage, des mêmes soins que ceux qui ont servi à le faire, s'il était négligé, en

Angleterre même, il dégènerait bientôt. Et que pourrait-il produire, dans nos contrées montagneuses surtout, où la combinaison de l'éleveur sont nulles ? Les poulains abandonnées à eux mêmes, tout l'été dans les herbages, au milieu des vaches, sans avoine, sans abri où conduits pour prendre quelques maigres repas sur le bord des chemins, exposés à tous les changements de température, que les Anglais savent si bien neutraliser par l'emploi d'étoffes de laine et de bons logements, l'hiver résister dans les étables, et nourris avec les refus des bêtes à corne, périraient pour la plupart ; et alors même que nous n'aurions pas ces motifs pour repousser le cheval anglais, nous en trouverions un [nombre] plus que suffisant dans le type même aujourd'hui à la mode. Nous ne voyons plus que des chevaux d'hippodrome.

Ce cheval plein de distinction et de noblesse de sang, très haut monté sur jambes et manquant d'étoffe, est conformé pour les courses rapides, encore est-il soumis, lorsqu'il doit courir, à un entraînement qui dure plusieurs mois. Hors de l'hippodrome, il n'est bon à rien ; ce sont pourtant des chevaux de ce genre que l'administration des haras répand de tous côtés, aussi, malgré ce qu'elle avance dans ses brochures et ses journaux, les hommes spéciaux savent-ils parfaitement que les résultats ont été déplorables où elle a introduit le sang anglais.

Nos voisins d'outre-mer, ont un autre type, également de pur-sang, très étoffé, moins rapide dans ses allures, mais plein de fonds et de vigueur, c'est le cheval de service ; à part le système d'élevage qui l'a formé, le cheval conviendrait à beaucoup de parties de la France ; mais on préfère ces grands coureurs qui ne donnent que des produits décousus dont les forces ne répondent pas à l'énergie, empoisonnant le pays de rosses élégantes.

Pour améliorer la race de nos chevaux de montagne, où plutôt pour la créer, il faut un cheval qui soit produit brut, et ne doive pas ses qualités aux raffinements longtemps étudiés d'un élevage artificiel. C'est pour cela qu'à défaut de l'arabe, dont le prix est trop élevé, nous proposons le cheval d'Afrique, qu'on se procurerait fort aisément sur nos côtes de Barbarie, pour le prix de 1500 francs à 2000 francs. Élevé rustiquement par les besoins de l'Atlas, on aurait en lui, un générateur précieux et dont les produits devraient parfaitement réussir dans des contrées, où la nature fera seule les frais de son éducation, l'éleveur rien.

Ce cheval, extrêmement robuste, et d'une sobriété remarquable s'acclimatera partout dans nos froides montagnes, comme dans les pays chauds. La légèreté, l'énergie sont les caractères dominants de tous les chevaux des pays secs et élevés. Le cheval barbe nous paraîtrait par ces motifs, convenir mieux qu'aucun autre dans les cantons montagneux de l'arrondissement de Grenoble. Le breton dont nous sommes loin de contester les qualités solides ne ferait point approprié à ces localités, et nous n'hésitons pas à affirmer que les caractères de cette race ne se reproduiront jamais dans ces montagnes.

Quelques personnes ont parlé du limousin et de l'auvergnat comme devant parfaitement convenir. Nous sommes de leur avis, mais où trouver un étalon de pur-sang limousin ou de pur-sang auvergnat ? Dans les montagnes d'Auvergne, comme dans les Pyrénées, le gouvernement a placé des chevaux anglais d'un très bon sang, ils n'y ont en général donné que de mauvais produits, ces races n'existent plus le sang anglais les a perdu.

On nous objectera peut-être que ce sont des chevaux de trait et non des chevaux de selle, que veut produire le département de l'Isère. Si c'est là une détermination arrêtée, nous devons nous incliner devant la volonté du Conseil général, mais nous observerons qu'on ne peut pas faire le cheval de trait, dans les lieux où cet élève est impossible : dans les montagnes il faut faire des chevaux de selle, ou ne rien faire du tout ; pour nous il n'y a pas de milieu. Et pourquoi repousser le cheval léger, il est aujourd'hui le plus rare en France, partout le plus recherché. N'est-il pas d'ailleurs très propre au tirage rapide ? Lorsque la race des montagnes aura été créée par des étalons bien choisis, fortement membrés et ayant beaucoup d'étoffe, comme on en trouvera certainement pour les prix que nous indiquons plus haut, les sujets seront aussi pour le tirage que pour la selle.

Le département de l'Isère est formé, si nous pouvons nous exprimer ainsi, de deux pays, qui diffèrent complètement, pour leur sol et leur climat. Le pays de plaine étant doté d'étalons d'une race excellente, parfaitement approprié à sa nature et que nous voudrions voir remplacer par aucune autre sans exception. Nous n'avons plus à nous en occuper ici, notre désir est d'appeler l'attention du Conseil général sur ces localités presque aussi considérables en étendue que tout le reste du département, et qui se composent du territoire de l'Oisans, des cantons de Corps, Saussure, Meus, Clelles, Le Monnetier-de-Clermont, de toute l'immense batterie du Triève enfin, le Villard-de-Lans, les cantons montagneux de la vallée de l'Isère.

Ces contrées largement favorisées sous le rapport de l'élève du cheval, par les nombreuses stations qui s'y trouvaient répandue alors que nous avons à Grenoble un dépôt d'étalons s'étant vu privées de ces avantages par le choix exclusif de chevaux perchérons, ont dû forcément renoncer à cette industrie.

Nous nous rappelons parfaitement avoir encore vu en 1832, 1833, 1834, ces régions montueuses peuplées d'un grand nombre de chevaux issus des étalons du dépôt de Grenoble. Bien que généralement ces produits laissassent beaucoup à désirer, l'amélioration de la race était frappante.

Si l'administration au lieu de porter toutes ses faveurs sur le pays de plaine et d'abandonner entièrement les montagnes, avait continué d'y faire la monte, par quelques étalons bien choisis, qui pourrait affirmer, que nous n'aurions pas aujourd'hui, dans l'arrondissement de Grenoble, une race excellente et dont les premiers germes existaient déjà à l'époque que nous rappelons.

Le département de l'Isère ne pourrait-il pas d'ailleurs, être considérablement soulagé dans ses dépenses, par l'envoi de quelques étalons nationaux ? Pourquoi serait-il moins favorisé que le département de la Drôme qui en possède plusieurs ? Nous avons vu, cette année, dans le Royannais, pays absolument analogue à nos cantons montagneux, une station composée de forts beaux chevaux arabe et arabe limousin parfaitement appropriés à la nature du pays, un troisième cheval a été envoyé pour faire la dernière monte ; les habitants ainsi encouragés dans cette industrie profitent avec tant d'empressement des avantages qui leur sont faits que l'insuffisance de ces trois étalons étant reconnue, une 2^{ème} station sera établie dans le même pays.

Ainsi nous appuyant sur des faits et sur de longues observations, nous insisterons de tout notre pouvoir, pour engager le Conseil général à se lancer dans la voie que nous lui proposons et nous osons croire, qu'en suivant la ligne que nous nous sommes permis d'indiquer, il améliorera dans les plaines et créera dans les montagnes, une industrie agricole qui pourra un jour amener dans le département de l'Isère une nouvelle source de richesses.

La question relative à l'élève du mulet nous semble résolue par ce qui précède : ce qui manque en France ce sont des chevaux, le mulet de trait partout. Cette industrie n'a pas besoin d'être favorisée ; si l'on veut encourager l'élève du cheval, il faut bien se garder de le faire concurremment avec le mulet.

Nous n'ignorons pas que l'élève du mulet, présente des avantages réels aux cultivateurs : la vente en est assurée dès le bas âge, et à de bons prix mais laissant de côté ces considérations, dont nous ne nions pas l'importance, nous demandons : le département veut-il produire des chevaux ou veut-il produire des mulets ?

Dans notre opinion, il ne peut pas, il ne doit pas produire l'un et l'autre or nous insistons de tout notre pouvoir pour que le cheval léger soit introduit dans nos montagnes.

Le département possède trois baudets dont nous ne demandons certainement pas la réforme, mais nous voudrions qu'ils fussent placés le plus loin possible des stations d'étalons et dans des localités dont l'industrie faisant un usage presque spécial du mulet comme les montagnes d'Allevard et de la Grande Chartreuse, donnerait lieu d'espérer qu'ils y seraient encore plus appréciés qu'ailleurs.

Royer Deloche.

Document N° 7 Compte rendu de l'emploi d'une somme affectée à l'achat de six chevaux étalons pour le département de l'Isère, 1838

Source : Arch. dép. Isère, 150 M 4.

Frais de voyage.		
11 janvier 1838	De la Tour-du-Pin à Lyon.	9 f.
12	De Lyon à Paris, malle poste 90,50 f., donné au courrier 10 f.	100,50 f.
16	De Paris à la Commanderie près Evreux	18 f.
17	À la Commanderie loué un cheval et un cabriolet 6 f. dépense du cheval 75 c., donné au courtier 5 f.	11,75 f.
18	idem.	11,75 f.
19	idem	11,75 f.
21	De la Commanderie à Rouen un cheval et un cabriolet 8 f. dépense du cheval pendant les 14 lieues du trajet, 2,50 f.	10,50 f.
22	De Rouen à Barentin (en omnibus, 5 lieues)	1,10 f.
23	De Barentin à Fauville un cheval 3 f. dépense du cheval 75 c.	3,75 f.
23	À Fauville un cheval et un cabriolet 5 f. dépense du cheval 1,25 f. donné à un courtier 4 f.	10,25 f.
24	Idem	10,25 f.
26	De Fauville à Rouen	3,50 f.
27	De Rouen à la Commanderie	10 f.
28	De la Commanderie à Bernay	4 f.
28	De Bernay à Séez un cheval et un cabriolet pendant 14 lieues	16 f.
28	De Séez à Alençon un cheval et un cabriolet 6 lieues	6 f.
30	D'Alençon à Gassé	4 f.
31	De Gassé au Melle sur sarthe	7 f.
1 ^{er} Février	De Melle-sur-Sarthe à Mortagne	2 f.
2	De Mortagne à Verneuil	5 f.
3	De Verneuil à Noyent	4 f.
4	De Noyent à Paris	16 f.
16	De Paris à Lyon, malle poste 90f. donné au courrier 10 f.	100 f.
18	De Lyon à La Tour-du-Pin	9 f.
22	De La Tour-du-Pin à Grenoble	9 f.
23	De Grenoble à La Tour-du-Pin	9 f.
	Total	403,50 f.

Frais personnels

Parti de La Tour-du-Pin le 11 janvier au soir, la dépense n'a du commencer qu'au 12 inclusivement jusqu'au 18 février jour de l'arrivée à La Tour-du-Pin, ce qui fait 38 jours ; mais il y a à déduire de ce nombre depuis le 5 février jour de ma rentrée à Paris jusqu'au 16, jour de mon départ, ce qui fait 10 journées qui ayant été employée dans mon intérêt privé ne doivent pas m'être remboursées ; je porte ma dépense journalière l'une dans l'autre à 12 f. Ce qui, pour 28 jours, fait 336 f.

Achats des chevaux.

J'ai payé au sieur Rivière suivant sur reçu ci-joint pour le prix de quatre chevaux la somme de 5500 f.

J'ai donné pour le pourboire de ses domestiques 30 f.

J'ai payé au sieur Lespinasse suivant son reçu ci-joint et pour le prix de deux chevaux la somme de 3400 f.

J'ai payé pour la conduite et la dépense de ces chevaux de Fauville à Séez, lieu où j'ai renvoyé le sieur Linage l'un des conducteurs et suivant son reçu	145 f.
Total	9834,50

J'ai soldé pour la dépense en route des 6 chevaux de Séez à Grenoble suivant le reçu du sieur Lefebvre conducteur chargé de la dépense	620 f.
--	--------

Ce qui pour 24 jours de marche donne une dépense moyenne par jour de 25,80 f. ou de 4,30 f. par cheval y compris la nourriture des deux conducteurs, un mémoire de ferrage montant à 22 f. et un de médicament à 8 f., un pour plus de détail et en déduisant la nourriture des deux conducteurs 2 repas chacun à 1,50 f fait 6 f. et les deux mémoires ci-dessus chiffrés montent ensemble à 30 f. donnent une diminution de 174 f. sur la dépense totale qui se trouve ainsi réduite pour les six chevaux seulement à 446 f. ou 18, 58 f. par jour ce qui porte pour chaque cheval de 3,09 f.

J'ai payé au sieur Lefebvre conducteur et suivant son reçu pour salaire pendant le voyage jusqu'à Grenoble et retourner à ses frais	150 f.
---	--------

Au sieur Boulard jusqu'à La Tour-du-Pin seulement	150 f.
---	--------

Ce dernier a été payé le même prix que le précédent bien qu'il y ait deux jours de moins parce que je l'ai employé deux jours avant le départ des six chevaux.

J'ai payé au sellier suivant sur reçu que j'ai réduit, pour divers objets d'équipement des chevaux	66,75 f.
--	----------

Total général de la dépense : 10821,25 f.

Balance.

Par lettre du 8 janvier 1838, Monsieur le Préfet m'a ouvert un crédit de 10 800 f. pour l'acquisition et tous les frais de voyage et de conduite des six chevaux.

J'ai dépensé	10 821,25
--------------	-----------

J'ai reçu	10 000
-----------	--------

Il m'est dû la somme de	821,25 f.
-------------------------	-----------

Présenté et certifié par le Sous-Préfet de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, le 26 février 1838.

Document N° 8 Cahier des charges pour la vente aux particuliers et pour la conservation des juments et des étalons départementaux de la remonte de 1833

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4

Nous, Préfet de l'Isère,

Considérant que d'après la délibération du Conseil général, du 16 mai 1831, les juments et les étalons achetés au compte du département doivent être vendus à l'enchère, à charge par les acquéreurs de les réserver à la reproduction ;

Considérant qu'il importe de stipuler, avant les enchères, le mode de vente et de conservation des juments et étalons départementaux

Avons arrêté le cahier des charges qui suit :

Titre I

De la vente.

Art. 1^{er}.

Les propriétaires et cultivateurs qui désireraient acheter des juments ou des étalons provenant de la remonte départementale de 1833, devront être présents ou se faire représenter, pour recevoir les juments et les étalons qui pourraient leur échoir.

Art. 2.

Les ventes auront lieu par adjudication publique, sur une des places de la ville de la Côte-Saint-André, devant le préfet ou son délégué, assisté de la Commission.

Art. 3.

Le prix de vente sera payé comptant, et versé à la caisse du percepteur de la Côte-Saint-André. Indépendamment du prix de vente, les acquéreurs paieront aussi comptant le licol, les caveçons, entraves, couvertures et sangles dont chaque animal est muni. Ce paiement aura lieu, sur la production par le fournisseur de ses factures.

Art. 4.

Aussitôt après la vente d'une jument ou d'un étalon, les frais de nourriture, de séjour et de garde seront au compte de l'acquéreur.

Titre II.

De la conservation des juments et des étalons.

Art. 5.

L'acquéreur, devenu propriétaire d'une jument ou d'un étalon, demeure tenu de l'employer, pendant six ans, à la reproduction, et de lui donner tous les soins, afin que l'animal soit constamment maintenu dans un état convenable de santé.

La monte, qui commencera du 1^{er} au 15 mars, et se terminera le 1^{er} juillet, sera de vingt à trente juments pour chaque étalon, selon sa force et sa vigueur : il ne devra jamais être fait plus d'une saillie par jour.

Pendant tout le temps que durera la monte, le détenteur sera tenu d'augmenter la nourriture de son étalon, surtout en avoine, de le ménager au travail, et de ne jamais le conduire hors de la commune où est établie la station.

Art. 6.

Le détenteur aura un registre coté et paraphé par un des membres de la commission, dans lequel il mentionnera le nom et le domicile des propriétaires ou fermiers qui amèneraient des juments à l'étalon. La race et l'âge et la robe de chaque jument y seront exactement décrits.

Les propriétaires ou fermiers devront, à leur tour, faire connaître si ces juments ont produit, quels sont la race, l'âge, le sexe et la robe des poulains ; ces déclarations seront données par écrit, attestées et visées par le maire du lieu du domicile des propriétaires de juments.

Les acquéreurs de juments et d'étalons départementaux se soumettront à suivre ponctuellement tout ce que l'administration jugera à propos de prescrire par des instructions ultérieures, dans l'intérêt de la multiplication, et du perfectionnement de l'espèce chevaline dans le département de l'Isère.

Art. 7.

Il est expressément recommandé de faire saillir de préférence les juments les plus belles, les mieux en rapport avec l'étalon pour la taille, la race et les formes, et de n'en admettre de communes qu'à défaut de meilleures.

Celles qui seraient trop défectueuses, trop petites, ou atteintes de maladies contagieuses et héréditaires, telles que la gale, les dartres, le farcin, la morve, la pousse, la fluxion périodique, les tumeurs cancéreuses siégeant aux parties génitales extérieures, seront toujours refusées : aucune jument ne sera saillie avant d'avoir atteint l'âge de quatre ans, et les alliances d'un même sang seront rigoureusement proscrites.

Art. 8.

Les propriétaires de juments paieront, pour chacune de celles qui seront saillies par les étalons départementaux, la somme de 4 fr. pour le premier saut. Cette rétribution appartiendra entièrement au détenteur, lequel donnera, au besoin, encore trois fois son étalon à la même jument, sans pouvoir exiger de son propriétaire d'autres rétributions pour ces trois nouvelles saillies, qu'une somme de 2 fr.

Art. 9.

Si l'étalon venait à mourir pendant la durée de six années de services exigées, l'acquéreur en supportera la perte sans pouvoir exercer aucune répétition d'indemnité envers le département.

En cas de maladie héréditaire ou transmissibles, de claudication incurable, de dépérissement ou d'impuissance survenu à l'étalon pendant la même durée, l'acquéreur devra les faire constater par un ou plusieurs vétérinaires ; il en sera dressé procès-verbal en présence du mare qui nous le fera parvenir, nous réservant la faculté de faire examiner de nouveau l'étalon par un homme de l'art désigné par nous, pour statuer en dernier ressort, s'il y a lieu.

Dans le cas où il serait bien avéré qu'un étalon n'est pas propre au service de la monte, et que ce vice fut constaté pendant la première ou deuxième années d'exercice, l'administration pourra faire exposer l'étalon aux enchères publiques, pour être vendu de nouveau au profit du département, après avoir remboursé au premier acquéreur le prix d'achat.

L'administration aura le même droit, si un détenteur refuse, sans motif légitime, son étalon aux juments qui lui sont présentées, ou encore si ce détenteur néglige de faire soigner l'animal d'une manière convenable, et de se conformer en tous points au présent cahier des charges.

Art. 10.

Les juments seront, comme les étalons, employés à la reproduction pendant six ans, et leurs propriétaires resteront soumis aux autres chances et conditions prévues pour les étalons par l'article qui précède.

Art. 11.

Les élèves produits par les juments départementales appartiendront en toute propriété aux acquéreurs de ces juments.

Titre III.

Dispositions générales.

Art. 12.

Au moment de la livraison d'une jument ou d'un étalon à son acquéreur, il lui sera remis en même temps une copie du signalement de l'animal.

Ce signalement sera transcrit en tête du registre que l'art. 7 oblige l'acquéreur à tenir.

Art. 13.

Si un propriétaire de juments ou d'étalons départementaux venait à décéder avant les six années de service exigées pour la reproduction, ses héritiers seront mis de droit en son lieu et place, à moins qu'ils ne préfèrent revendre la jument ou l'étalon ; mais ils ne pourront procéder à cette revente qu'après avoir obtenu l'agrément de l'administration ; la revente se fera du reste, aux risques et périls des héritiers du propriétaire décédé.

Art. 14.

Les juments, les étalons livrés aux propriétaires par le département, seront marqués des lettres D.Y.

Art. 15.

Le présent cahier des charges sera imprimé en nombre d'exemplaires suffisant pour qu'il en soit remis à chacun des acquéreurs.

Fait à Grenoble, le 8 janvier 1834

Pour le Préfet empêché :

Le Conseiller de préfecture, secrétaire général, délégué,
Robin.

Document N° 9 Lettre du Ministre de l'Agriculture au Préfet de l'Isère relative au rétablissement d'un dépôt d'étalons à Grenoble, 1874

Source : arch. dép. Isère, 150 M 6

Versailles, le 3 décembre 1874.

Monsieur le Préfet,

j'ai lu avec beaucoup d'intérêt la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 25 novembre dernier dans laquelle vous me transmettez les vœux formés par le Conseil général de votre département pour le rétablissement du dépôt d'étalons de Grenoble, qui a été supprimé en 1832, après 26 ans d'existence.

Les considérations que vous me présentez montrent que, d'accord avec le Conseil général, vous nous rendez un compte exact de la situation de la production chevaline dans le département de l'Isère et des ressources que cette production, convenablement développée pourrait offrir à l'armée et à l'agriculture. Aussi, aurais-je été heureux de pouvoir me rendre au désir dont vous êtes l'interprète, en rétablissant le dépôt d'étalons de Grenoble. Mais la loi du 29 mai dernier, qui porte que l'effectif des étalons entretenus par l'état sera augmenté annuellement de 200 chevaux jusqu'à ce qu'il ait atteint le chiffre de 2500, fixe en même temps le nombre des dépôts à 22, - maintient, par conséquent, le nombre actuel de ces établissements. Je me trouve donc, par suite de cette disposition formelle, mais sans préjuger, bien entendu, les mesures qui pourraient plus tard être reconnues nécessaires et donner satisfaction aux vœux du Conseil général, dans l'impossibilité de poursuivre, quant à présent, la réalisation de ces vœux.

Que ma réponse ne donne, toutefois, aucune inquiétude au Conseil général. Le dépôt d'étalons d'Annecy recevra naturellement, sur les 200 chevaux d'accroissement annuel, une augmentation d'effectifs proportionnés à l'importance de la production dans les contrées qui forment sa circonscription. Ces ressources me permettront d'augmenter progressivement le nombre ou l'effectif des stations du département de l'Isère et de les composer de la manière la plus conforme aux intérêts dont le Conseil général se préoccupe. Vous me trouverez, d'autre part, disposé à accorder aux détenteurs de bons étalons les encouragements les plus larges possibles. En un mot, vous pouvez, Monsieur le Préfet, compter, ainsi que le Conseil général, sur le bon concours de l'administration des haras ; elle est prête à contribuer, par tous les moyens qui seront en son pouvoir au développement et à l'amélioration de la production chevaline dans votre département.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre de l'Agriculture et du Commerce

Signé : L. Grivart

Document N° 10 Commission réunie à l'initiative du sous-préfet de la Tour-du-Pin, relative à l'amélioration des races domestiques dans le département de l'Isère, 23 avril 1850

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4.

L'an mil huit cent cinquante et le 23 avril, à l'Hôtel de la sous-préfecture.

La Commission nommée par arrêté de M. le sous-Préfet de La Tour-du-Pin, en date du six avril dernier, s'est réunie sous sa présidence. Étaient présents : MM. le sous-Préfet, président, de Mépieu, membre du Conseil général, Picot La Bacome, Rabatel, Boissier, Reynaud, Mollard et Gaven, nommé secrétaire.

Le sous-Préfet a mis sous les yeux de la Commission la lettre de M. le Préfet en date du 6 mars dernier ainsi que les documents qui y étaient joints et l'a invitée à formuler successivement son avis sur les questions posées par M. le Préfet.

Espèce chevaline.

1- Mode de remonte. Étalons

La Commission après avoir délibéré sur les différents modes de remonte des reproducteurs de l'espèce chevaline est d'avis que l'administration suive le mode actuel, en ce qui concerne les étalons. Les deux ou trois dernières remontes ont été infiniment meilleures que toutes les précédentes ; et si on laissait le soin à l'éducateur d'acheter lui-même deux étalons dans le Perche, il serait fort à craindre, tant à cause de l'éloignement que du peu d'aisance dont jouissent en général nos cultivateurs, qu'aucun d'eux ne se décida même en lui accordant une indemnité équivalente à la moitié du prix de revient de ces reproducteurs à faire un aussi long voyage et à déboursier une somme d'argent aussi considérable.

La Commission considère, d'autre part, que l'avantage le plus réel qu'obtient le détenteur d'un étalon n'est guère que celui du service de ses propres juments et que le prix des saillies ne compense point l'assujettissement, les soins et les pertes de temps que ces animaux occasionnent au moment de la monte ; que par conséquent le peu d'avantage et les nombreux inconvénients qui se rattachent à la tenue d'un étalon éloigneront toujours les gens riches ; de sorte que la généralité des éducateurs à peine aisée ne pourrait que bien rarement faire cette dépense.

Enfin s'il est vrai que l'achat direct par les propriétaires puisse avoir à meilleur marché, il serait fort à craindre que le choix des reproducteurs ne fut point aussi judicieux, et il en résulterait une atteinte à l'amélioration de notre race chevaline. La Commission pense donc que pour un sujet d'une aussi haute importance, il vaut mieux faire quelques sacrifices de plus, afin que le choix des étalons soit meilleur.

2 – Les poulinières

La Commission est d'avis qu'on ne continue point l'introduction des juments de même race que le type reproducteur, se fondant sur ce qu'une race transplantée ne tarde pas à s'abâtardir sous l'influence d'un autre climat et du changement de nourriture. Il y a plus : l'expérience est venue démontrer qu'une bonne partie de ces juments sont infécondes ; que leurs produits valent rarement mieux et souvent moins que ceux de nos plus belles juments de pays. Les faibles avantages qu'on obtient de cette introduction sont bien loin de compenser les sacrifices qu'elle impose.

Dans notre arrondissement, à cause du peu de fourrage qu'il possède relativement à son nombreux bétail, l'éducation ne peut guère s'attacher qu'à la production et laisse l'élevage aux soins de quelques autres points de notre département. Il y a au reste avantage pour l'amélioration de l'espèce chevaline qu'une contrée se livre plus spécialement à la production et une autre à l'élevage. L'éducation y trouve également lui-même profit aussi notre arrondissement n'élève guère que les pouliches, dont il a besoin pour remplacer ses poulinières d'un âge trop avancé ou infécondes ou enfin pour en augmenter le nombre.

L'administration doit par suite s'attacher :

1° à favoriser l'élevage des plus belles métisses pour qu'elles deviennent plus tard de belles et bonnes poulinières ; 2° à favoriser l'introduction de belles juments poulinières, abstraction faite de leur race et remplissant les trois conditions de taille, de bonne conformation et de fécondité. Elle atteindra ce double résultat par la distribution de fortes primes et les associations agricoles de l'arrondissement la seconderont de leur mieux en distribuant elles-mêmes des primes.

La Commission conclue en conséquence à ce que les fonds départementaux destinés à l'amélioration de l'espèce chevaline soient répartis ainsi qu'il soit : 1) achat annuel d'au moins cinq étalons ; 2) Distribution dans le département de 25 à 50 primes de 2 à 300 francs chacune, selon le mérite de la jument, aux plus belles poulinières, quelque soit leur provenance et donnant comme garantie de fécondité des signes certains de l'état de gestation ou ayant leur suivant. Chacune d'elle ne serait primée qu'une seule fois. L'âge auquel ces juments pourraient être primées serait de quatre à cinq ans ; on imposerait à leur propriétaire l'obligation de les faire saillir par des étalons départementaux ou approuvés, de les garder

pendant quatre ans au moins ou de les vendre après autorisation que dans l'étendue du département où elles devront être soumises aux mêmes assujettissements pendant le temps déterminé.

3 – Race

1) Le type reproducteur percheron est celui qui dans notre arrondissement, a produit les meilleurs résultats. La commission pense qu'il convient de continuer l'amélioration de notre race chevaline à l'aide du sang percheron, mais sous la condition de choisir des étalons moins volumineux et dans le vrai type percheron. La taille moyenne et l'ancienneté d'une race sont les deux conditions les plus favorables à la prépondérance dans l'acte de génération, et à la transmission la plus rapide des caractères paternels. L'opportunité d'introduire des étalons un peu plus légers est motivée par la taille généralement trop peu élevée de nos juments, ce qui amène forcément avec des étalons trop volumineux des appareillages qui ne sont point en harmonie avec les lois précitées par la science et sanctionnées par l'expérience. En résumé la Commission émet le vœu que la taille moyenne et la conformation la mieux appropriée à la vitesse et à la force et dénotant de l'énergie, soient les seules considérations qui président au choix des reproducteurs.

2) Quant à la race bretonne, la Commission considérant qu'en cherchant à améliorer notre race chevaline on avait point en vue de favoriser l'éducation des petites races, ne pense point que l'introduction du type breton soit opportun dans l'arrondissement où l'on cherche surtout à élever la taille et à augmenter la vitesse. Au reste, le choix des reproducteurs percherons plus légers permettrait une association plus convenable avec toutes nos pouliches en général.

3) Pour le demi-sang et pur-sang, la commission ne croit pas le moment opportun d'y recourir, l'état actuel de l'amélioration n'étant point encore arrivé à un degré convenable pour en espérer de bons résultats.

L'éducation chevaline dans notre département envisagée sous le rapport du degré de finesse qu'il convient de faire acquérir à la nouvelle race, doit consister à lui imprimer, dans de justes proportions la taille et la vitesse, de manière à la rendre propre à tous les services. Les chevaux à deux fins même avec légère prédominance de vitesse sont éminemment propres aux travaux agricoles. Leur éducation est avantageuse, leur vente facile, et ils peuvent servir pour les remotes de certaines armes de notre cavalerie. Il importe surtout d'amener de l'homogénéité dans la nouvelle race afin que les éducateurs qui ne sont point généralement assez imbus des principes des bons appareillages ne soient point exposés à commettre des erreurs toujours préjudiciables.

Plus tard si on juge convenable de faire acquérir plus de vitesse à notre race chevaline, le demi-sang et le pur-sang pourront sans inconvénient amener promptement ce résultat. Quand à présent la station des haras nationaux suffira aux besoins, mais la Commission exprime le vœu invitant qu'elle soit replacée à La Tour-du-Pin, où il existe déjà un assez grand nombre de juments de sang.

4) Mode de placement

1° sur cette question, la Commission, pense qu'il faut suivre le mode actuel du cahier des charges, sauf à supprimer l'obligation imposée jusqu'ici au détenteur de l'étalon de prendre en même temps une jument de même race moyennant le remboursement du prix intégral d'acquisition de la jument. Cette lourde charge éloigne beaucoup d'éleveurs. Les étalons doivent être livrés gratuitement et répartis convenablement dans les diverses localités qui se livrent d'une manière spéciale à l'éducation chevaline.

Il y a lieu aussi de modifier l'article 16 du cahier des charges et de suivre l'usage généralement suivi par tous les détenteurs, pour le prix des saillies qui est de cinq francs, quelque soit leur nombre et un franc d'étréne ;

2° quant à la question de prohiber la vente des produits des juments départementales, la Commission pense qu'il est préférable d'en laisser le commerce libre. Cette prohibition offrirait de grands inconvénients.

Document N° 11 Réponse au questionnaire adressé aux membres de la Commission hippique de l'Isère. 1864

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4.

Question N°1 Quel est en général l'état de l'élevage dans le département de l'Isère ? Y a-t-il progrès ou décadence ?

1) Bragard, vétérinaire à La Tour-du-Pin.

L'état actuel de l'élevage comparé à celui que nous avons observé de 1810 à 1830, c'est-à-dire pendant 20 ans est relativement très remarquable bien qu'il laisse beaucoup à désirer et à la suppression du dépôt d'étalons fixé à Grenoble nos chevaux indigènes avaient peu de valeur. À cette époque (1831), l'Administration eut l'heureuse pensée de créer un haras départemental en admettant le système de dispersion des reproducteurs, système qui a été suivi jusqu'à ce jour, et comme l'attestent de nombreux rapports fournis à ce sujet depuis l'institution nouvelle, ce mode a produit quelques bons effets ; les observations qui durant cette période ont suivi attentivement et sans prévention la marche du haras de l'Isère, ont pu se convaincre de cette vérité.

2) Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Mauvais.

Progrès très faible.

3) Rey, vétérinaire à Grenoble.

Dans ma circonscription, l'état actuel est fort peu satisfaisant, on pourrait dire nul. Quelques personnes font naître, vendent les produits après le sevrage, les produits se vendent mal.

Il n'y a pas progrès. Avant 1830, nous possédions un dépôt d'étalons qui desservait les parties montagneuses qui s'étendent depuis Grenoble jusqu'à la Savoie et jusqu'aux Alpes. Dans ma contrée se trouvaient de bons produits ; aujourd'hui rien. Le peu de juments qui s'y trouvent, sont livrées au baudet parce que l'on a plus d'avantages à élever le mulet.

4) De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Les résultats obtenus dans les divers arrondissements de l'Isère n'ont pas répondu aux sacrifices que s'est imposé le département, cependant ce serait une opinion hasardée que d'avancer qu'il y a eu décadence dans l'arrondissement de Saint-Marcellin l'état de l'élevage n'a donné encore que des résultats à peu près insignifiants, est ne peut pas avancer non plus qu'ils ont été complètement négatifs ; le dépôt d'étalons de l'État établi à Saint-Jean (Drôme) a fourni ça et là quelques produits qui faute de bonnes juments poulinières pèchent, il est vrai, par le manque de taille, mais qui sous le rapport de la bonté et de l'élégance peuvent être utilisés comme chevaux de selle légers.

5) Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

Lorsque le département a pu dépenser près de 400 000 fr. pour l'amélioration de la race chevaline, demander si l'élevage est en progrès n'est-ce pas constater la négation. Le cheval de l'Isère dans l'arrondissement de Vienne et de la Tour-du-Pin n'a pas subi les modifications qu'on en attendait ; au dire même des marchands de chevaux de nos contrées qui fréquentent habituellement leurs foires. Les jeunes poulains auraient perdu leurs membres, résultat du changement d'intestin des reproducteurs.

6) Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

L'élevage est insuffisant pour les besoins du département ; il pêche par le manque d'une nourriture assez substantielle, surtout au moment du sevrage. Cet élevage est en progrès.

7) La Villardière, propriétaire à La Frette, ancien conseiller général.

Quoique l'élevage soit plutôt en progrès qu'en décadence, il faut reconnaître cependant qu'il est dans un état très marqué d'infériorité, si on le compare à celui de beaucoup d'autres provinces

8) Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

Les documents statistiques des Haras constatent l'existence de 12800 juments dans l'Isère. Leurs produits sont pour la plupart vendus avant l'âge d'un an et sont exportés. Le petit nombre de ceux qui demeurent dans le pays sont en général soumis de trop bonne heure à de rudes travaux qui nuisent à leur développement et qui ruinent leurs membres. L'élevage se fait à l'étable, presque jamais au pâturage. La nourriture se compose de foin, paille, fourrages verts ; absence totale ou presque totale d'avoine. L'élevage n'est qu'une branche très secondaire de l'industrie agricole du pays. L'Isère est un pays de production et non un pays d'élevage. La race des chevaux de pays est robuste et a du fond, bien qu'elle soit d'une nature lymphatique. Elle est de taille moyenne, près de terre, trapue ; tête lourde, encolure courte, garrot peu sorti, épaules étroites, reins forts et courts, hanches rondes, hautes, saillantes au-dessus de la colonne vertébrale, queue mal attachée, membres généralement grêles, souvent assez empâtés, pieds assez bons.

Il y a un progrès incontestable dans la production depuis l'introduction des primes données à titre d'encouragement aux possesseurs des meilleurs étalons, poulinières et pouliches, bien que le choix des reproducteurs ait laissé beaucoup désirer jusqu'ici.

9) Folcard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Il y a évidemment progrès de l'espèce chevaline dans le département.

10) Marquis de Virieu, conseiller général et propriétaire.

Progrès plus apparent que réel, on a obtenu plus de taille mais cela au dépens de la vigueur. Les étalons de gros trait et les importations de chevaux et juments comtoises ont produit ce résultat dont il n'y a pas à se féliciter.

11) Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

Relativement au nombre et à la qualité des juments, l'élevage dans le département de l'Isère est loin d'être ce qu'il peut devenir ; cependant il est aisé de constater un progrès pour le nombre et la qualité des poulains ; ce progrès vient surtout de ce que l'aisance des cultivateurs s'accroît ; ils ont de meilleures juments et plus de facilités pour faire les avances nécessaires à l'élevage du cheval.

12) Questionnaire non signé.

Relativement au nombre et à la qualité des juments, l'élevage dans le département de l'Isère est loin d'être ce qu'il peut devenir ; cependant il est aisé de constater un progrès pour le nombre et la qualité des poulains ; le progrès vient surtout de ce que l'aisance des cultivateurs s'accroît ; ils ont de meilleures juments et plus de facilités pour faire les avances nécessaires à l'élevage du cheval

Question N°2 Quelles sont les conditions les plus avantageuses que présente la circonscription pour l'élevage du cheval ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Les conditions les plus favorables à la production du cheval existent dans les arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne. Il n'y a que des hommes compétents qui résident dans ces contrées et qui s'occupent réellement des chevaux sans idées préconçues qui puisse satisfaire l'Administration et l'honorable Conseil général sur ce point important.

À Grenoble chef-lieu ; le Bourg-d'Oisans, La Mure et Clelles sont trois cantons où malgré l'industrie mulassière, un certain nombre de propriétaires s'adonnent avec ardeur et profit à la production du cheval ; mais les autres communes négligent cette élève.

L'arrondissement de Saint-Marcellin se trouve à peu près dans la catégorie du précédent.

2 – Chaste de Gallerand. Maire de Bellegarde-Poussieu.

Ventes faciles. Foires nombreuses dont une très importante, celle de Beaucroissant. De nombreux maquignons achètent à domicile.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Elle présente un sol fertile mais accidenté, les fourrages sont bons et abondants, le sol y est divisé, peut-être trop, sous le rapport de l'élevage car cette industrie demande de grandes surfaces sur lesquelles on peut faire pâturer.

4 – de Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Les conditions les plus avantageuses que présenteraient la circonscription pour l'élevage du cheval serait d'en imprimer le goût aux plus grands propriétaires par tous les moyens dont l'administration peut disposer, dans une localité où la propriété est divisée à l'infini ; il ne faut pas compter sur les petits propriétaires qui ont presque tous grand peine à vivre ; ce n'est donc que sur les premiers, en les stimulant beaucoup qu'il est permis de fonder quelques espérances ; peut-être finiront-ils par comprendre que la recette du froment ne donnant plus une rémunération suffisante, que celle du vin et des vers à soie ne figurent plus que pour mémoire sur leurs livres de recettes. Ils peuvent en suivant l'exemple de quelques grands propriétaires tirer une partie beaucoup plus avantageuse de leur sol en substituant aux anciennes cultures celles des plantes fourragères. On m'a cité quelques propriétaires qui étant entrés dans cette voie d'amélioration ont réalisé par l'élève du bétail des bénéfices inespérés, l'un d'eux m'a assuré que pendant le cours de l'année dernière sa propriété lui avait rapporté le 6 p./100.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

La circonscription à laquelle nous appartenons n'offre aucune bonne condition pour l'élevage du cheval ; point de grands parcours herbagers, terrains en pente, extrême division du sol.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Là seulement où des prairies naturelles sont assez étendues pour permettre d'envoyer la mère et son produit une partie de l'année au pâturage, c'est-à-dire l'élevage au grand air au lieu de l'élevage à l'écurie.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

Si je comprends bien cette question, on demande quelles sont les parties du département où se rencontrent les conditions les plus favorables pour l'élevage. À mon avis c'est une portion de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, et quelques autres localités disséminées dans le reste du département.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

L'arrondissement de La Tour-du-Pin est celui qui possède le plus grand nombre de poulinières et qui produit le plus. Celui de Vienne vient en 2^{ème} ligne ; ceux de Grenoble et de Saint-Marcellin en 3^{ème}.

9 – Folcard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Les prairies naturelles et artificielles qui se propagent.

10 – Marquis de Virieu, conseiller général

Les arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne sont ceux où l'on élève le plus de chevaux.

11 – Questionnaire non signé.

L'arrondissement de La Tour-du-Pin.

Les circonscriptions les plus avantageuses paraissent être l'arrondissement de La Tour-du-Pin, la partie Sud de l'arrondissement de Vienne, les environs de Voiron.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

Les circonscriptions les plus avantageuses paraissent être l'arrondissement de La Tour-du-Pin, la partie Sud de l'arrondissement de Vienne, les environs de Voiron.

Question N°3 Quelles sont les ressources fourragères de la contrée ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Il est des contrées assez riches en fourrages et qui n'ont pas le goût des chevaux, la vallée de l'Isère par exemple ; là, excepté un petit nombre d'amateurs, les propriétaires s'occupant exclusivement de bestiaux, aiment mieux vendre leurs foins que de faire d'autres élèves. A Saint-Marcellin les ressources en fourrage sont moindres : et à part Viriville, Brézin, Poliéas et communes, où l'élève du cheval se maintient, les autres cantons donnent la préférence aux mulets. À La Tour-du-Pin et à Vienne, les agriculteurs sont plus avancés ; ils produisent de bons chevaux et avec fruit ; les ressources en question et l'amour passionné de l'espèce dont il s'agit n'y manquent point.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Les prairies de la Valloire, les prairies artificielles, les luzernières sont nombreuses et fertiles.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Elles sont grandes soit en prairies naturelles, soit en prairies artificielles, malgré cela les fourrages ont encore une valeur telle, qu'il n'y aurait pas bénéfice à produire des chevaux. Le voisinage des habitées par de nombreux régiments fait que les fourrages arrivent à un prix assez élevé et qu'on préfère les livrer au commerce plutôt que de les faire consommer en nature.

4 – De Miramail, officier de cavalerie en retraite à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

Insuffisantes, sauf cependant quelques vallées basses ayant des prairies arrosées.

Ressources fourragères encore assez abondantes par la création de prairies artificielles, mais l'écoulement facile du foin par Grenoble en élève le prix et fait renoncer à la consommation de l'écurie

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Insuffisantes, sauf cependant dans quelques vallées basses ayant des prairies arrosées.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

Les ressources en fourrage sont en général médiocres ; cependant je vois dans le morcellement de la propriété, le pire défaut de la propriété rurale, un obstacle souvent plus grand au développement de l'élevage.

8 - Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

Prairies naturelles, irriguées ou fumées. Prairies artificielles, trèfles, luzerne, esparcettes. En général bonne qualité de fourrages. Une sage et intelligente lutte pourrait augmenter dans des proportions considérables les ressources fourragères de la contrée.

9 – Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

La création des prairies artificielles, qui se répand généralement depuis quelques années

10 – Marquis de Virieu, conseiller général.

Ne répond pas à la question.

11 – Questionnaire non signé.

Elles sont suffisantes dans l'arrondissement de La Tour-du-Pin. Elles consistent en prairies naturelles et artificielles.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d’Agnin.

Dans l’arrondissement de Vienne ce sont les prairies naturelles, les luzernières abondantes et fertiles, les trèfles et sainfoins.

Question N° 4 Dans quelle situation se trouve l’élevage dans cette partie du département ?

1 - Bragard, vétérinaire.

36 étalons départementaux sont ainsi répartis dans les 4 arrondissements : 20 à La Tour-du-Pin ; 10 à Vienne ; 3 à Saint-Marcellin et à 3 Grenoble. Le chiffre des juments servies par eux chaque année est en moyenne de 12 à 1400 ; ce qui donne pour résultat approximatif de 6 à 800 extraits dont les qualités et défauts sont annuellement enregistrés.

2 - Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Mauvaise.

3 - Rey, vétérinaire à Grenoble.

L’élevage est nul à quelques exceptions près. La plupart des juments sont livrées au baudet, produits qui offrent des bénéfices plus certains que celui du poulain, quoique leur nombre n’est pas grand, quelques-unes sont livrées aux anglo-normands qui nous donnent des produits décousus.

4 - De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Les conditions les plus avantageuses que présenterait la circonscription pour l’élevage du cheval serait d’en imprimer le goût aux plus grands propriétaires par tous les moyens dont l’administration peut disposer dans une localité où la propriété est divisée à l’infini ; il ne faut pas compter sur les petits propriétaires qui ont presque tous grande peine à vivre ; ce n’est donc que sur les premiers, en les stimulant beaucoup, qu’il est permis de fonder quelques espérances.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

L’élevage est sans importance (on ne s’est pas assez attaché au choix normal des étalons). Le cheval corsé avec les membres un peu forts a seul pu produire quelques résultats il faut revenir à cette spécialité si on veut obtenir quelque succès. Le percheron est le cheval qu’il nous faut.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

En progrès.

7 - La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

Dans la partie du département que je viens d’indiquer, l’élevage est loin encore d’être dans un état florissant.

8 - Marquis de Vaulserre, président de la Société d’agriculture de La Tour-du-Pin.

Elle se présente de façon à peu près identique dans toutes les parties du département. Elles sont exposées à la 1^{ère} question. Il est à remarquer toutefois que l’élevage est à peu près nul dans la partie montagneuse.

9 - Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

L’élevage ne se fait pas en grand, mais presque tous les cultivateurs possèdent des juments qu’ils font porter.

10 - Marquis de Virieu, conseiller général.

On produit mais on élève peu. Les poulains sont vendus en bas âge.

11 - Questionnaire non signé.

Dans de bonnes conditions.

12- Jourdan, conseiller général et maire d’Agnin.

La race chevaline y est très nombreuse, parce qu’elle est généralement employée pour l’agriculture à l’exclusion de la race bovine ; il y a peu de naissances si on en compare le nombre à celui des juments ; mais la production tend à s’augmenter ; la station d’étalons du dépôt d’Annecy à Beaurepaire a fourni à elle seule du 15 juin au 1 juin 1864, 175 saillies.

Question N°5 Quelles sont les causes qui ont retardé le développement de cette industrie ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Les causes qui ont retardé le développement de cette industrie et que j'ai signalées sont nombreuses, voire des plus nuisibles : le trop petit nombre de juments consacrées à la monte, leurs défauts d'harmonie avec les mâles, et le peu de précautions relatives à l'assortiment des sexes : la manie de plusieurs éducateurs de changer une race avant d'en avoir reconnu les effets positifs, de vendre trop tôt leurs produits qui ne paraissent plus dans le pays et l'oubli des soins hygiéniques touchant les jeunes bêtes.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Les mauvais étalons sont nombreux et les bons sont rares. Le paysan recherche le bon marché et le saut des premiers coûte moins que celui des seconds.

3 - Rey, vétérinaire.

La culture se faisant avec les bêtes à cornes et le manque d'étalons. L'absence de l'industrie, c'est là un obstacle radical, absolu et excessivement difficile à vaincre. Lorsque rien n'existe, il n'y a pas à développer surtout quand les habitudes et les goûts des cultivateurs sont dirigés ailleurs que vers la production et l'élevage du cheval.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

L'élevage partout offre beaucoup de difficultés et souvent beaucoup de déceptions ; notre climat n'est pas très bon. La stabulation est longue, les accidents sont nombreux et nos fermiers les redoutent, ils préfèrent vendre le plutôt possible.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Le petit nombre de bons étalons.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

Les causes qui retardent le développement de cette industrie me paraissent nombreux et très complexes. Les unes pourraient disparaître ou être amoindries, il me semble impossible de diminuer les autres. Il serait trop long de les énumérer et de les décrire dans cette note.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

L'emploi de mauvais ou médiocres reproducteurs. Les croisements inintelligents. La qualité inférieure d'un grand nombre de juments. L'absence de l'avoine dans la nourriture.

9 – Folcard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Le manque de producteur de choix et aussi le prix élevé de la monte qui la plupart du temps est au-dessus des ressources des petits propriétaires arrête le développement de cette industrie.

10 – Marquis de Virieu, conseiller général.

La suppression du dépôt d'étalons à Grenoble, le manque de suite dans tout ce qui a été fait depuis, pour l'amélioration de la race chevaline, l'emploi de mauvais étalons.

11 – Formulaire non signé.

Les principales sont l'abondance des mauvais étalons et la rareté des bons ; les produits obtenus étaient médiocres et les cultivateurs n'étaient pas encouragés à renouveler.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

Les principales sont l'abondance des mauvais étalons et la rareté des bons ; les produits obtenus étant médiocres et les cultivateurs n'étaient pas encouragés à renouveler les mères peu avantageuses.

Question N°6 Quelles seraient les mesures à prendre pour faciliter ce développement ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Augmenter le nombre de bonnes poulinières assorties aux étalons ; continuer le système des primes en les augmentant soit aux mères soit aux pouliches de choix : imposer aux éleveurs en les intéressant l'obligation de ne vendre qu'à l'âge de 30 mois et après examen ordonné par l'administration, ne point changer de reproducteur sans motifs avérés, exercer une surveillance active et soutenue concernant l'éducation des poulains et les soins dont il doivent être l'objet comme l'indique le règlement inséré.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

N'a pas répondu à la question.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Introduire des étalons appropriés, donner des primes pour les meilleures juments et les meilleurs produits.

4 – de Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

Avoir une fois pour toute une race fixe de reproducteurs. Laisser à l'étalonnier le soin de ses achats avec primes et une subvention une fois donnée ; mais surtout pour la circonscription de Grenoble et toujours par le système des primes, faire l'acquisition de quelques baudets toscans d'une valeur approximative de 1200 à 1500 fr. Puisque la nature nous a donné la jument mulassière et que le mulet est aujourd'hui très recherché alors qu'à l'âge de 5 à 6 mois et sans avoir causé la moindre dépense il a une valeur de trois à quatre cents francs dans nos contrées et de cinq à six cents dans le département des Deux Sèvres (résultat incomparable). Le gouvernement a intérêt à faire produire de bons mulets ; il s'en sert aujourd'hui dans toutes les expéditions et on peut dire avec raison que le mulet est un cheval de guerre.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Multiplier les bons étalons et les livrer gratuitement aux éleveurs qui en feraient la demande.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette, ancien conseiller général.

Pour traiter particulièrement cette question il me faudrait des renseignements que je n'ai pas.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

Introduire et favoriser l'introduction d'étalons ayant un peu de sang, appropriés par leur nature, leur conformation et leurs qualités à réformer les défauts des poulinières du pays. Éviter avec soin et persistance, les étalons en disproportion par leur trop grande taille, leur trop grande pesanteur, comme aussi par leur légèreté, ou leur trop grande élégance, avec les poulinières de la race de pays. Faire effectuer chaque année la remonte aux frais du département. Dans le pays même de production par un ou plusieurs délégués dont l'expérience et les connaissances spéciales sont reconnues. Mettre aux enchères les étalons achetés sur une mise à prix qui n'excéderait pas la somme de mille francs, les adjuger au cultivateur le plus offrant, le département demeurant chargé de l'écart entre le prix de vente et le prix d'acquisition de l'étalon. Continuer à encourager les propriétaires d'étalons départementaux ou approuvés par l'administration des haras au moyen de fortes primes annuelles. Encourager également par de nombreuses et fortes primes et autres récompenses honorifiques, les propriétaires de bonnes poulinières et de belles pouliches.

9 – Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Augmenter le nombre d'étalons, et créer des stations nombreuses des chevaux d'État dans les cantons qui n'ont pas de chevaux départementaux.

10 – Marquis de Virieu, conseiller général.

Ne répond pas à la question

11 – Formulaire non signé.

Acheter des juments poulinières qui seraient cédées à moitié prix.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agoin.

Les meilleures paraissent être :

1° un meilleur choix de reproducteurs car si l'élevage réussit, il augmentera ;

2° une quantité suffisante d'étalons et leur répartition dans les divers centres producteurs, afin qu'ils soient facilement à la portée de tous les propriétaires de juments ;

3° la fixité dans le système et la race adoptée ; il importe que les éleveurs puissent baser leurs dépenses et leurs calculs sur des résultats déjà acquis et suffisamment connus.

Question N°7 Quel genre de cheval peut produire utilement la circonscription ? Le cheval de gros trait, le cheval de trait léger ou le cheval de cavalerie légère ?

1 – Bragard, vétérinaire à La Tour-du-Pin.

Toutes nos stations produisent très utilement le cheval de trait léger mais fort ; propre aux travaux des champs, à l'artillerie, aux diligences et autres voitures publiques. La Tour-du-Pin et Vienne fournissent en outre quelques chevaux d'un prix plus élevé et qui peuvent servir au luxe et à la gendarmerie.

2 - Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu

Le cheval de trait léger.

3 - Rey, vétérinaire à Grenoble.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin

Ne répond pas à la question.

Le cheval de trait léger propre au service de l'artillerie.

5 – Raymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

Le cheval de gros trait. Voyez ce qui se passe à l'époque des réformes des chevaux de l'État. L'âge réglementaire de la réforme est je crois de 15 16 ans ; à cet âge un cheval un cheval aux membres fins se vend de cent à deux cents francs, tandis que le cheval membré et qui aura solides ses aplombs se vend souvent encore ce qu'il a coûté. On trouve tous les jours la preuve de cette affirmation.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Le cheval de gros trait ou tout au plus le cheval de trait léger.

7 - La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

Je pense que le cheval de trait un peu léger est celui qui peut être produit avec le plus de facilité et de profit certain.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de la Tour-du-Pin.

Le cheval de trait léger, d'artillerie.

9 – Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Le cheval de trait léger est celui qui est le plus convenable et peut servir en tous espèces de services ; il est aussi d'une vente plus facile

10 – Marquis de Virieu, conseiller général.

11 – Questionnaire non signé.

Le cheval de trait léger ou de cavalerie de ligne.

12 – Jourdan. Conseiller général et maire d'Agoin.

Dans l'arrondissement de Vienne les fourrages ne sont pas assez nourrissants ni les juments assez fortes pour faire le cheval de gros trait. Cet animal d'un entretien coûteux devient inutile à cause du bon état des routes.

Le cheval de cavalerie légère ne saurait rendre de service à l'agriculture et est d'une vente difficile à cause de sa spécialité. Le cultivateur a intérêt à élever le cheval de trait léger qui lui sert pour ses travaux comme pour les transports lents ou rapides. C'est à ce type que se rapportent la forme et la nature des juments du pays.

Question N° 8. On a importé successivement ou alternativement des étalons normands, percherons, boulonnais, bretons, anglo-normands. Les produits obtenus ont-ils été satisfaisants ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Excepté le boulonnais qui n'a point fait partie du haras de l'Isère, les autres ont tous donné des produits satisfaisants. Mais les extraits venus des étalons tirés du Perche et de la Bretagne ont obtenu la préférence, ainsi que le prouve un grand nombre de rapports d'inspection, notamment ceux que nous avons fourni depuis 15 ans, et dont il est facile d'en vérifier l'exactitude.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Peu de satisfaisants. Beaucoup de juments ne sont pas dignes de l'étalon. Beaucoup de produits sont abîmés par suite de la mauvaise habitude de les faire travailler de trop bonne heure. L'élevage se fait trop à l'écurie et pas assez au grand air et en liberté.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Dans le département on manque de persévérance, ce n'est donc pas en changeant de système à chaque instant qu'on finira par obtenir des résultats. Les races désignées ont été introduites toutes dans l'espace de trente-quatre ans. Les produits qui se sont le mieux écoulés provenaient des croisements faits avec les percherons. Les demi-sang n'ont donné que de mauvais produits repoussés par les consommateurs ; ils ne pouvaient servir pour l'agriculture.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

On chercherait en vain la trace de ses effets sans suite et sans persistance. On n'a tracé et utilement employé que l'espèce du percheron ; dans tous les cas pour avoir un résultat appréciable, il faut que la jument ait des qualités correspondantes à celles du reproducteur.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Les étalons normands et boulonnais ont peu procréé et il reste fort peu de traces de leur séjour dans la localité. Les percherons et les bretons ont donné beaucoup d'extraits dont on est en général satisfait. Les anglo-normands ont donné trop rarement bon et beaucoup trop souvent mauvais.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette, ancien conseiller général.

Pour améliorer véritablement une race, pour la bien former, il ne suffit pas d'avoir des étalons de choix, il faut pendant sept ou huit générations choisir les poulinières avec une attention très éclairée, et pendant ces générations successives, prendre les précautions hygiéniques les mieux entendues. Pourquoi l'amélioration de notre race de chevaux fait-elle si peu de progrès ? Parce que tout se tient en général, au choix de l'étalon, et que le perfectionnement n'est pas suivi pendant un certain nombre de générations successives.

8 - Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

Quelques étalons percherons, ayant du sang, ont fourni des produits assez satisfaisants ; cependant, en général ils sont lourds et trottent difficilement.

Les boulonnais font lourd et pesant.

Les bretons donnent des produits plus nerveux et susceptibles de même trotter, mais défectueux par la conformation excessivement vulgaire et commune.

Les anglo-normands des remontes départementales antérieures à 1863 ayant le défaut d'être trop enlevés et trop grêles des membres, de manquer de gros, de n'être pas près de terre, ont donné des produits fréquemment décousus rappelant les défauts des pères, en les exagérant. Toutefois, un certain nombre de leurs produits sont supérieurs à ceux des reproducteurs manquant de sang.

9 - Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Les chevaux importés ont produit l'amélioration qui est remarquée sans laisser le cachet de l'espèce ; il y a eu des produits percherons, anglo-normands qui ont été remarqués mais en très petit nombre.

10 – Marquis de Virieu, conseiller général.

Les produits des étalons gris nommés percherons ou bretons n'ont en général été que des médiocrités. Quelques anglo-normands ont donnés de bons extraits. Si le nombre de ces derniers n'a pas été plus grand, c'est que les étalons ont été mal choisis.

11 – Questionnaire non signé.

Un certain nombre a été satisfaisant. Beaucoup laissent à désirer. L'infériorité de ces derniers peut être attribuée en partie aux étalons mais surtout aux juments poulinières car quel que soit le mérite de l'étalon si la jument n'est pas en rapport, l'extrait ne sera jamais parfait.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

Les produits ont été généralement médiocres

Question N°9. Quels sont parmi les étalons actuels ceux qui ont donné les meilleurs produits ?

1 - Bragard, vétérinaire.

C'est le percheron et le breton de choix, mentionnés en l'article précédent.

2 - Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Ne répond pas à la question.

3 - Rey, vétérinaire à Grenoble.

Messieurs les vétérinaires du département et de l'arrondissement y répondront.

4 - De Miravail, officier de cavalerie en retraite à Saint-Marcellin.

L'étalon breton d'après l'opinion du plus grand nombre d'agriculteurs, serait celui qui conviendrait le mieux à notre contrée, il est facile à élever, sobre, plus léger que le cheval percheron d'un tempérament naturellement lymphatique.

5 - Raymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

Je ne suis pas bien en mesure de répondre à cette question, mais ce qui se passe dans notre canton c'est qu'un étalon départemental de 2^e ou 3^e sang, vieux, mais avec de puissantes articulations y fait son service depuis plus de dix ans, nous a donné quelques extraits bien conformés et dont les éleveurs ont fait de robustes chevaux.

6 - Crapon, président du comice agricole de Vienne, Estrablin.

Les étalons bretons donnent habituellement bon, et parmi les anglo-normands on me signale Kénia à Terrebase et Robuste à Saint-Symphorien-d'Ozon comme produisant généralement de bons extraits.

7 - La Villardière, propriétaire à La Frette, ancien conseiller général.

Je n'ai pas de données pour répondre sûrement à cette question. Je ne puis dire grand chose, c'est que plus les étalons qui monteront nos juments communes et défectueuses auront de finesse, de distinction et de sang, plus les produits seront décousus et disparates, et moins ils auront de qualités solides.

8 - De Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

Quelques étalons anglo-normands et percherons légers ayant du sang.

9 - Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Comme il est dit à l'article 8 il est assez difficile de préciser cette question de choix du producteur n'étant pas exempt de reproche.

10 - Marquis de Virieu, conseiller général.

Quasimodo demi-sang a fourni des produits qui se sont vendus 1200 francs.

11 - Questionnaire non signé.

Les meilleurs proviennent des anglo-normands, bien que les étalons de cette race introduits dans le département aient presque tous été trop enlevés, trop grêles des membres, trop différents du type général de nos juments.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agoin.

Les meilleurs proviennent des étalons anglo-normands bien que les étalons de cette race introduits dans le département ont presque tous été trop enlevés, trop grêles de membres, trop différents du type général de nos juments.

Question N°10 Quelle est la valeur moyenne des chevaux du pays ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Les communs se vendent 600 francs ; un peu mieux conformés 800 fr. À La Tour-du-Pin et à Vienne on trouve un certain nombre de chevaux valant 1000 fr. et plus.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

400 francs à 5 ans.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Ils sont très variés, les animaux qui y naissent étant de diverses origines.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

Cette valeur n'est pas appréciable presque tous nos chevaux sont importés. Toutefois nos charbonniers, nos entrepreneurs de diligences achetaient au prix de 800 à 1000 fr. le cheval qui leur offre les conditions et les aptitudes du service auquel ils le destinent.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

De cinq à six cents francs.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

Je crois que de quatre à six ans d'âge, cette valeur moyenne est de cinq à six cents francs.

8 - Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin

À l'âge de :

3 à 5 ans : 550

2 à 3 ans : 400

1 à 2 : 300

De 6 mois à Un an : 200.

9 - Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Le prix moyen des chevaux de pays est environ de cinq cents à sept cents francs.

10 – Marquis de Virieu.

Il n'y aurait aucun profit à élever des chevaux médiocres qui se vendent à cet âge 200 à 300 et même 350 fr. et qui à l'âge adulte ne vaudrait que 400 à 500, 600 fr. au maximum. Il est probable que ces habitudes changeraient s'il s'agissait de chevaux meilleurs.

11 – Questionnaire non signé.

De quatre à cinq cents francs.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agoin.

Le prix d'un bon cheval de 5 ans, sur les champs de foire, varie de 500 à 900 fr.

Question N°11. À quel âge les éleveurs ont-ils l'habitude de vendre leurs produits ?

1 - Bragard, vétérinaire.

Un trop grand nombre d'éleveurs vendent leurs produits sous la mère (à 10 mois).

2 - Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

À 6 mois ou 1 an quand ils ne le gardent pas pour remplacer la mère.

3 - Rey, vétérinaire.

Ils font naître, n'élèvent pas et vendent à l'âge de quatre à cinq mois. Le nombre d'animaux élevés est très petit. La circonscription pour ses besoins a recours aux départements voisins.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

À l'âge le plus tendre, ils craignent les accidents de l'élevage. Les chevaux sont vendus à deux ans, les mulets à six mois. Nous le répétons il nous faut quelques baudets, quelques étalons départementaux sans qu'ils soient même de 1^{er} sang que l'achat direct se fasse par l'étalonnier avec une subvention de 50% à la charge du département.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Souvent à six mois ou au moment du sevrage, et plus fréquemment à deux ans.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

En général les agriculteurs vendent leurs poulains très jeunes, de quatre à cinq mois. Ils le font parce que ordinairement il y a avantage évident.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de la Tour-du-Pin.

Avant l'âge d'un an. Le département produit mais n'élève pas.

9 – Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Malheureusement les propriétaires n'attendent pas le temps nécessaire pour reconnaître les qualités de leurs élèves. Ils les vendent à l'âge d'un an et demi à deux ans.

10 – Marquis de Virieu.

11 – Questionnaire non signé.

5 ou six mois.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

Lorsqu'on fait naître dans l'arrondissement de Vienne on garde en général les poulains pour remplacer les mauvais chevaux de l'écurie, on vend quelques fois à un mois, mais presque toujours dans le voisinage les produits du pays ne suffisant pas aux besoins et les marchands importent chaque année un grand nombre de chevaux de tous âges.

Question N°12 Qu'y aurait-il à faire pour diriger et encourager efficacement l'élevage, accroître la valeur de ses produits ?

1 – Bragard, vétérinaire.

J'ai indiqué en répondant à la 5^{ème} et à la 6^{ème} question ce qu'il importe de faire pour prévenir cette habitude vicieuse.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Augmenter le nombre des bons étalons, ainsi que le nombre des primes.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Là où rien n'existe, il n'y a pas à développer. Il faut créer de toutes pièces. Donner des étalons convenables à prix réduit, donner de fortes primes aux meilleures juments, aux pouliches, à la condition qu'on les garde pour les livrer à la production. Ensuite conseiller aux éleveurs de mieux nourrir ; la plus grande partie de la valeur d'un poulain élevé a été puisée dans le coffre à avoine.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Raymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

Quelle nécessité d'encourager l'élevage si le climat et la cherté fourragère lui font obstacle ? Faisant naître, on élève ailleurs et le résultat économique sera le même.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Multiplier les bons reproducteurs d'une ampleur de forme qui ne contrarie pas trop le goût des habitants du pays. Multiplier les primes d'encouragement aux extraits des poulinières, non seulement aux extraits du sexe féminin mais encore aux extraits du sexe mâle.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette, ancien conseiller général.

Résoudre cette question me paraît fort difficile. Pour transformer une race il ne suffit pas de l'action et des efforts du gouvernement, il faut surtout le concours éclairé et permanent des éleveurs. Pourraient-ils, voudraient-ils le donner, donc d'une manière assez absolue pour réussir ? Je ne le suppose pas. La plupart d'entre eux n'y trouvent pas un intérêt assez direct et assez prochain.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

Voir la réponse à la 6^{ème} question.

9 – Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Continuer le système des primes aux juments poulinières de choix, et aux pouliches ; avec obligation sérieuse aux propriétaires dont les pouliches ont été primées, de les conserver pour les livrer à la production. Remboursement de la prime à qui manquerait à cet engagement.

10 - Marquis de Virieu, conseiller général.

Pas de réponse à la question.

11 – Questionnaire non signé.

Acheter de bons étalons et de bonnes juments.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

Une augmentation notable du nombre et de l'importance des primes dans les concours locaux fournit un encouragement efficace à la production ; il

Question N° 13. Quel est le cheval qui a le plus de valeur commerciale et dont l'écoulement soit le plus facile ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Je l'ai écrit maintes fois et le répète encore avec plaisir : le cheval de trait de moyenne taille, court, pas trop matériel, et dont les parties musculaires extérieures sont assez prononcées, nettes, ayant peu de tissu cellulaire sous-cutané, est celui qui a toujours eu le plus de valeur commerciale parce qu'il est propre à tous les travaux auxquels il peut être soumis dès l'âge de 30 mois sans graves inconvénients.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Trait léger.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Le cheval de trait léger.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond, propriétaire et conseiller général, maire de La Mure.

Le cheval qui a le plus de valeur est le cheval membré.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne, à Estrablin.

Le cheval de trait.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette, ancien conseiller général.

Je crois que c'est le cheval de trait [pas fort tirant] d'un pas léger qui offrirait le plus d'avantages à nos agriculteurs.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

Le cheval de labour, susceptible de trotter c'est-à-dire le cheval de trait léger.

9 – Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Le cheval de trait léger qui est le cheval d'agriculture, de diligence et d'artillerie et dont la vente est la plus facile.

10 – Marquis de Virieu, conseiller général.

Ne répond pas à la question.

11 – Questionnaire non signé.

Le cheval de trait léger.

12 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

Le cheval le plus [] est là, le plus employé, celui dont la vente est la plus facile et la plus sûre, est naturellement dans l'arrondissement de Vienne le cheval de trait léger.

Question N° 14. Quelle est la race ou quelles sont les races de chevaux-étalons auxquelles il convient de donner la préférence pour desservir la contrée avec le plus de succès ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Pendant longtemps, on le sait, l'administration a donné la préférence à la race ; et MM. les inspecteurs généraux des haras dont les noms suivent : de Champagny, de Mesgrinis, des Mazis, les Dupond, etc, ont toujours conseillé au département de l'Isère ces types renommés. Depuis peu l'anglo-normand exerce à la Tour-du-Pin et à Vienne. Un de ces demi-sang vient d'être déposé à Clelles où il a heureusement débuté. Cette race que l'administration des haras a conseillée au département doit être acceptée pour desservir les stations de luxe, en petit nombre connues et désignées. Mais avant de l'adopter définitivement il est permis d'en attendre les résultats, puisqu'à cet égard nous ne sommes que dans la première phase d'expérimentation.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Anglo-normand judicieusement choisi. C'est-à-dire : unissant la force à la légèreté.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Tout étalon d'une bonne et solide construction conviendrait ici au but qu'on se propose.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond.

Le percheron offre seul ces conditions.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne.

Le cheval breton ou percheron puis l'anglo-normand bien étoffé.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

Sans trop se préoccuper de la race des étalons, je pense qu'il faut les choisir dans des types [] qui se rapprochent le plus possible de celui de la généralités de nos poulinières.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin :

Le cheval anglo-normand, mais près de terre, court de reins, ayant beaucoup de gros, très fortement membré présentant le type des attelages de la Poste impériale.

9 – Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

On ne devrait pas s'en tenir à une race plutôt qu'à une autre ; avoir des demi-sang vigoureux, bien membrés, tête légère, près de terre. Cette conformation plaira aux agriculteurs du département.

10 – Le marquis de Virieu, conseiller général.

Le seul étalon capable d'améliorer est l'étalon ayant du sang. En dehors du sang aucune amélioration n'est possible toutes les fois qu'on recherche des qualités autres que le poids et la force inerte. Il faut à l'étalon régénérateur une puissance génétique qui sorte victorieuse de la lutte avec le sang vicié de la race à régénérer or, cette force il ne l'aura pas s'il n'appartient pas à une famille ancienne et fixe, qui ne soit pas le produit factice du climat ou du hasard ; le cheval qui peut compter parmi ses ascendants des individus de pur-sang c'est-à-dire appartenant à ce noyau privilégié de l'espèce qui soit en Europe soit en Afrique a été de tout temps entouré de soins intelligents et préservé de toute mésalliance aura plus qu'aucun autre cette fixité qui donne l'autorité sur la descendance. Le demi-sang est celui qui nous convient quoique la vitalité du pur-sang soit atténuée en lui il agit avec bonheur le plus souvent sur les races déchues, et il importe dans le croisement d'éviter dans les deux êtres qui y concourent, une trop grande différence de nature.

11 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agny.

C'est la race anglo-normande à la condition toutefois que les étalons soient choisis avec le plus grand soin. Les reproducteurs minces et élancés seraient nuisibles ; mais on est fondé à attendre les meilleurs résultats possibles de chevaux très près de terre, aux membres robustes, joignant l'élégance des formes et la rapidité des allures à la vigueur et à la force matérielle.

12 – Questionnaire non signé.

Les races anglo-normande, percheronne et bretonne.

Question N° 15 Quel est le meilleur mode à employer pour faciliter l'introduction dans le département, du plus grand nombre possible de bons reproducteurs ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Ne confier des étalons qu'aux propriétaires ou fermiers aisés, consciencieux et intelligents, lesquels se trouvent dans des conditions favorables relativement aux ressources fourragères, au nombre de juments voulu et aux soins hygiéniques dont les chevaux sont habituellement l'objet dans la contrée ; intéresser chaque dépositaire par des primes assez fortes pour l'indemniser de ses dépenses d'acquisition : seuls moyens d'obtenir un bon placement.

D'un autre côté, il n'est pas encore nécessaire d'augmenter le nombre des reproducteurs, par la raison que ceux qui existent en l'état, suffisent aux juments destinées à la monte ; il ne s'agit que d'en maintenir à peu près le chiffre (de 30 à 40), dont la répartition est en ce moment convenable.

L'indication la plus pressante maintenant consiste à favoriser l'importation des juments de choix, attendu que le petit nombre des mêmes a toujours été la cause officielle de notre insuccès.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Demander le moins possible au propriétaire débiteur en lui faisant payer partie du prix de revient. On pourrait lui rembourser le prix demandé au bout d'un certain nombre d'années.

Accorder outre des récompenses au propriétaire détenteur dont l'étalon aura donné les produits les plus beaux et les plus nombreux.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

1° Donner des étalons convenables à prix réduit.

2° Primer ceux des cultivateurs qui auraient les qualités désirées.

4 – Reymond.

La prime départementale, le choix pour les races indiquées laissé à l'étalonnier du sujet à introduire dans la circonscription en lui fixant un maximum du prix d'achat et en le soumettant bien entendu à toutes les conditions réglementaires du service.

5 - De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Ne Répond pas à la question.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne.

Faire acheter par un marchand de chevaux, afin que le vendeur n'enfle pas outre mesure ses prétentions, ce qui a lieu dès qu'il présume qu'on achète ses produits pour en faire des étalons. Puis céder gratuitement les chevaux achetés aux éleveurs qui en feraient la demande.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

Je ne possède aucune donnée qui me permette de répondre pertinemment à cette question.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de la Tour-du-Pin

Voir réponse à la question N°6.

9 - Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Continuer le système employé cette dernière année et avoir recours à l'administration des haras pour faire l'achat des étalons.

10 – Marquis de Virieu, conseiller général.

Le cheval qui peut compter parmi ses ascendants des individus de pur-sang c'est-à-dire appartenant à ce noyau privilégié de l'espèce qui soit en Europe soit en Afrique a été de tout

temps entouré de soins intelligents et préservé de toute mésalliance aura plus qu'aucun autre cette fixité qui donne l'autorité dans la descendance. Le demi-sang est celui qui nous convient quoique la vitalité du pur sang soit atténuée en lui il agit avec bonheur le plus souvent sur les races déchues, et il importe dans les croisements d'éviter dans les deux êtres qui y concourent, une trop grande différence de nature.

11 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

L'élevage n'est pas assez en faveur dans le pays et ses produits ne sont pas assez avantageux pour qu'il soit permis de fonder de sérieuses espérances sur l'industrie privée. Le meilleur moyen d'arriver au but que l'on se propose est d'allouer aux acquéreurs et aux possesseurs d'étalons les subventions et les primes les plus élevées possible.

12 - Questionnaire non signé.

Laisser aux éleveurs le choix de la race qu'il préfère. Faire payer la moitié du prix pour les races percheronne et bretonne et le tiers pour les anglo-normands.

Question N° 16. N'y aurait-il aucune mesure à prendre pour décider les éleveurs à ne pas exporter tous leurs produits ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Une mesure efficace, et peut-être la seule pour décider les éleveurs à ne pas exporter tous leurs produits, c'est d'accorder aux extraits une prime plus ou moins élevée selon le mérite de chacun d'eux.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Accorder des primes nombreuses et augmenter la valeur des dites primes en proportion de l'âge du cheval.

3 – Rey, vétérinaire à Grenoble.

Le moyen de faire produire, c'est de garder. Les moyens sont les mêmes pour toutes les contrées où l'industrie chevaline n'existe plus comme spéculation agricole réglée. Quoiqu'on fasse, ils ne produisent que des effets lents et peu marqués.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite, à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond.

Il ne faut entrer dans aucun système à cet égard, on ne pourrait que faire fausse route, le métayer connaît mieux ses intérêts que nous ; quand il a profit à faire de telle ou telle manière, il n'a pas besoin d'encouragement ; seulement il faut utilement le renseigner et lui laisser alors toute la liberté de son initiative.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne.

Non.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette. Ancien conseiller général.

La seule mesure efficace à prendre serait de créer, pour les éleveurs, un intérêt prochain et positif à ne pas exporter tous les produits. En dehors de cet intérêt, je ne vois aucun moyen sérieux.

8 – Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

L'attrait de nombreuses et fortes primes accordées aux pouliches de 2 à 4 ans peut seule combattre avec quelque succès la coutume des cultivateurs de se dessaisir de bonne heure de leurs produits. À l'âge de six mois, ou un an, ils en trouvent un prix élevé, relativement à celui qu'ils en tireraient en les conservant dans leurs écuries trois ans de plus. D'autre part, par cet usage ils échappent aux nombreuses chances d'accidents et de perte qui afflige souvent l'éleveur surtout dans un pays où le pacage est peu ou pas praticable. L'amélioration dans la qualité des produits, qui auraient nécessairement une hausse considérable dans les prix de vente, pourraient devenir pour l'éleveur un moyen de compensation des frais et risques de l'élevage prolongé.

9 - Flocard de Mépieu, député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

L'exportation des poulains est une chose que l'on doit favoriser pour ne pas avoir des producteurs de mauvaise qualité ; il n'en est pas de même des pouliches qui peuvent concourir comme poulinières améliorées et faire faire des progrès à l'industrie chevaline. Des conditions exigées pour l'obtention des primes peuvent amener ce résultat.

10 – Marquis de Virieu, conseiller général.

Ne répond pas à la question

11 – Jourdan, conseiller général et maire d'Agnin.

Pour que les éleveurs renoncent au bénéfice immédiat et certain que leur procure la vente des poulains, il faut qu'ils soient intéressés à les conserver ; ils le seraient si l'importance et le nombre des primes distribuées dans les concours locaux étaient suffisamment augmentées et si leur valeur croissait en proportion de l'âge du cheval.

12 – Questionnaire sans signature.

La vente à l'âge de six mois est tellement avantageuse que je ne vois aucun moyen de le compenser.

Question N°17 Y a-t-il lieu de continuer le système des primes aux pouliches et poulinières en y introduisant les améliorations révélées par l'expérience, ou de le remplacer par tel autre jugé plus efficace ?

1 – Bragard, vétérinaire.

Les primes sont de puissants auxiliaires que rien ne peut remplacer, c'est le seul mode rationnel d'encouragement, ainsi que M. le 1^{er} écuyer de l'Empereur l'a exprimé dans un long rapport hippique auquel il faut ajouter que ce mode de primes aura surtout l'immense avantage, d'être à l'avenir, le plus économique pour les départements.

2 – Chaste de Gallerand, maire de Bellegarde-Poussieu.

Ne supprimons aucune prime, les augmenter au contraire par tous les moyens possibles. Ne pas exiger que la jument mère pour être primée soit encore pleine ou du moins aurait été présentée à l'étalon, beaucoup de propriétaires désirant laisser reposer leurs poulinières pendant un an.

3 - Rey, vétérinaire.

Le but doit être ici, d'arriver à la formation d'une sorte de race locale, plutôt commune que distinguée, plutôt forte que légère. Pour cela les primes aux poulinières et aux produits sont indispensables ; il faut qu'elles soient fortes et nombreuses si l'on veut que les produits soient bien soignés et qu'il y ait quelques améliorations.

4 – De Miravail, officier de cavalerie en retraite à Saint-Marcellin.

Ne répond pas à la question.

5 – Reymond.

Même observation que ci-dessus. Le système des primes est vicieux, et si, pour avoir un cheval de 500 francs il faut en dépenser mille, il vaut mieux tout abandonner. Après avoir indiqué la voie et les moyens pratiques de la suivre, laissons donc faire ceux qui se trouvent dans les meilleures conditions et qui ne demandent que la liberté de leurs actions propres.

6 – Crapon, président du Comice agricole de Vienne.

Oui. Mais il y aurait à ajouter un prix des poulinières, encore des prix spéciaux : pour les petits poulains les mieux tenus, pour les poulains et pouliches d'un an, et aussi pour les poulains et pouliches de deux ans.

7 – La Villardière, propriétaire à La Frette, ancien conseiller général.

Le système des primes me semble bon. Il faut l'améliorer, s'il peut l'être efficacement.

8 - Marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin.

Il est de la plus grande importance de continuer le système des primes aux pouliches et poulinières, pour la raison qu'il présente le double avantage : 1° d'encourager le cultivateur à posséder de belles et bonnes juments ; 2° de l'engager à élever dans son exploitation les pouliches qu'il a obtenues.

9 – Flocard de Mépieu Député, conseiller général et propriétaire à Sermérieu.

Il y a lieu de continuer le système des primes accordées aux pouliches et poulinières mais de les soumettre à des conditions qui pourrait faire conserver aux éleveurs de beaux types qui assureront l'augmentation du nombre des poulinières de choix.

10 – Marquis de Virieu. Conseiller général.

Comme moyens d'amélioration, on peut proposer :

- 1) Ne délivrer des primes aux pouliches de 2 1/2 et 3 ans que lorsqu'elles ont reparu dans le concours comme poulinière.
- 2) L'établissement d'une société hippique dont les membres pourraient concourir à diriger l'élevage dans une bonne voie et qui par le produit d'une cotisation annuelle pourrait augmenter le nombre de primes.
- 3) La création de courses de chevaux. Ces exercices seraient aussi utiles pour les spectateurs que pour les acteurs, ils feraient apprécier le bon cheval et formeraient bientôt de bons palefreniers. Partout où des courses ont été constituées l'élevage a progressé.

11 – Jourdan. Conseiller général et maire d'Agnin.

La prime aux poulinières favorise la production ; celle aux pouliches encouragent l'élevage dans le pays ; ce système est donc meilleur ; il mérite d'être conservé et développé.

Peut-être serait-il bon par exemple de laisser plus de latitude aux commissions chargées de distribuer les récompenses et de ne pas fixer d'avance la valeur absolue de toutes les primes. En effet il est nécessaire de donner aux animaux remarquables des primes en harmonie. D'un autre côté il pourrait être avantageux dans certaines circonstances d'encourager le plus grand nombre possible d'éleveurs. Dans le département de l'Isère et notamment dans l'arrondissement de Vienne, la production ne peut devenir importante que si elle entre dans les habitudes des cultivateurs ; il faudrait donc chercher à les encourager dans cette voie ; les primes nombreuses, bien que faibles, les intéresseraient placées à côté de primes élevées. Cela ne serait pas une prime à la médiocrité mais bien un hommage rendu à des efforts intelligents, malheureusement trop rares et qu'il est utile d'encourager.

12 – Questionnaire non signé.

Les primes sont le meilleur moyen à employer soit pour encourager les éleveurs à conserver de belles pouliches, soit pour les engager à se procurer de belles poulinières.

Document N° 12 Arrêté du 12 février 1904 relatif à l'organisation des concours hippiques

Source : arch. dép. Isère, 140 M 30

Ministère de l'agriculture

Arrêté.

Le Ministre de l'agriculture,

Vu les arrêtés ministériels des 10 et 12 février 1861, 7 février 1863, 9 février 1880, 20 septembre 1882, 15 septembre 1886, 13 janvier 1891, 30 janvier 1894, 18 janvier 1898 et 30 novembre 1900 ;

Sur le rapport du Directeur des haras,

ARRÊTE :

Article Premier

Les concours de pouliches et de poulinières sont réglementés de la manière suivante :

TITRE PREMIER

Concours de pouliches

Art. 2.

Les concours de pouliches se tiendront, autant que possible, dans le courant des mois de mars, d'avril et de mai.

Toutefois, dans les régions où l'élevage est peu avancé et où le nombre des pouliches appelées à concourir est insuffisant pour constituer une réunion spéciale, ils pourront avoir lieu plus tard, en même temps que les concours de poulinières.

Art. 3.

Pour être admises à concourir les pouliches devront :

- 1° être âgées de 3 ans ;
- 2° n'avoir pas quitté depuis trois mois au moins avant le concours la circonscription dudit concours et appartenir à un propriétaire français ou à un propriétaire domicilié en France¹¹ ;
- 3° être exemptes de tares et de vices rédhibitoires ;
- 4° être issues soit d'un étalon de l'État, soit d'un étalon approuvé, soit d'un étalon autorisé ;
- 5° appartenir à l'espèce de demi-sang ou de trait léger. Toutefois seront admises à concourir les pouliches de pur-sang, saillies ou devant être saillies par un étalon de demi-sang appartenant à l'État, ou approuvé, ou autorisé.

Art. 4.

Les subventions affectées aux concours de pouliches consisteront, suivant les cas :

- en primes d'encouragement ;
- en primes de reproduction ;
- en primes de conservation.

I. Les primes d'encouragement seront attribuées aux pouliches que le jury en jugera dignes.

II. Les primes de reproduction seront allouées aux pouliches qui, ayant obtenu une prime d'encouragement ou une mention honorable, auront été saillies ou devront être saillies avant la fin de la monte, par un étalon, soit de l'État, soit approuvé, soit autorisé, et ne pourront prendre part, après la réunion (en avant et après la réunion, *suivant le cas*), à aucune course, ni à aucun concours de dressage ou de chevaux de service.

III. Primes de conservation, d'une valeur assez élevée, mais en petit nombre, seront réservées aux plus belles pouliches de trois ans ayant reçu une prime d'encouragement et sous les conditions spéciales suivantes :

Le propriétaire de la pouliche primée prendra par écrit et avec une caution solidaire, conformément au modèle qui lui sera fourni, l'engagement de la conserver jusqu'à l'âge de 7 ans faits, c'est-à-dire pendant quatre ans pour la consacrer à la reproduction. Il devra la présenter tous les ans au concours de poulinières de sa région, munie de sa carte de saillie de l'année.

Aucune excuse, à l'exception des cas de mort ou de maladie constatés par un vétérinaire et certifié par le maire de la commune, ne sera admise.

Dans l'intervalle des quatre années de présentation la pouliche primée à 3 ans devra donner au moins deux produits. Cette condition non remplie, de même que l'inexécution de l'engagement pris, entraînera la restitution de la prime.

La pouliche primée pourra être vendue à un autre éleveur du département, qui sera tenu de signer à son tour, et avec une caution, la même obligation. Si ce dernier se trouve trop éloigné

¹¹ Dans le cas où un éleveur aurait des animaux dans plusieurs circonscriptions de concours, il sera dans l'obligation d'opter pour l'une d'elles exclusivement et ses animaux resteront soumis aux conditions énoncées dans le paragraphe 2 de l'article 3.

La condition de résidence de l'animal ne sera pas applicable aux pouliches qui, pour aller à l'entraînement, auraient quitté la région où elles ont passé les trois derniers mois d'élevage exigés audit paragraphe.

du concours où la pouliche devait être primitivement présentée, il devra indiquer au directeur du dépôt d'étalons de sa circonscription le concours où il compte désormais la conduire.

L'acte d'engagement, timbré et enregistré par les soins du lauréat, contresigné par une caution solidaire et solvable, sera remis, le jour même du concours, entre les mains du président du jury, ou, en cas d'impossibilité matérielle, envoyé dans un délai de trois jours au directeur du dépôt d'étalons de la circonscription.

Pendant le cours des quatre années de présentation, cet acte pourra être annulé par le jury, s'il constate que la jument ne répond pas aux espérances qu'elle avait données et, par suite, n'est pas digne d'être conservée : la prime restera néanmoins acquise au propriétaire.

Le règlement du concours fera connaître si les pouliches devront être présentées montées.

Art. 6.

Les programmes indiqueront les genres d'encouragements réservés à chaque concours de pouliches. Lorsque le nombre ou la qualité des animaux présentés ne permettront pas au jury de distribuer les récompenses conformément aux prévisions du programme, le président aura la faculté d'en modifier la répartition au mieux des intérêts de l'élevage de la région, sans toutefois abaisser la quotité des dernières primes prévues.

Art. 7.

Chaque concurrent, en se faisant inscrire, devra déposer :

1° la carte de saillie de la mère, sur laquelle aura été établi, par le directeur de dépôt d'étalons compétent, le certificat de naissance de pouliche ;

2° une déclaration spécifiant que la pouliche n'a pas été saillie à l'âge de 2 ans.

Si la pouliche est appelée à concourir pour les primes de reproduction ou de conservation, il y aura lieu de produire, en outre, sa carte de saillie, ou, le cas où elle n'aurait pas été saillie, l'engagement de la faire saillir dans l'année par un étalon soit de l'État, soit approuvé, soit autorisé.

Art. 8.

Les primes d'encouragement et de conservation seront mandatées aussitôt après le concours.

Les primes de reproduction ne seront payées que dans le courant du mois de décembre, lorsque le directeur du dépôt d'étalons de la circonscription aura fait connaître à la préfecture que les prescriptions du paragraphe 2 de l'article 4 ont été observées.

TITRE II

Concours de poulinières

Art. 9.

Les concours de poulinières auront lieu du 1^{er} juillet au 15 novembre au plus tard.

Art. 10.

Pour être admises à concourir les juments devront :

1° être âgées de 4 ans à 15 ans inclusivement. Celles âgées de plus de 15 ans pourront prendre part au concours, mais ne pourront obtenir aucune prime en espèces. Elle ne pourront recevoir que des rappels de prime, leur permettant d'être admises à la saillie des étalons de tête de l'Administration des haras ;

2° être suivies de leur produit de l'année, issu d'un étalon soit appartenant à l'État, soit approuvé, soit autorisé et, en outre, avoir été saillies dans cette même année par un étalon de l'une de ces trois catégories ;

3° être exemptes de tares et de vices rédhibitoires ;

4° n'avoir pas quitté depuis trois mois au moins la circonscription du concours et appartenir à un propriétaire français ou à un propriétaire domicilié en France ;

5° être de demi-sang ou de trait léger. Toutefois, sont également aptes à concourir les juments de pur-sang et les juments d'origine inconnue suivies d'un produit de demi-sang

provenant d'un étalon appartenant à l'une des trois catégories désignées plus haut et saillies dans les mêmes conditions.

Art. 11.

Les propriétaires, en se faisant inscrire, devront produire :

1° la carte constatant la saillie de la jument, l'année précédente, et sur laquelle aura été établi par le directeur de dépôt d'étalons compétent, le certificat de naissance du produit ;

2° la carte de saillie de l'année.

Art. 12.

Dans les concours de poulinières, des primes de conservation pourront être réservées aux juments primées à 3 ans comme pouliches. Ces primes seront divisées en deux catégories, savoir :

Les primes de la première catégorie pour les juments de 4 ans ;

Les primes de la seconde catégorie, d'une valeur plus grande, pour les juments de 5 ans.

Ces primes figureront au programme des concours de poulinières. Autant que possible, elles devront être de même valeur dans chaque catégorie.

Les primes de conservation seront décernées le jour même du concours de poulinières et avant le commencement des opérations, aux juments primées à 3 ans dans la circonscription du concours et suivant l'ordre de classement de chacune d'elles comme pouliches de 3 ans.

La seule condition exigée des dites juments sera d'être représentées à 4 et à 5 ans, munies de leur carte de saillie de l'année. Toutefois, seront destinées de droit à la prime les juments de 5 ans qui n'auront pas eu un produit soit à 4 ans, soit à 5 ans.

Lorsque, par suite de mort ou pour toute autre cause, une pouliche primée à 3 ans et qui, par suite de son numéro de classement, avait droit à une prime de conservation, ne pourra pas toucher sa prime, cette prime ne reviendra pas de droit à la pouliche placée immédiatement placée après. Le jury restera libre de l'employer, suivant son appréciation, au mieux des intérêts de l'élevage.

Aucune excuse ne sera admise pour justifier l'absence d'une pouliche qui n'aura pas été présentée.

Art. 13.

Toute jument ayant eu une prime de conservation, de quelque nature qu'elle soit, pourra, en outre, prendre part au concours général des poulinières, si elle remplit les conditions du programme, et obtenir une prime au même titre que ces dernières.

TITRE III

Dispositions communes aux concours réglementés par les titres I et II

Art. 14.

La présidence d'honneur des concours appartiendra aux préfets ou aux sous-préfets, et, en leur absence, à l'inspecteur général des haras.

Art. 15.

Les programmes des concours seront préparés par les soins des préfets, de concert avec le directeur du dépôt d'étalons de la circonscription et soumis à l'approbation du Ministre avant d'être livrés à la publicité.

Art. 16.

Le jury chargé de la distribution des primes sera nommé par le ministre.

Il se composera indépendamment de l'Inspecteur général des haras, ou de son délégué, du colonel commandant la circonscription des remontes militaires ou de son délégué, et de deux des membres choisis sur une liste de quatre personnes présentées par le préfet.

Les fonctions de tous les membres du jury seront gratuites.

La présidence effective et la direction des opérations appartiendront au fonctionnaire des Haras.

Art. 17.

Une exception quant au nombre des membres du jury, pourra être admise à l'égard des concours interdépartementaux.

Art. 18.

Pour ses décisions, le jury se conformera strictement aux règles édictées dans les programmes et, sauf dans le cas prévu par l'article 6, il ne devra pas modifier la quotité des primes.

Une prime de conservation restituée pourra être affectée soit au concours de pouliches, soit au concours de poulinières, sous une forme laissée à l'appréciation du jury.

Toutefois, les primes de conservation provenant des fonds de l'État qui deviendraient libres ne pourront être employées que si elles appartiennent à l'exercice en cours. Dans le cas contraire elles devront faire retour au Trésor.

Toute substitution ou tout remploi de primes seront mentionnées au procès verbal de la réunion.

Le jury aura la faculté de reporter d'une catégorie sur l'autre les fonds attribués aux pouliches de trois ans lorsque les concours de pouliches auront lieu en même temps que les concours de poulinières.

Dans aucun cas, les fonds de l'État ne pourront servir à primer des pouliches de deux ans ou des juments non suitées.

Les virements de fonds d'un concours à un autre seront autorisés.

Art. 19.

L'âge des chevaux se compte à partir du 1^{er} janvier de l'année de leur naissance.

Art. 20.

Nul ne peut être à la fois exposant et juré dans la même réunion, que cette réunion comprenne ou non plusieurs catégories d'animaux.

Art. 21.

Le jury prendra des décisions sans appel à la majorité des voix. En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

Art. 22.

Toute prime non décernée fera retour, suivant les provenances des fonds, à l'État, au département, à la ville, etc.

Art. 23.

La police du concours et la connaissance de toutes difficultés qui peuvent naître au sujet des distributions de primes appartiendront au président du jury ou à son délégué.

Art. 24.

A la suite de chaque concours, il sera dressé un procès-verbal détaillé des opérations qui auront été faites.

Ce procès-verbal sera rédigé sur les imprimés fournis par l'Administration des haras et devra contenir tous les renseignements qu'ils comportent.

La rédaction de ce document sera faite sous la responsabilité du président du jury, qui s'aidera d'un secrétaire désigné parmi les employés de la préfecture, de la sous-préfecture ou de la mairie, suivant les localités où la réunion aura lieu.

Le procès-verbal, signé de tous les membres du jury, sera adressé au directeur du dépôt d'étalons de la circonscription, qui après en avoir fait prendre copie pour les besoins du service, en renverra la minute au préfet. Ce magistrat l'adressera alors au Ministre après en avoir fait prendre également une expédition.

Art. 25.

Sont et demeurent rapportées les dispositions contraires des arrêtés antérieurs.

Le Directeur des haras est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Paris, le 12 février 1904.

Le ministre de l'Agriculture,
LÉON MOUGEOT

Document N° 13 Rapport de M. Bollet à la Commission hippique de l'Ain relatif aux concours de pouliches et de poulinières, arrêté ministériel du 12 février 1904

Source : arch. dép. Ain, 7 M 41.

Séance du 12 avril 1904

M. Bollet donne ensuite lecture du rapport suivant :

Messieurs

Je viens vous faire part de l'étonnement que j'ai eu en lisant dans les journaux hippiques les nouvelles conditions imposées par l'arrêté ministériel du 12 février 1904 pour les concours de pouliches et de poulinières.

En ce qui concerne les concours de pouliches, je crois que le nouvel arrêté ministériel peut avoir son utilité dans les pays de grand élevage, mais que dans le département il y aurait des difficultés d'application considérables, car les programmes qui régissent ces concours s'appliquent surtout aux petits éleveurs qui sont de beaucoup les plus intéressants, tandis que l'arrêté ministériel tend à créer une catégorie spéciale de gens fortunés qui pourront sans inconvénients s'astreindre aux prescriptions réglementaires et feront une véritable spéculation aux dépens des petits éleveurs.

L'arrêté ministériel crée trois catégories de primes pour les pouliches de trois ans. La première comprend des encouragements pour les pouliches sans garantie de saillie et par conséquent dont l'utilisation pour l'amélioration est problématique.

Le Conseil général qui fait seul les fonds des primes accordées aux pouliches estime que ses ressources ne lui permettent pas de subventionner des bêtes qui peuvent avoir, il est vrai, des mérites de conformation, mérites qu'il regrette de ne pas voir utilisés pour l'amélioration de la race chevaline dans le département, mais qui n'intéressent pas directement cette amélioration, les crédits réservés aux pouliches ont une attribution plus effective et il regrette de ne pouvoir entrer dans les vues de M. le Ministre de l'Agriculture en faisant des sacrifices pécuniers pour une catégorie de bêtes qui ne présente pas un intérêt direct au point de vue amélioration.

En ce qui concerne la 2^e catégorie, c'est-à-dire celle qui a trait aux pouliches saillies ou à saillir avant la fin de la monte, les conditions imposées figurent déjà dans les programmes de l'Ain depuis longtemps. La seule clause qui porterait un préjudice capital aux éleveurs de l'Ain, c'est l'interdiction de faire figurer les pouliches primées dans les concours de dressage ou de chevaux de service. Depuis 4 ans, un concours de chevaux de selle pour chevaux de 3 à 7 ans, nés et élevés dans le département, a été organisé dans l'Ain où il a eu grand succès et est actuellement très populaire ; c'est un moyen indirect de développer le mouvement commercial dans la région et de procurer à certains éleveurs une légère compensation pour les sacrifices qu'ils ont pu faire et qui n'ont pas toujours été récompensés dans les concours de pouliches.

En outre, c'est une exhibition de chevaux qui ne peut qu'être profitable à l'industrie du département, car elle a attiré dans le pays bien des acquéreurs qui, précédemment, avaient l'habitude de donner la préférence aux marchands de Lyon et du Charollais quand ils avaient à faire leurs acquisitions.

Les pouliches de 3 ans, d'après les renseignements que j'ai puisés aux archives de la Préfecture, fournissent un contingent d'au moins la moitié des animaux inscrits au concours de chevaux de selle et ce serait la disparition de ces concours si l'on excluait ces jeunes pouliches.

Du reste le programme des concours de chevaux de selle n'implique qu'un dressage très sommaire qui ne peut aucunement nuire aux animaux qui y prennent part.

On leur demande simplement d'être débouffés et d'avoir un dressage suffisant pour que l'on puisse apprécier leurs qualités sous le cavalier et leurs allures ; il ne faut pas oublier que ce concours a été créé spécialement pour encourager la production du cheval destiné à la remonte militaire dans le département, et non l'exhibition dans les grands concours. Il n'y a ni allures exigées, ni sauts d'obstacle mais un modeste essai de quelques minutes permettant l'appréciation exacte des animaux.

Il serait donc très regrettable que les propriétaires des pouliches primées soient privés d'un encouragement qui ne peut être qu'une bonne réclame pour le département et ne peut en aucune façon nuire aux animaux présentés.

En ce qui concerne les primes de conservation, avec engagement de conserver pendant 4 ans pour la reproduction les meilleures pouliches primées, le pays n'est pas mûr pour l'application de conditions qui chez nous seraient considérées comme vexatoires.

Par notre système de primes scindées nous obtenons des résultats identiques à ceux que fait espérer l'arrêt ministériel, mais nous avons sur lui l'avantage d'éviter les formalités de papier timbré, d'enregistrement et même de remboursement, car nous ne payons qu'après accomplissement des prescriptions réglementaires et les primes une fois payées restent définitivement acquises aux éleveurs.

J'ai eu la curiosité de relever dans les bureaux de la préfecture sur les procès-verbaux des concours les résultats que nous avons obtenus par notre manière de faire, j'ai constaté avec une grande satisfaction que sur 112 poulinières présentées l'année dernière, 96 n'étaient âgées au plus que de dix ans, 25 d'entre elles n'avaient que 5 ans et 26 que 4 ans. Or, en 1902, 44 pouliches de 3 ans avaient été primées et je crois que c'est un résultat inespéré que d'en retrouver 26 comme poulinières suivies à 4 ans.

J'ai donc l'honneur de vous demander d'émettre un vœu pour que notre organisation hippique ne soit pas modifiée. Elle a fait ses preuves et nous espérons que M. le Ministre voudra bien tenir compte des sacrifices du département et des efforts des éleveurs en nous autorisant à conserver tout au moins provisoirement des institutions qui sont le fruit de longues études et d'une expérience de plusieurs années.

Les conclusions de ce rapport sont adoptées par la Commission hippique.

M. de Chavigné fait connaître qu'il ne peut s'associer à la protestation mais qu'il donnera tous renseignements qui lui seront demandés par la Commission.

La séance est levée à 11 heures.

Le secrétaire. Le Préfet Président.

Document N° 14 Projet d'arrêté du Préfet de l'Isère portant réglementation des concours de pouliches du département, 1903-1904

Source : arch. dép. Isère, 140 M 35.

[Ce document de travail, est un assemblage de fragments imprimés en 1903 et d'ajouts manuscrits postérieurs au 12 février 1904. Les corrections, ajouts et suppressions portées sur l'imprimé de 1903 ont été reproduits tels qu'ils figurent sur le document original].

Le Préfet du département de l'Isère, chevalier de la Légion d'honneur, Officier de l'Instruction publique,

Vu la délibération du Conseil général en date du 20 août 1903, portant allocation de fonds pour l'amélioration de la race chevaline ;

Vu les arrêtés ministériels des 30 novembre 1900 et 12 février 1904 règlement des concours de pouliches et poulinières ;

Vu la proposition de M. le Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy,

arrête :

Article premier :

Des concours pour les pouliches de trois ans consacrées à la reproduction auront lieu en 1904 dans le département de l'Isère, dans les localités et aux époques ci-après indiquées :

À Vizille, le lundi 6 juin, à 9 heures 1/4 du matin (sur le champ de foire) pour les animaux appartenant aux cantons de l'arrondissement de Grenoble, moins les cantons de Saint-Laurent-du-Pont et de Voiron.

À Saint-Marcellin, le mardi 7 juin, à 8 heures 1/2 du matin, pour les animaux appartenant aux concours de l'arrondissement de Saint-Marcellin.

À Beaurepaire, le mercredi 8 juin, à 8 heures du matin, pour les animaux appartenant aux cantons de Beaurepaire, Roussillon et la Côte-Saint-André.

À Meyzieu, le jeudi 9 juin, à 9 heures du matin, pour les animaux appartenant aux cantons de Meyzieu et Crémieu.

À Saint-Symphorien-d'Ozon, le vendredi 10 juin, à 2 heures 1/2 du soir, pour les animaux appartenant aux cantons de Saint-Symphorien-d'Ozon, Vienne Nord, Vienne Sud.

À La Tour-du-Pin, le samedi 11 juin à 8 heures 1/2 pour les animaux appartenant aux cantons de La Tour-du-Pin, Bourgoin, Pont-de-Beauvoisin, Morestel, Virieu, Grand-Lamps, Saint-Geoire, Saint-Laurent-du-Pont et Voiron.

À La Verpillière, le lundi 13 juin à 9 heures 1/2 du matin (devant la gare), pour les animaux appartenant aux cantons de La Verpillière, Heyrieux et Saint-Jean-de-Bourney.

Article 2.

Une somme de 5800 francs provenant de subventions départementales servira à constituer des primes qui seront décernées dans ces différents concours par le Jury conformément à la répartition établie à l'article 4.

Article 3.

Les primes attribuées aux pouliches seront divisées désormais en trois catégories différentes, savoir :

1° Primes « d'encouragement » pour les pouliches de 3 ans de demi-sang ou de trait léger, issues d'un étalon de l'État, ou approuvé, ou autorisé, exemptes de tares ou de vices rédhibitoires, appartenant à un propriétaire français ou domicilié en France et n'ayant pas quitté depuis 3 mois au moins avant le concours la circonscription de ce concours. Les propriétaires ayant des animaux dans plusieurs circonscriptions de concours devront opter pour l'un d'eux et pourront dans ce cas y présenter toutes leurs pouliches sans distinction de circonscription.

2° Primes « de reproduction » pour les pouliches remplissant les conditions énoncées ci-dessus, mais saillies ou à saillir avant la fin de la monte de 1904 ; de plus elles ne pourront pendant l'année prendre part à aucunes courses ni à aucuns concours de dressage ou de chevaux de service. Les juments de pur-sang saillies ou à saillir par un étalon de demi-sang sont admises dans cette catégorie.

Les primes de « reproduction » ne peuvent être attribuées qu'aux pouliches ayant obtenu un prix ou une mention honorable dans la catégorie dite « d'encouragement ».

3° Primes « de conservation » pour les meilleures pouliches primées dans la catégorie précédente, mais pour lesquelles les propriétaires prendront l'engagement de les livrer à la reproduction pendant 4 ans dans les conditions indiquées à l'article 6.

Article 4.

Les encouragements sont répartis de la manière suivante :

[Le document manuscrit a été laissé en blanc]

Article 5.

Les primes d'encouragement et de conservation seront mandatées aussitôt après le concours.

Les primes de reproduction ne seront payées que dans le courant du mois de décembre, lorsque le Directeur du Dépôt d'étalons de la circonscription aura fait connaître à la préfecture que les prescriptions du paragraphe 2 de l'article 3 ont été observées.

Article 6.

Les primes de conservation seront réservées aux plus belles pouliches de 3 ans ayant reçu une prime d'encouragement et dans les conditions spéciales suivantes : le propriétaire de la pouliche primée prendra par écrit et aura une caution solidaire, conformément au modèle qui lui sera fourni, l'engagement de la conserver jusqu'à l'âge de 7 ans faits, c'est-à-dire pendant 4 ans, pour la consacrer à la reproduction. Il devra la présenter tous les ans au concours de poulinières de la région, munie de la carte de saillie de l'année.

Aucune excuse, à l'exception des cas de mort ou de maladie constatés par un vétérinaire et certifié par la mairie de la commune, ne sera admise.

Dans l'intervalle des 4 années de présentation, la pouliche primée à 3 ans devra donner au moins deux produits. Cette condition non remplie, de même que l'inexécution de l'engagement pris, entraînera la restitution de la prime.

La pouliche primée pourra être vendue à un autre éleveur du département qui sera tenu de signer à son tour et avec une caution, la même obligation. Si ce dernier se trouve trop éloigné du concours où la pouliche devait être primitivement présentée, il devra indiquer au directeur du dépôt d'étalons de la circonscription le concours où il compte désormais la conduire.

L'acte d'engagement, timbré et enregistré par les soins du lauréat, contresigné par une caution solidaire et solvable, sera remis, le jour même du concours, entre les mains du Président du jury, ou, en cas d'impossibilité matérielle, envoyé dans un délai de 3 jours au Directeur du dépôt d'étalons de la circonscription.

Pendant le cours des quatre années de présentation, cet acte pourra être annulé par le jury, s'il constate que la jument ne répond pas aux espérances qu'elle avait données et, par suite, n'est pas digne d'être conservée, la prime restera néanmoins acquise au propriétaire.

Article 7.

L'inscription des concurrents le sera au moment même du concours. Chaque propriétaire en se faisant inscrire devra déposer :

1° La carte de saillie de la mère sur laquelle aura été établi par le Directeur du dépôt d'étalons compétent le certificat de naissance de la pouliche.

2° Si la pouliche est appelée à concourir pour les primes de reproduction ou de conservation, il y aura lieu de produire en outre la carte de saillie de 1904 ou dans le cas où elle n'aurait pas encore été saillie, l'engagement de la faire saillir dans l'année par un étalon soit de l'état, soit approuvé, soit autorisé.

3° Une déclaration constatant que la pouliche n'a pas été saillie à l'âge de 2 ans.

Conditions générales.

Article 8.

L'âge des animaux se compte à partir du 1^{er} janvier de l'année de naissance. Les pouliches devront être nées en 1904.

Article 9.

Le même propriétaire peut obtenir plusieurs primes.

Article 10.

Tous les animaux destinés à être présentés au concours devront être rendus sur les lieux, une heure au moins avant l'ouverture des opérations, *après cette heure il ne sera plus délivré de numéros d'ordre.*

Les pouliches seront présentées au jury ~~avec un bridon sans œillères et non conduites au lieu~~ montées. Celles qui ne satisferont pas à cette condition seront exclues du concours. Le jury rendra compte de la manière dont les animaux seront présentés.

Article 11.

Il sera donné aux propriétaires, pour chaque animal présenté, un numéro d'ordre qui sera attaché au côté gauche de la tête.

La vérification des pièces mentionnées à l'article 6 7 des signalements et l'inscription sur le contrôle auront lieu avant l'ouverture du concours par une personne désignée par le président du jury.

La même pouliche ne pourra être présentée que dans un seul concours et conformément aux indications de l'article 2 3 du présent arrêté. Tout propriétaire reconnu coupable d'une fausse déclaration ou d'une fraude quelconque pourra être exclu du concours par le jury d'une façon permanente ou pour un temps déterminé.

Article 12.

Dès que le concours sera ouvert, le jury restera complètement isolé. Aucun de ses membres ne devra demander le nom du propriétaire de l'animal présenté. Chaque animal sera appelé par son numéro d'ordre.

Article 13.

La présidence effective, la direction des opérations du jury, police des concours et la connaissance de toutes les difficultés qui peuvent naître au sujet des distributions de primes appartiennent à l'Inspecteur général des haras, ou à son délégué.

Article 14.

Nul ne peut être à la fois exposant et juré dans le même concours, que le concours comprenne une ou plusieurs catégories d'animaux.

Article 15.

La commission est autorisée, si le nombre ou la qualité des animaux présentés ne lui permettent pas de distribuer les récompenses conformément aux dispositions du programme, d'en modifier la répartition au mieux des intérêts de l'élevage de la région ; elle pourra également reporter sur les concours suivants ceux des prix qui n'auraient pas été attribués dans les concours précédents. Les fonds qui n'auraient pu être utilement employés feront retour à la caisse de réserve hippique du département.

Article 16.

Des mentions honorables pourront être accordées par le jury suivant la qualité et l'importance des concours.

Article 17.

Les jugements prononcés par le jury sont rendus à la majorité des voix. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Article 18.

À la suite de chaque concours, il sera dressé un procès-verbal détaillé des opérations qui auront été faites. Ce procès-verbal sera rédigé sur les imprimés fournis par l'administration des haras et devra contenir tous les renseignements qu'ils comportent.

La rédaction de ce document sera faite sous la responsabilité du président du jury.

Le procès-verbal, signé de tous les membres du jury, sera remis ou adressé à M. le Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy, qui, après avoir fait prendre copie pour les besoins de son service, en fera parvenir la minute au Préfet, pour être transmis par ses soins à l'administration supérieure.

Article 19.

Des agents de la force publique seront mis à la disposition du Président du jury pour assurer la police du concours.

Article 20.

Un chef de bureau de la Préfecture assistera aux opérations du jury en qualité de secrétaire.

Article 21.

Le présent arrêté, après approbation ministérielle, sera publié et affiché, à la diligence de MM. Les Maires, dans toutes les communes du département. Un exemplaire en sera adressé à chacun des membres du jury.

Grenoble le ~~27 avril 1903~~ 1904.

Le Préfet de l'Isère,
Henry Boncourt.

Approuvé par Monsieur le Ministre de l'Agriculture.

Document N° 17 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Questionnaire de M. Peyrieux.

Source : Arch. dép. Isère, 150 M 5

Quel est, en général, l'état de l'élevage dans le département de l'Isère ?

Comme autrefois, on élève dans l'Isère que le cheval de trait plus ou moins léger ; par la raison très simple qu'on ne peut utilement y élever le cheval de selle ou de luxe.

La propriété étant morcelée à l'infini et les parcelles s'enchevêtrant fatalement les unes dans les autres, il est impossible d'élever au pâturage comme on le fait en Normandie, dans l'Ouest de la France et même chez nos proches voisins du département de l'Ain. Dès lors, il est facile de comprendre qu'en présence d'héritages de très moyennes superficies et généralement découpé, où la culture des céréales est à peu près exclusive, le paysan a tout avantage à vendre le fourrage, ou à élever le cheval de ferme qui paie sa nourriture par le travail dès l'âge de 18 mois, et ne nécessite que des soins élémentaires. En résumé, on peut dire, sans crainte d'être démenti par les faits, que l'élevage du cheval, bien loin d'être une industrie spéciale au département, n'est en général qu'un accessoire de son agriculture ; et que la production est toujours à peu près la même qu'autrefois.

Quelles sont les conditions avantageuses que présente la circonscription pour l'élevage du cheval ?

Les conditions matérielles de l'élevage dans notre circonscription ne sont pas radicalement mauvaises ; on peut produire le cheval avec un profit relatif, mais sous la réserve expresse de ne faire naître que l'animal qui se passe de soin et de l'alimentation restreinte à laquelle on le soumet.

En somme, si la région est riche parce qu'elle produit tout à la fois les céréales, les foin et les fourrages artificiels, on ne saurait conclure de ces productions qu'elle soit dans de bonnes conditions pour élever le cheval parce que le voisinage de centres populeux tels que Lyon, Vienne et Grenoble, les besoins des messageries et d'un corps d'armée important modifient les habitudes du cultivateur et le portent à vendre à des prix infiniment rémunérateurs les fourrages et les avoines qu'il gardait pour son bétail dans d'autres circonstances.

Si bien qu'on peut dire avec raison que si le département de l'Isère a la faculté de produire le cheval dans certaines limites, les habitudes et les vrais intérêts de sa population agricole la disposent à la vente directe et immédiate des récoltes qui représente une spéculation d'autant plus lucrative qu'elle se fait au comptant et prévient les chances de perte qui résultent toujours d'une stabulation de 3 à 4 ans.

Quelles sont les ressources fourragères de la contrée ?

Les ressources fourragères de la contrée sont représentées par une production moyenne et annuelle :

1° de 1600000 quintaux métriques de foins

2° de 1800000 quintaux métriques de fourrages artificiels

3° de 350000 quintaux métriques de tubercules, racines et légumes divers.

4° de 1069000 quintaux métriques de pommes de terre.

5° de 542000 hectolitres d'avoine ;

Ces produits doivent répondre aux nécessités de l'exportation qui se pratique sur une grande échelle ; et à l'alimentation de :

52 616 chevaux, ânes et mulets.

145 937 animaux de la race bovine.

201 385 moutons.

40 543 boucs et chèvres.

et 51 747 porcs.

Dans quelle situation se trouve l'élevage dans le département ?

L'élevage dans le département est fait par deux catégories de praticiens

D'abord par le grand nombre qui, revenu de ses illusions, élève tout simplement le cheval de pays et le vend avec bénéfice, quoique l'État et le département ne lui accordent aucune subvention.

Puis enfin par ceux qui, se disant progressistes usent simplement des étalons anglo-normands qu'on leur vend à très bas prix et empochent des primes énormes qu'on leur distribue très libéralement ; ils s'inspirent pour la reproduction des doctrines de l'administration des haras et de celle du Jockey-club ; suivent les errements du général Fleury et font des chevaux décousus que le luxe dédaigne, que l'armée achète peu et que l'agriculture repousse énergiquement.

En résumé, la corde est aux chevaux du pays, fort heureusement.

Quelles sont les causes qui ont retardé le développement de l'industrie chevaline ?

L'industrie chevaline peut s'améliorer mais n'est pas susceptible d'un grand développement.

Le département de l'Isère n'est pas en effet un pays d'herbages les montagnes qui absorbent une partie considérable du territoire, offrent certainement des pâturages importants, mais spéciaux aux bêtes à laine, on les réserve aux troupeaux transhumants. Les grandes et riches vallées, sont destinées aux céréales, aux textiles, aux fruits et aux plantes oléagineuses, les vignes couvrent les coteaux ; et les plaines plus sèches sont affectées aux céréales de toute nature qui jouent un très grand rôle dans notre agriculture.

D'autre part, le département est trop adonné à l'industrie, et les petits propriétaires sont trop attachés à la culture de leur modeste héritage, pour espérer que la culture des fourrages racines vienne jamais en aide à la production du bétail.

Dans ces conditions le paysan qui cultive le blé par routine, qui fait du chanvre, du vin et de l'huile parce que la vente de ces produits a lieu dans l'année même de leur récolte, ne renoncera jamais à des transactions qui lui profitent bien plus que l'élevage du cheval. Mais si le développement de l'éducation chevaline est essentiellement borné, il ne s'en suit pas fatalement qu'on manque de moyens pour améliorer l'espèce, et je tiens pour certain qu'on peut y arriver par des voies aussi pratiques qu'économiques.

Jusqu'ici au lieu de faire de l'élève du cheval l'accessoire de l'industrie agricole, et d'en attendre simplement la part de produits qu'on n'en pouvait espérer, sauf à considérer le

département de l'Isère comme une région éminemment propre à cette production, et, partant de ce point de vue qui est complètement inexact, certains hippiatres de l'école du général Fleury, lui ont appliqué les méthodes suivies en Normandie, sans tenir compte de la différence qui existe entre le climat des deux contrées, la valeur de leurs pâturages respectifs, les aptitudes du territoire et les habitudes des populations : et, bien loin d'améliorer la race du pays, par elle-même, en choisissant les reproducteurs, en diminuant la somme des travaux qu'on lui impose et surtout en soumettant les jeunes et les vieux à un régime réparateur, les disciples de l'administration des haras ont opéré mécaniquement.

Ils ont pensé que certaines espèces avaient le don de racer, c'est-à-dire la faculté de reproduire exactement les qualités dont elles sont douées, même en faisant abstraction des causes qui constituent cette faculté dans leur pays d'origine ; et qu'il suffirait de recourir à la race anglaise qui passe pour avoir beaucoup de constance dans le sang, pour corriger les défauts de conformation qui résultent d'une hygiène vicieuse et d'une alimentation déplorable.

Puis passant de la théorie à la pratique, on a consacré à l'importation d'étalons pris dans toutes les races et achetées un peu partout, une somme de plus de 600000 fr., les juments ont été à des reproducteurs anglo-normands d'une très grande valeur ; le système a été suivi pendant plus de quarante ans, et les résultats ont été purement négatifs.

Ils devaient l'être, parce que le croisement d'une race noble avec une race dégénérée (qui a dans ses défauts la même constance que la première dans ses qualités) n'est qu'un simple effort fait pour s'écarter de la voie que la nature avait tracée, ou pour faire sortir d'un régime donné autre chose que ce qu'il peut produire.

Or, si l'amélioration par le croisement ne se combine pas avec la fertilité du sol, une alimentation convenable et une hygiène rationnelle, les résultats ne seront jamais que très bornés et s'effaceront rapidement ; parce que les causes générales qui tendent à ramener fatalement les descendants à l'état normal qui leur est propre détruisent les effets de la combinaison qui avait pour objet d'élever la moyenne du type, en supprimant l'action procréatrice des sujets supérieurs.

C'est là ce qui est arrivé pendant les quarante-deux ans qu'a duré l'expérience.

Nées dans un pays où la culture des céréales et celle des plantes industrielles dominent de beaucoup toutes les autres, et façonnées autant par des influences de travail opiniâtre que par les habitudes de parcimonie absolue, les juments indigènes livrées à des mâles, sortis des meilleures régions, et qui sont par conséquent l'effet de circonstances tout à fait différentes, ont donné des générations, qui restent soumises au régime qui avait déprécié les mères, ont été invariablement ramenées au type indigène.

Pour me résumer : j'estime que la cause des résultats auxquels ont abouti les immenses dépenses qu'on a faites, au nom de l'amélioration de notre race de chevaux, est la conséquence logique de l'alimentation parcimonieuse à laquelle on soumet la souche indigène ; et qu'elle influe bien plus encore sur les sujets provenant du croisement avec – normand qui ne trouvent dans les produits agricoles du département, ni dans les habitudes de l'éleveur les facteurs nécessaires à la constitution de leur espèce et je partage tout à fait la manière de voir des princes de la science, lorsqu'ils affirment : que la régénération du bétail par l'importation d'une race nouvelle ou simplement par la transmission d'un sang étranger à la région est d'autant plus impossible, les circonstances restant les mêmes, que le sang est du plus pur et que l'animal qui le donne s'éloigne davantage de celui qui le reçoit.

Quelles seraient les mesures à prendre pour faciliter et activer le développement ?

Par la sélection, par le développement des sols fourragers, par une alimentation plus copieuse et plus riche en substances azotées ; par une bonne hygiène, et encore par le

renoncement à tout excès de travail, mais je le répète, jamais l'élève du cheval ne prendra la tête de notre production parce que la nature du sol, le climat, le morcellement de la propriété et l'absorption des fourrages les plus fins et des céréales du second ordre par les grands centres de population qui nous avoisinent s'opposeront toujours au développement de cette industrie.

Quel genre de cheval peut produire utilement le département ?

Le seul cheval que nous puissions produire avec succès parce que seul il peut rémunérer le cultivateur des dépenses qu'il occasionnera, est le cheval de trait léger parce qu'il peut payer une partie de sa nourriture par le travail qu'il fait à la ferme dès l'âge de 18 à 20 mois, et, qu'une fois adulte, il est facilement acheté par l'armée pour les équipages militaires ; et par le commerce pour le roulage, les messageries et le travail des champs.

On a importé successivement des étalons normands, percherons, boulonnais, breton, anglo-normands de demi-sang, les produits ont-ils été satisfaisants ?

Oui on a successivement importé dans le département divers types de reproducteurs, mais ce qui prouve mieux que tout ce qu'on pourrait dire que ces tentatives ont été tout à fait improductives, c'est que l'importation des mâles se continue depuis plus de 40 ans sans qu'un seul des produits obtenus dans la circonscription ont offert des qualités suffisantes pour le faire admettre comme reproducteur.

Les boulonnais et les percherons ont trop d'ampleur et de stature pour convenir à nos juments de petite taille.

Les bretons ont donné quelques bons extraits qui auraient dû appeler l'attention des hippiatres qui maintiennent le département dans la voie malheureuse où ils l'ont engagé ; mais ils n'ont voulu tenir compte ni des résultats qu'on avait obtenus, ni des conséquences fâcheuses que le croisement par l'anglo-normand avait produit dans les régions du Centre, de l'Ouest et du Sud-Ouest.

Ils ont pris au mot toutes les doctrines de l'administration des haras et lâché la proie pour l'ombre, en subissant la formule du général Fleury qui prétend tout améliorer avec le sang anglais, comme Raspail voulait tout guérir avec le camphre.

Aussi est-il arrivé qu'avec des étalons anglo-normands, qui différaient de nos femelles par la conformation, les aptitudes et la rusticité, on est parvenu à fournir nos fermes d'animaux dégingandés, décousus, nerveux, irritables et dotés de tares précoces que le luxe dédaigne, que l'administration militaire repousse et que l'agriculteur ne peut pas plus utiliser qu'elle ne tirerait partie d'une certaine somme de vapeur d'eau qu'on emprisonnerait dans une capsule de verre.

Quelle est la valeur moyenne du cheval de pays ?

Il vaut à six mois de 2 à 300 fr. 3 à 400 fr., de 2 à 3 ans ; enfin de 5 à 800 fr., de 3 à 6 ans, selon réussite.

Qu'y aurait-il à faire pour diriger et encourager efficacement l'élevage et accroître la valeur des produits ?

Tout d'abord, supprimer les étalons de sang anglais qui ne sont nullement en harmonie avec les juments du pays.

Pousser à la création des soles fourragères.

Empêcher, si toutefois la chose est possible, la vente des avoines et des fourrages

Encourager l'élevage des bonnes bêtes du pays par des récompenses telles que médailles et primes, en un mot distribuer intelligemment entre les producteurs les plus méritants les 15000 fr. qu'on verse chaque année, bien inutilement, dans les poches des éleveurs normands.

À quel âge les éleveurs ont-ils l'habitude de vendre leurs produits ?

Les éleveurs vendent d'ordinaire leurs poulains à l'âge de 6 mois ; puis enfin quand ils en trouvent l'occasion.

Quel est le cheval qui a le plus de valeur commerciale et dont l'écoulement soit le plus facile ?

Le cheval de luxe serait de tous, sans contredit, celui qui se vendrait le plus cher et qui, par conséquent, donnerait le plus gros bénéfice, si on pouvait le réussir et le faire économiquement ; mais comme c'est le contraire qui a lieu, l'animal le plus recherché par le commerce est très certainement le cheval de trait, parce qu'il est apte à tous les services ; que son entretien est moins onéreux et qu'il est d'un prix abordable.

Pour peu que le cheval de pays ait quelques formes, il est enlevé à très bon prix, et s'il lui arrive d'être déprécié par des accidents, il trouve toujours sur le champ de foire, parce qu'on peut l'utiliser aux travaux de la terre.

Quant à l'anglo-normand comme il est presque toujours manqué, il faut se résigner à une perte sèche, parce que le paysan ne veut pas même en entendre parler pour l'exploitation de la ferme attendu que le cheval a, ainsi qu'il le prétend, l'épaule froide, c'est-à-dire qu'il est impropre à la traction des lourdes charges ; d'un entretien difficile et qu'il manque de rusticité.

Quelle est la race de chevaux étalons à laquelle il convient de donner la préférence pour desservir la contrée avec plus de succès ?

Voilà la grande question, celle qui est si fort controversée et qu'il sera très facile de résoudre quand, laissant de côté les préjugés, l'engouement et la mode, on ne s'inspirera que de la nature des produits propres au département, et des habitudes qui caractérisent la population agricole ; pour voir s'il s'en dégage les éléments qui sont indispensables à la création de l'animal que l'on rêve.

Comme il n'y a pas d'effet sans cause, et que nous ne vivons plus au temps où Minerve sortait armée de pied en cap du cerveau de Jupiter, il faut absolument que l'éleveur, qui veut produire le bon et beau cheval, l'attende d'une alimentation aussi copieuse qu'azotée, ou que, par un

Document N° 18 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909-1910

Source : arch. dép. Isère, 140 M 38.

Service des Haras.

Rapport de M. le Directeur du dépôt d'étalons sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1909-1910.

Annecy le 8 août 1910.

Le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy à Monsieur le Préfet de l'Isère.

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel sur le service des Haras en 1909-1910, rapport destiné au Conseil général de votre département.

Le service de la monte s'est effectué cette année-ci dans des conditions bien défavorables ; au commencement il s'annonçait comme devant donner de meilleurs résultats que celui de 1909 et l'on escomptait une récolte exceptionnelle de fourrages. Normalement c'était la prospérité assurée pour plusieurs années, il n'aurait pas été assurés de conserver les poulains devant le peu d'empressement des vendeurs, leur valeur aurait augmenté, en outre la production ayant été réduite ces dernières années, la hausse des cours se serait fatalement produite. Mais l'hiver sans être rigoureux ne finissait plus, les brusques variations de températures avaient lieu d'une façon inusitée, les juments ne se disposaient pas à recevoir l'étalon où restaient en chaleur indéfiniment, rien ne se passait comme de coutume. Puis vinrent les inondations, les foins ne pouvaient être récoltés dans de bonnes conditions, presque tous sont vasés, poussiéreux et constituent une mauvaise nourriture pour les animaux qui les consomment, il en résultera des avortements, des morts prématurées de poulains ; les agriculteurs se souviendront de l'année 1910, car pour eux elle constituera un vrai désastre. Je comptais sur une sérieuse augmentation des juments saillies, mais leur nombre a suivi les fluctuations de la température ; tantôt nous avons du travail dans nos stations tantôt un arrêt presque absolu de la monte : je n'ai jamais été appelé à constater des irrégularités aussi bizarres dans ce service, en définitive, il en est résulté une perte de 3 juments par étalon, ce qui n'a pas grande signification, mais il ne faut pas oublier que l'industrie chevaline vient de traverser une crise sérieuse et qu'à la longue toute perte finit par devenir sensible.

Si l'année prochaine tout se passe bien, si les saisons suivent leur cours régulier, si la récolte des fourrages est abondante, nous retrouverons vite la prospérité, car le poulain se fait rare et malgré tout il faudra en faire naître, mais nous subirons un retard pour équilibrer notre production et il nous faudra plusieurs années pour qu'elle redevienne ce qu'elle était par le passé.

Le nombre des naissances a été élevé cette année-ci mais il y a eu une grande mortalité parmi les poulains du premier âge ; beaucoup d'entre eux n'ont pas vécu 15 jours, ces décès prématurés se sont surtout produits dans les localités où les fourrages avaient été mal récoltés et étaient acides, le lait des mères s'altérait et les produits succombaient rapidement à la dysenterie. Des accidents lors de la mise bas m'ont aussi été signalés parmi les juments de peu de volume saillies par les étalons de trait. Dans beaucoup de localités de ma circonscription j'ai constaté semblables faits, ce sont comme des tâches sur des points déterminés et bien délimités, ailleurs tout s'est passé normalement. Je crois que l'incohérence de la température n'est pas restée étrangère à cette mortalité de plus il faut reconnaître que les localités dans lesquelles les éleveurs sont moins soigneux ont été spécialement éprouvées.

En 1909, les concours de pouliches de Vizille ne nous ont pas donné grande satisfaction, toujours peu de nombre et qualité toujours insuffisante ; les poulinières étaient bien meilleures, il y avait quelques bêtes fort acceptables, quelques bons produits ; la difficulté est de faire conserver pour la reproduction les femelles améliorées, car elles font prime sur le marché.

À Saint-Marcellin, pas de progrès dans la catégorie des pouliches qui, du reste, était peu nombreuses ; les juments suitées primées les premières avaient un certain mérite, puis le niveau de la qualité faisait un brusque saut et nous n'avons plus trouvé que des bêtes ou très médiocres ou tout à fait insuffisantes. Il n'y a pas dans le pays de modèle défini, les croisements sont incohérents et rien n'est fait avec suite, cependant il y a quelques années il existait dans cette région un petit noyau de bonnes poulinières mais elles ont été vendues et remplacées par des bêtes de peu de valeur, généralement usées et tarées.

À Beaurepaire, les pouliches ne valent pas ce qu'elles valaient il y a quelques années, elles sont moins nombreuses, le modèle s'est altéré, il n'y a plus d'homogénéité et trop souvent des tares provenant d'excès de travail dans le jeune âge. C'est le résultat de l'orientation que l'on a donné, malgré tous nos efforts, à l'élevage local. On prend trop facilement le désir pour la réalité, on veut à toute force produire le gros cheval et on se figure que le grossissement d'une race dépend du mâle, quand en réalité c'est la mère et la nourriture qui donnent l'importance générale. Avec les fortes juments, le poulain peut se développer pendant la gestation, la nourriture complète l'œuvre ; avec les petites poulinières il n'en est pas de même. Souvent elles avortent ou périssent lors de la mise bas, une fois le coffre de la mère rempli, il n'y a plus de développement possible pour le produit, de là les accidents que je viens de signaler et les insuccès qui ont été malheureusement trop fréquents cette année-ci. De plus les éleveurs sont économes, ils nourrissent le moins possible ; dans ces conditions comment espérer faire de gros animaux, une machine produit en raison du combustible qu'elle consomme, un animal ne grossit qu'à proportion de ce qu'il mange.

Les poulinières sont bien supérieures aux pouliches, elles ont souvent du modèle et pourraient être employées utilement pour la production du cheval d'artillerie qui est en réalité un bon modèle de culture utilisable pour certains services de l'armée. Il y avait derrière les mères quelques pouliches biens réussies, certains éleveurs ont l'intention d'en conserver quelques-unes pour remonter leurs écuries, je crois qu'ils ont raison, ils peuvent obtenir ainsi le modèle, le gros et la qualité.

Meyzieu devient meilleur d'année en année, les éleveurs sont plus soigneux et semblent s'intéresser davantage aux choses du cheval, un étalon ayant de l'espèce a été utilement employé dans cette station.

À Saint-Symphorien-d'Ozon, la situation reste la même, les agriculteurs vendent facilement leurs bêtes de 3 ans à Lyon et pour cette raison ne les font pas saillir, elles reviennent plus tard lorsqu'elles n'ont plus de valeur comme travail, on finit d'en tirer parti en les employant comme poulinières.

Le concours de La Tour-du-Pin ne s'améliore pas comme pouliches ; on a pas pu faire le cheval de trait et les croisements de bêtes de sang avec des étalons percherons ou ardennais ont donné des résultats déplorables, on n'a pas obtenu de juments de trait et l'on a laissé perdre celles qui avaient de l'espèce ; tout le progrès réalisé en 20 ans a disparu, tout est à refaire dans cette contrée qui fournissait il y a quelques années bien des sujets honorables aux marchands de Lyon et de Grenoble. Il reste cependant quelques bonnes poulinières, mais on ne retrouve plus l'ensemble d'autrefois avec les filles de « Jussieu », « Khan » et autres reproducteurs de mérite qui avaient transformé ce pays. Les poulinières sont généralement jeunes et je suis persuadé que les éleveurs désabusés chercheront avant qu'il soit longtemps à produire des postiers qui seront l'avenir de l'industrie chevaline dans tout le département.

Que dire de La Verpillière ? On y a accompli un véritable tour de force ; ce concours dont j'avais demandé autrefois la suppression parce qu'on n'y présentait plus d'animaux, a pris par la volonté d'un homme et par son dévouement aux choses de l'agriculture une vitalité extraordinaire. On fait maintenant du cheval dans cette région et même du bon ; La Verpillière est actuellement le premier concours du département, soit comme nombre, soit comme qualité et la clientèle de juments alimente largement la station de Saint-Quentin qui a un effectif de six étalons nationaux. Je ne dirais pas que tout est parfait dans cet élevage, il reste beaucoup à faire, mais le progrès réalisé est inespéré, où il n'y avait rien on fait quelque chose, les jeunes mères deviennent plus nombreuses, les bêtes sont mieux soignées, mieux nourries, leur conformation se régularise, il y a là un centre de production appelé à rendre de grands services. Elle est l'œuvre du docteur Ogier, Conseiller général de ce canton que la mort vient de nous enlever d'une manière prématurée, son nom restera dans l'histoire du cheval de l'Isère, il demeurera populaire parmi les éleveurs qui conserveront toujours la

reconnaissance envers l'homme de bien qui leur a enseigné une industrie nouvelle dont ils commencent à tirer d'honnêtes bénéfices.

Les sociétés de courses de La Tour-du-Pin et de Vienne fonctionnent d'une manière très satisfaisante et rendent des services ; l'on vient de créer en 1910 à Beaurepaire un hippodrome dont la première réunion a été un vrai succès. Cette dernière création a son importance car la ville de Beaurepaire est placée au centre de la zone où l'on recommande tant l'élevage du cheval de trait, l'organisation d'une société de courses dans cette localité prouve qu'il est des gens qui veulent le demi-sang ; le mieux est de laisser chacun agir comme il l'entend et dans le sens qu'il croit être le meilleur pour ses intérêts. Il doit y avoir place dans le département pour diverses productions. C'est aux intéressés à choisir, car ils travaillent pour eux et avec leur argent. Je me permettrai toutefois de renouveler le conseil que j'ai donné à maintes reprises aux éleveurs et de leur dire à nouveau : vous êtes dans un pays agricole, faites le modèle utile à l'agriculture, celui qui s'adapte le mieux à votre sol et à votre climat, rien ne s'oppose à ce que vous obteniez en même temps que le gros, l'espèce et la qualité ; non seulement par cette méthode vous donnerez satisfaction à vos besoins de cultivateurs mais vous arriverez à produire le cheval d'artillerie qui est si recherché maintenant et vers lequel depuis plus de 20 ans, j'ai cherché à aiguiller l'élevage de l'Isère.

Il ne faut pas créer en quelque sorte une guerre de race dans le département, le plus sage est de se rendre compte de ce qu'il est possible d'y obtenir pratiquement ; il ne faut pas songer à violenter la nature, mais à tirer, par des croisements judicieux le meilleur parti des éléments qu'elle met à notre disposition, en améliorant la culture et par là même la nourriture des animaux quels qu'ils soient, condition indispensable à tout développement physique.

R. de Chavigné.

Document N°19 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1900-1901

Source : arch. dép. Isère, 140 M 34.

Anney le 9 juillet 1901.

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous adresser pour être soumis au Conseil général de l'Isère, mon rapport sur le service des Haras en 1900-1901 dans votre département.

I - Monte

Je disais dans mon rapport de l'année dernière que nous traversions une période stationnaire et qu'on ne pouvait prévoir ce qui résulterait pour l'élevage de la transformation des divers modes de locomotion moderne, je suis obligé de tenir le même langage, car la situation reste la même. Nous gagnons il est vrai 58 juments sur le chiffre obtenu en 1900 mais nous en avons perdu 31 l'année précédente et l'écart de 27 bêtes que nous avons en plus n'est pas appelé à faire un grand pas à la question. Cependant il faut constater une chose c'est que presque partout en France, il y a diminution, tandis que nous avons non seulement conservé la position acquise, nous l'avons même améliorée c'est un résultat important qui est tout à l'honneur de votre département. Je prétends même que sans l'inconvénient du printemps nous aurions fait beaucoup mieux avec une température normale nous aurions eu une augmentation autrement sérieuse. Ce qu'il y a de curieux dans les résultats où la monte de cette année, c'est la répartition des juments dans les diverses stations.

J'ai placé 7 chevaux de la nouvelle remonte dans 6 des stations de l'Isère dans 4 d'entre elles j'ai eu une augmentation et dans 2 une diminution. 6 de ces nouveaux étalons sont de demi-sang et le 7^e est de race percheronne. Ce sont les petites stations qui ont souffert lorsque celles qui avaient un effectif plus nombreux ont augmenté leur clientèle. La raison en est bien simple : au commencement de la monte nous avons peu de travail ; puis, quand la température se montra plus clémente, les juments sont arrivées toutes à la fois dans les

stations de plusieurs chevaux, on fit faire saillir la plupart d'entre elles mais dans celles de moindre importance on dû ajourner bien des bêtes qui ne sont pas revenues car leurs propriétaires plutôt que de laisser passer leurs chaleurs, les livrèrent aux étalons particuliers. Pour Septème, je dois faire observer que si cette station est en baisse de 9 unités c'est uniquement par suite de la mort de l'étalon Maneluck, qui n'a pu être remplacé qu'au milieu du mois d'avril.

En résumé dans 10 stations nous perdons 65 juments tandis que dans les 8 autres nous comblons ce déficit, mais encore nous en gagnons 58, conséquence naturelle de notre augmentation de 223 juments. Nos gains les plus importants ont été à Heyrieux 24 bêtes, Saint-Quentin 28, Beaurepaire 29, Biol 24, Saint-Marcellin 36, Grenoble 55 et Bourg d'Oisans 18 ; nos principales pertes sont à Roussillon 18, Bourgoin 29, Morestel et Crémieu 23 chacune et La Mure 17.

Malgré le résultat meilleur que je viens d'indiquer, je suis persuadé que le département de l'Isère aura de la peine à se soustraire de la crise générale qui sévit en France et ce n'est pas par la production du cheval de gros trait qu'il y arrivera mais par celle du cheval moyen, le postier bon à tous les services, seul modèle que les conditions climatiques et locales du pays permettent de produire avantageusement. Voici par arrondissement la situation comparative de la monte pendant les années :

Arrondissements	1900	1901
Grenoble	473	520
Saint-Marcellin	167	203
La Tour-du-Pin	773	701
Vienne	1184	1231
	2597	2655

En faveur de 1901 : 58

Il n'y a ni étalon approuvé, c'est-à-dire subventionné par l'État ni étalon autorisé dans le département.

Les étalons simplement acceptés, c'est-à-dire reconnus exempts de cornage et de fluxion périodique par la Commission hippique chargée de l'application de la loi du 14 août 1885, sont au nombre de 59 dont 1 dans l'arrondissement de Grenoble, 12 dans celui de Vienne et 46 dans celui de La Tour-du-Pin, soit 10 de plus qu'en 1900, sur ces 10 il y en a 9 dans l'arrondissement de La Tour-du-Pin. Ils sont presque tous fils des étalons de trait de l'administration, leur succès vient de ce que, n'étant pas trop gros, ils sont plus en rapport comme volume avec les juments qu'ils sont appelés à saillir.

II – Productions

Sur 2597 juments saillies en 1900 nous en connaissons 1394 de pleines, elles ont donné naissance à 577 mâles, 618 femelles et il y a eu 199 avortements ; il y en a 231 sur le compte desquelles nous n'avons pas de renseignements. La proportion des bêtes fécondées a été normale, les produits déclarés dépassent 50% mais ce n'est point la faute des étalons si les juments qui ont avorté ont été plus nombreuses. Ces accidents ont été fréquents surtout à Biol, Chivons, Saint-Jean-de-Bournay, Roussillon, Beaurepaire et Saint-Marcellin, dans le reste du département la proportion est insignifiante.

Quelle en est la cause ? Les variations de la température sans doute ; il est bon de faire remarquer qu'une seule zone a été atteinte et que le mal s'est localisé surtout dans l'arrondissement de Vienne.

Je ne puis donner de renseignements sur la production des étalons acceptés car en dehors des deux maladies prévues par la loi, ils ne sont pas soumis au contrôle de l'État.

III – Concours

Je vais maintenant présenter une analyse succincte des concours de 1900.

À Meyzieu le concours a été insignifiant, soit comme nombre, soit comme qualité et cela pour une raison singulière. Lors du concours des poulinières en 1899, le jury n'avait pu distribuer les primes de conservation faute de juments suitées de 4 et 5 ans ; l'année suivante on répandit le bruit qu'on ne voulait plus primer les bêtes de Meyzieu et une demi-douzaine de propriétaires s'abstint pour cette raison d'y amener leurs poulinières d'où il en est résulté une présentation peu nombreuse et médiocre.

Du reste dans cette région on fait naître et on n'élève pas, la station travail beaucoup mais les produits ne restent pas dans le pays, j'en ai retrouvé dans l'Ain et dans la Drôme. Je suis persuadé que la situation s'améliorera, je ne dirai pas dans de grandes proportions, ce serait difficile avec les ressources du pays, mais suffisamment pour justifier le maintien du concours. Les poulinières n'ont pas été nombreuses et le concours n'a pas donné grande satisfaction au jury.

Depuis longtemps il n'y avait eu concours de pouliches aussi nombreux à Saint-Symphorien, c'est un résultat. La qualité moyenne est bien meilleure que par le passé, mais les membres sont toujours fatigués par un travail prématuré et les tares dures sont encore trop fréquentes. Les animaux sont en bon état, malheureusement ils sont très mal présentés. Le lot des poulinières était divisé en deux catégories distinctes d'abord deux bonnes juments de 4 et 5 ans ayant de l'ampleur, de la taille et des actions puis des bêtes d'ordre moyen, assez honorables en bonne condition et avec des allures suffisantes. C'est par les femelles que l'amélioration viendra, les primes scindées et de conservation commencent à porter leurs fruits.

Le jury a constaté avec plaisir que la qualité des pouliches présentées à Beaurepaire s'était sensiblement améliorée. Le concours insuffisant depuis plusieurs années ne tardera pas à reprendre la place importante qu'il occupait autrefois dans l'Isère ; du reste la station des étalons de l'État eu en 1900 un grand succès à Beaurepaire le nombre des juments, qui y ont été saillies, a considérablement augmenté. Les pouliches ayant concouru ne sont pas encore assez nombreuses, mais l'augmentation que je viens de signaler contribuera certainement à en accroître le nombre. Le concours des poulinières a été très satisfaisant la catégorie moyenne est meilleure et en tête se trouvaient quelques juments forts sérieuses. Toutefois beaucoup pêchaient par leur état insuffisant et leur mauvaise présentation.

Saint-Marcellin est en grand progrès, le concours en a été la preuve. Jamais le jury n'avait assisté dans cette ville à une réunion présentant semblables animaux. Des bonnes pouliches ont été conservées ; maintenant qu'elles sont aptes à faire des poulinières, les livrera-t-on à la reproduction ? Ce n'est pas probable, les éleveurs ne voient que le gain immédiat et vendre sans songer à l'avenir dès qu'ils trouvent un prix suffisant de leurs bêtes. On peut bien faire à Saint-Marcellin, mais l'éducation hippique des éleveurs est insuffisante et la pratique des procédés d'élevage leur fait trop souvent défaut. Le concours des poulinières a été fort inégal comme qualité, les jeunes mères sont rares, toutes les bêtes cependant sont bien soignées et mieux présentées que dans la majeure partie des autres réunions ; ce résultat est dû aux primes de présentation dues à la générosité de la municipalité et attribués aux fils ou domestiques d'éleveurs.

À Vizille, le concours des pouliches est insuffisant comme nombre et comme qualité. Les propriétaires ne veulent pas se plier aux exigences du règlement ; du moment qu'ils se présentent, il faudrait les accepter, que les pièces de leurs juments soient régulières ou non et du moment qu'ils se sont dérangés pour venir au concours, ils considèrent qu'ils ont droit à une prime.

Le jury a vu quelques sujets ayant du mérite, mais ils sont trop rares et ce concours n'aura pas avant quelques années d'influence réelle sur l'amélioration et le développement de l'industrie chevaline dans cette partie du département. En ce qui concerne les poulinières, il y a évidemment progrès et ce progrès est dû à ce que le nombre de jeunes juments a augmenté ;

on ne fait plus saillir uniquement que les vieilles bêtes, on commence à travailler avec des éléments utiles et dans la force de l'âge. Il n'y a pas encore d'homogénéité dans le modèle et les membres et les pieds sont souvent en bien mauvais état.

À la Tour-du-Pin le concours continue toujours à donner de sérieux résultats ; en tête des pouliches récompensées il y avait 2 de remarquables, 6 de bonnes puis venait un lot moyen satisfaisant, le nombre des animaux insuffisant était pour ainsi dire nul.

Les poulinières, quoique peu nombreuses, étaient de fort bonne qualité, elles ont du modèle, de la distinction et des allures. Malheureusement 8 pouliches primées l'année dernière se sont trouvées vides, et n'ont pu pour ce motif prendre part au concours. Malgré cela la réunion de La Tour-du-Pin reste le meilleur de l'Isère ; c'est là le centre de la production du cheval de demi-sang qui est en faveur auprès de beaucoup d'éleveurs.

Quant à La Verpillière, il y avait du monde et comparativement à ce qu'était l'élevage dans cette région il y a quelques années le progrès est indiscutable, mais là, comme dans le reste du département les bêtes travaillent trop jeunes, sont vite tarées, les pieds sont souvent plats et mal ferrés, cependant les pouliches sont soignées et suffisamment nourries. Le lot des poulinières était important et comprenait beaucoup de jeunes juments. On commence à bien faire à La Verpillière, il y a eu une transformation radicale de l'élevage en peu d'années et je ne serai pas étonné de voir cette région prendre bientôt une place honorable dans l'industrie chevaline de l'Isère.

La dominante des concours de 1900 est une certaine amélioration dans la plèbe hippique, le niveau moyen s'élève mais les bêtes de 1^{er} ordre sont clairsemées tandis qu'il en faudrait rencontrer plusieurs en tête de la liste des récompenses de chaque réunion. L'année prochaine je ne sais si nous aurons un plus grand succès ; je connais, il est vrai bon nombre de bonnes pouliches qui ont été conservées, c'est une génération nouvelle sur laquelle je compte beaucoup pour affirmer le progrès ; ce qu'il y a de certain, c'est qu'il y a une évolution dans l'élevage et que l'arrondissement de Vienne tirera certainement bénéfices de cette situation.

Observation

La situation générale s'est peu modifiée, mais il y a des faits que je ne m'explique pas, ce sont les augmentations anormales constatées dans certaines stations. À Grenoble par exemple, nous gagnons 55 juments, il y en avait en tout 60 en 1900 et cette année nous arrivons à 115. Je suis convaincu que cette hausse, que rien ne justifie et que je ne sais à quoi attribuer, ne se maintiendra pas. Depuis que cette station existe, ce chiffre ne fut dépassé qu'une seule fois, c'était en 1886, et ni celle de La Mure, ni celle de Bourg d'Oisans n'étaient créées à cette époque nous retomberons forcément à un nombre approximatif de 80 bêtes qui représentent la clientèle rationnelle de la station de Grenoble.

À Bourgoin avec le même effectif d'étalons que l'année dernière nous avons perdu, sans motif apparent, 29 juments tandis qu'à Saint-Quentin, Biol et Saint-Jean-de-Bournay notre clientèle augmente, à Biol l'étalon Salluste ne fait l'année dernière que 14 juments, je l'envoie à La Mure où il saillit 48 bêtes. Pourquoi ? Il y a des bizarreries que je ne comprends pas et au sujet desquelles je n'ai pu trouver d'explications.

Le marché des poulains est encore abondant, les prix se maintiennent, tout ce qui a de la qualité se vend facilement et bien.

Il faut cependant constater la plus-value des muletons qui sont plus recherchés que par le passé ; la consommation des mulets a été ces dernières années considérables aussi la production devient-elle plus fructueuse. Je ne serai donc pas étonné que pendant 3 ou 4 ans elle ne se développe dans la montagne et cela aux dépens de l'industrie du cheval, puis arrivera la pléthore, la surproduction et les prix étant moins rémunérateurs l'élevage du cheval redeviendra florissant. Ces fluctuations sont sans importance, elles reviennent périodiquement dans tout le Sud-Est et il n'y a pas lieu de s'en inquiéter.

Nous n'avons pas trouvé ces dernières années auprès de la remonte d'Arles l'aide sur laquelle nous étions en droit de compter. Les produits du Midi, surtout de Camargue ou soit-disant tels, étaient, paraît-il, les seuls à avoir de la qualité et notre élevage était totalement délaissé, bien que les deux officiers, qui précédemment avait commandé le dépôt de remonte eussent fait à maintes reprises l'éloge de notre département, au moins en ce qui concerne le cheval d'artillerie.

Mais les choses ont été ramenées au point, sur la demande du Conseil général, l'Isère fait à nouveau partie de la circonscription de Mâcon, où nous sommes certains de trouver bon accueil et encouragements plus effectifs.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le Directeur,
R. de Chavigné.

Document N° 20 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1907-1908

Source : arch. dép.Isère, 140 M 37

Service des Haras.

Rapport de M. le Directeur du dépôt d'étalons sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1907-1908

Annecy, le 4 juillet 1908.

Le Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy à Monsieur le Préfet de l'Isère.

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel sur la situation de l'industrie chevaline dans l'Isère, rapport destiné au Conseil général de votre département.

Je vous disais dans mon rapport de l'année dernière que l'élevage du cheval traversait une crise redoutable dont on ne pouvait ni prévoir la fin ni évaluer l'importance. Il n'y a pas à dissimuler la situation est grave, une évolution s'est produite la machine tend à remplacer l'animal ; la consommation du cheval est sensiblement réduite depuis quelques années, aussi produit-on moins une marchandise qui est moins demandée. Malgré ces conditions défavorables, la monte a été meilleure que je n'aurais pu le penser, j'avais tout lieu de craindre une diminution du nombre de juments saillies, il n'en a rien été, nous gagnons quelques unités, ce qui, cette année est certainement méritoire. Mais la répartition des juments entre les 18 stations du département est bizarre, nous sommes en perte dans 11 de ces stations et en grand progrès dans les 7 autres ; à Biol et au Bourg d'Oisans le déchet est sérieux, la progression est considérable à Meyzieu, à Saint-Quentin et à Saint-Jean-de-Bournay. La station de Virieu réorganisée pour la 3^e fois a donné des résultats satisfaisants. Le nombre de juments qui y ont été saillies dépasse un peu ceux qui y auraient été obtenus précédemment. Seront-ils durables ? Nul ne peut le dire pour le moment ; je souhaite cependant qu'ils se maintiennent afin de justifier l'utilité pratique de la réorganisation nouvelle.

L'industrie mulassière continue de se développer dans l'Isère, elle provoque un déplacement dans la production dont elle profite. Les étalonniers particuliers qui n'ont pas de baudets se plaignent de cet état de choses et plusieurs d'entre eux ont l'intention de ne plus faire saillir leurs chevaux, quelques-uns même les ont fait castrer.

Les étalons de demi-sang sont convenablement employés à condition d'avoir de l'os et du volume, il n'en est pas de même pour les étalons légers, trop près du sang dont la majorité des éleveurs ne veut pas et qui ne trouvent pas dans le pays les juments correspondant à leur degré d'amélioration ; je l'ai dit de tout temps et mon dire est basé sur la longue expérience faite dans l'Isère depuis plus de 40 ans, ou bien on fera dans le département la bête d'artillerie ou

de culture, ou bien l'on n'y fera rien ; le climat et le sol ne permettent pas de produire le cheval de gros trait et le cheval léger n'y a pas d'avenir parce qu'il n'y a pas de débouchés.

Les productions résultant de la monte de 1907 étaient nombreuses, il y a cette année beaucoup moins de morts de poulains que précédemment, de plus le nombre de femelles dépasse sensiblement celui des mâles. Les avortements ne sont pas généralisés, mais par tâches qui correspondent aux pays où les fourrages sont défectueux.

Les concours de pouliches et de poulinières en 1907 donnent lieu aux observations suivantes :

À Saint-Marcellin, le nombre de pouliches reste stationnaire, l'ensemble des animaux présentés offre plus d'homogénéité, plus de régularité dans le modèle, mais la qualité des membres laisse toujours à désirer. Le concours des poulinières est assez important, les jeunes bêtes ont tant de succès, elles montrent qu'il est possible de bien faire dans le pays, mais qu'il faut nourrir davantage et ménager les articulations des pouliches

À Beaupaire, les pouliches sont plus nombreuses que l'année précédente, elles sont souvent mal soignées, mal nourries et excédées de travail, quelques-unes cependant sont d'un modèle plaisant avec de la distinction et assez d'importance. Le concours des poulinières a été médiocre, il a beaucoup perdu depuis quelques années ; sous prétexte de faire du « gros » les éleveurs ont fait saillir leurs juments de 1/2 sang par des étalons de trait, le résultat a été piteux, il en est résulté des animaux décousus, sans espèce, sans aptitudes spéciales, qui n'ont pas le volume qu'on espérait et qui ont perdu leur qualité d'autrefois.

À Saint-Symphorien-d'Ozon, le concours a été insuffisant ; à cause de la rareté des fourrages, les propriétaires n'ont fait saillir que peu de pouliches cette année, cependant on rencontrait parmi celles qui ont été présentées quelques bons modèles, à conformation régulière, mais à membres pas toujours nets. Les poulinières égalaient comme nombre et comme qualité celles de 1906, beaucoup d'entre elles étaient maigres, très fatiguées et fort mal présentées.

À Meyzieu, assez de nombre comme pouliches, meilleur concours que par le passé, il y a quelques juments réellement améliorées, les membres toutefois laissent d'autant plus à désirer que les bêtes sont utilisées de trop bonne heure pour la culture. Incontestablement, il y a eu un effort de fait en ce qui concerne les poulinières et il n'a pas été stérile, on a présenté quelques jeunes juments qui peuvent rendre des services ; c'est une région à encourager.

À La Tour-du-Pin, moins de pouliches que l'année précédente, diminution due à la disette de fourrages depuis 2 ans ; il y avait quelques bêtes de bon ordre, avec de l'espèce et du mouvement, mais on ne nourrit pas assez raison pour laquelle le modèle s'affine trop ; il y aurait lieu de réagir contre cette tendance. Beaucoup de poulinières ont été présentées ; à côté de belles juments, trop d'animaux médiocres, le progrès est stationnaire, il ne s'affirme pas comme on serait en droit de l'espérer ; quelques vieux éleveurs ont disparu et semblent avoir emporté le secret de cette bonne production qui faisait la réputation de l'élevage de la région. Les poulinières sont en belle condition d'entretien et souvent suivies de fort belles pouliches qu'il importerait de conserver ; avec elles on aurait vite retrouvé la splendeur passée. Les juments âgées ont presque disparu.

Un grand progrès a été réalisé à La Verpillière qui est en train de prendre la tête des concours du département. Les pouliches moins communes ont conservé leur gros, il ne faut pas oublier qu'elles proviennent presque toutes de juments de trait et résultent d'une amélioration successive de plusieurs années. Les formes s'harmonisent et les membres sont meilleurs, le mieux s'accroît chaque année, il y a là un pays d'avenir. Le concours des poulinières est bien meilleur, il y avait quantité et qualité. Malgré l'importation de quelques juments venant de Normandie et du Charollais, les bêtes indigènes ont eu du succès et sont appréciées, ce qui prouve que l'on peut bien faire avec les ressources et qu'il y a tout lieu

d'avoir confiance dans l'avenir. Il sera bon, toutefois, de ménager davantage les membres des juments et de donner plus de soin à la ferrure.

Quant à Vizille, peu de progrès, quelques pouliches passables, les autres sont encore insuffisantes ; pas de modèle défini, plus d'importance que par le passé, mais membres usés et aplombs bien critiquables. Meilleur concours de poulinières que par le passé, mais qualité toujours irrégulière on commence cependant à rencontrer quelques jeunes juments indigènes avec un peu d'origine et un certain degré d'amélioration.

Comme les éleveurs ont vendu en 1906 et 1907 tous les produits qu'ils ont pu et fait saillir moins de juments, il est probable que les concours de pouliches vont être moins nombreux pendant quelques années.

Comme je le disais en commençant, nous traversons une période critique ; pour moi, le seul moyen d'en sortir c'est évoluer vers un modèle pratique, de donner la préférence au cheval intermédiaire, il répond aux besoins de l'agriculture, est utilisable pour ceux de l'armée, il peut seul donner dans l'Isère satisfaction aux éleveurs qui le produiront.

R. de Chavigné

Document N°24 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1899-1900

Source : arch. dép. Isère, 140 M 33

Annecy le 17 juillet 1900

Rapport sur le service des Haras en 1899-1900

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur le service des Haras en 1900 dans votre département.

1 – La monte. L'Isère est desservie par 18 stations d'étalons nationaux ayant un effectif de 52 chevaux. Le résultat de la monte de cette année est à peu près le même que celui de 1899, soit 2597 juments contre 2628 l'année dernière, la diminution n'est que de 31 juments ce qui est insignifiant. J'ai dû employer en 1900 dans le département sept jeunes étalons limités à quarante cartes de saillie, chiffre fixé par le règlement pour les chevaux faisant leur 1^{ère} monte et ne pouvant être dépassé, c'est une des causes de la diminution constatée, mais la principale doit être attribuée à la température bizarre que nous avons eu cette année et la façon tout à fait anormale dont les juments sont devenues en chaleur, un jour elles étaient disposées à recevoir l'étalon, le lendemain elles le refusaient.

Dans l'arrondissement de Grenoble, sauf dans cette ville où nous perdons 10 juments, partout il y a augmentation ; dans celui de La Tour-du-Pin nous en gagnons 6, dans celui de Vienne, la diminution est de 34 et à Saint-Marcellin de 10.

L'augmentation est sérieuse à La Tour-du-Pin, à Biol et surtout à Beaurepaire où elle est de 87 juments ; les pertes importantes sont à Meyzieu et à Roussillon. Dans cette dernière stations, le cheval de trait qui devait y faire la monte étant mort, j'ai dû le remplacer par un demi-sang, car je n'avais de disponible ni étalon percheron, ni breton ; la clientèle s'est déplacée, ce qui explique l'accroissement extraordinaire du nombre de bêtes amenées à Beaurepaire. Quant à Meyzieu, je suis étonné de n'y constater qu'une diminution de 38 juments.

La transformation du mode de traction des tramways de Lyon a fait disparaître du pays un grand nombre de bêtes réformées, achetées précédemment par les courtiers, qui les revendaient, après avoir fait saillir les juments aux cultivateurs de la région, soit comme poulinières, soit comme bêtes de travail, selon ce qu'ils demandaient. Aucune de ces juments

n'étaient ramenées à la station, on faisait saillir pour avoir une carte, tant pis pour l'acheteur si elles n'étaient pas fécondées ; j'ai pointé il y a deux ou trois ans les saillies de ces bêtes, sur 84 il y en avait 81 qui n'avaient pas été ramenées une seconde fois.

Dans mon rapport de l'année dernière, je prévoyais un ralentissement de la production chevaline, il ne s'est pas encore produit, mais nous devons nous y attendre. Chose curieuse, l'évolution est à peu près la même qu'en 1880, la courbe de mon graphique est essentiellement la même maintenant et je suis persuadé que les modifications et perfectionnements actuels des moyens de transport vont beaucoup influencer pendant plusieurs années sur la production de certaines catégories de chevaux.

La moyenne des juments saillies par chaque étalon était de 50 l'année dernière, elle est cette année de 49,94, vous voyez que la situation n'est pas compromise.

Voici pour les 2 dernières années, la situation comparative de la monte par arrondissement :

Arrondissements	1899	1900
Grenoble	466	473
La Tour-du-Pin	767	773
Saint-Marcellin	177	167
Vienne	1218	1184
Total	2628	2597

1900 différence en moins : 31.

Quarante-neuf étalons acceptés par la Commission sanitaire hippique ont fait la monte dans l'Isère en 1900, mais comme ils ne sont soumis à aucun contrôle de la part de l'Administration des Haras, je ne puis donner de renseignements sur le nombre des juments qu'ils ont saillies, ni sur leur production.

2 – Productions. Sur 2628 juments saillies en 1899, il nous a été déclaré 1331 juments pleines, mais il faut déduire de ce chiffre 164 avortements ; les productions connues sont donc réduites à 1167 bêtes dont 640 pouliches, ce qui est une moyenne normale. Ce sont surtout les poulains issus des étalons de trait qui ne sont pas déclarés, aussitôt sevrés, ils sont vendus et il est peu fréquent qu'on réclame pour eux des certificats de naissance. Les pouliches sont encore en majorité. C'est fort heureux car elles sont quelquefois conservées par les propriétaires et assurent ainsi non seulement le maintien de l'espèce, mais encore son amélioration.

3 – Concours. Je vais analyser maintenant le concours de poulinières suitées de 1899 dont je n'ai pu parler dans mon précédent rapport. De Meyzieu, la réunion a été peu intéressante et sans signification ; les éleveurs tous leurs produits, ce sont surtout les vieilles bêtes qui sont livrées à la reproduction, aussi n'y a-t-il guère de progrès. Quand les concours de pouliches sont bons, il est rare que ceux de poulinières ne s'améliorent pas rapidement, car la pouliche qui a été élevée dans la ferme jusqu'à 3 ans, y reste souvent et rend de réels services. C'est ainsi que se créent les centres d'élevage. C'est le seul procédé pratique, le seul qui sans être onéreux donne des résultats certains.

Le jury a été satisfait du progrès constaté à Saint-Symphorien où il y a certainement progrès. Les animaux bien tenus étaient en condition satisfaisante, malheureusement les membres laissent toujours à désirer.

À Beaupaire, le niveau du concours est trop inégal, assurément les premières bêtes primées ne manquent pas de qualité, mais il y a trop grand écart dans la catégorie moyenne ; il est étonnant de voir dans le pays de fourrages autant de juments en mauvais état et avec les membres aussi fatigués. Quand les organes sont soumis au travail hors de proportion avec leur

force de résistance, ils s'usent rapidement, c'est le cas pour bien des bêtes présentées à Beurepaire.

Le concours de Saint-Marcellin a été satisfaisant à tous égards, il y avait nombre et qualité. C'est là que l'on peut constater combien est grande l'influence des pouliches sur la transformation hippique d'un pays.

Quand les concours furent créés à Saint-Marcellin il n'y a pas 10 ans, il n'y avait pour ainsi dire rien, les rares bêtes ayant un peu de qualité venaient de Beaufort et d'Yzeau, la masse du concours ne comprenait guère que des juments informes et tarées. Il n'en est plus de même aujourd'hui et en deux générations nous avons obtenu une transformation étonnante. Les vieilles juments ont presque disparu et à leur place nous trouvons de jeunes sujets ne manquant ni d'élégance ni de qualité. C'est un exemple à suivre et il serait à souhaiter que les éleveurs de certaines parties du département viennent à Saint-Marcellin pour s'y rendre compte des résultats obtenus par la suite dans les idées et par la persévérance dans les méthodes d'élevage.

À Vizille, il y avait relativement du nombre, des bêtes moins âgées et bien soignées ; nous y avons trouvé sans leurs mères nombre de pouliches pas mauvaises qu'il serait utile de garder dans le pays.

Je n'insisterai pas sur le concours de La Tour-du-Pin. Il est et sera pendant longtemps encore le meilleur du département.

Quant à celui de La Verpillière, il suit la même évolution que celui de Saint-Marcellin mais le progrès est moins rapide et il y a encore beaucoup à faire, surtout sous le rapport des membres.

Voici maintenant d'une manière succincte l'appréciation des concours de pouliches de 3 ans et plus. À Meyzieu, la situation n'a pas changé, toujours peu de nombre et qualité laissant à désirer. Depuis longtemps il n'avait eu un concours aussi important à Saint-Symphorien, le niveau moyen est sensiblement meilleur, mais les articulations pêchent toujours et les tares dures sont encore trop fréquentes. À Beurepaire, le jury a constaté avec plaisir une réelle amélioration, les personnes qui ont assisté aux concours d'autrefois, reprennent espoir en voyant la jeune génération qui, livrée à la reproduction, fera reprendre rapidement à cette contrée le rang honorable qu'elle occupait avant 1893 dans la production départementale. À Saint-Marcellin, nous avons eu une réelle surprise et jamais nous n'avions assisté dans cette ville à semblable présentation. C'est fort encourageant de voir les progrès réalisés, car il y a progrès à tous égards. Grâce aux libéralités de la Municipalité qui accorde quelques primes aux fils et domestiques d'éleveurs, les bêtes sont mieux présentées, les gens sont plus adroits et savent davantage mettre en valeur leurs animaux. À Vizille, concours d'attente, qui ne ressemble aucunement à celui des poulinières, la moitié des propriétaires n'ont pu être admis parce que les pièces réglementaires leur faisaient défaut. À La Tour-du-Pin, l'appréciation ne peut changer, on ne peut que répéter ce qui a été dit à l'occasion du concours des poulinières ; il y avait en tête de colonne quelques sujets fort réussis. À La Verpillière, les pouliches n'ont pas été aussi bonnes qu'on eût pu s'y attendre. D'un côté les bêtes sont nourries et en bon état, mais de l'autre, les baudets et les juments sont envahis par les tares molles, regrettables effets d'un travail prématuré et exagéré. En outre, les juments ne sont ferrées que lorsque les fers tombent, il en résulte des pieds plats et des déviations dans les aplombs.

La note générale du concours de 1900 est meilleure que celle de l'année dernière, mais nous sommes encore loin de la perfection. Souhaitons seulement que l'amélioration actuelle se continue et que chaque année vienne accentuer le progrès.

4 – Observations. Je disais en terminant mon rapport de l'année dernière que nous étions dans une période stationnaire et qu'on ne pouvait prévoir ce qui résulterait pour l'élevage de la transformation des divers modes de locomotion moderne. Le cheval de luxe ne sera pas

atteint pas plus que le cheval de trait léger ; nous ne faisons pas le 1^{er}, c'est par conséquent vers le second que nous devons orienter notre production.

Nous ne devons cependant pas rechercher uniquement le volume de l'animal, mais aussi la qualité ; s'il doit avoir de la force pour tirer un fardeau, il lui faut aussi l'énergie pour le tirer vite, ce qu'il nous faut faire, c'est le postier, car c'est le modèle qui résume nos besoins ; selon le pays où il est élevé, il peut nous donner le cheval de culture, celui d'artillerie et même celui de dragon, tout le monde y trouve son compte, l'agriculture aussi bien que l'armée. Depuis bien longtemps je soutiens cette thèse et si on se reporte à mes rapports depuis 10 ans, l'on se rendra facilement compte que loin de pousser dans la voie de l'emploi du sang à outrance, j'ai recommandé en toutes circonstances le cheval pratique dont j'ai parlé plus haut.

Je dirai en finissant qu'au point de son nombre la production est restée ce qu'elle était l'année dernière, mais les concours ont démontré que les bêtes de la catégorie moyenne s'étaient surtout améliorées. C'est par le judicieux emploi des primes scindées que les résultats ont été obtenus c'est par les jeunes générations que nous accentuerons d'année en année un progrès dont il est facile à tous de se rendre compte. Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le Directeur.

Signé : de Chavigné.

Document N° 25 Financements départementaux relatifs à l'amélioration de la race chevaline. Rapport de la Commission des finances, session d'août 1902, séance du 20 août 1902

Source : arch. dép. Isère, 140 M 34

Conseil Général de l'Isère

Objet de l'affaire : race chevaline

Commission du budget

Rapporteur : M. Ogier

Le chiffre des saillies qui, il y a dix ans n'était que de 1982, dans notre département, s'est élevé à 2874 en 1902.

Jamais la situation de l'élevage du cheval n'a été plus satisfaisante dans notre département.

Les agriculteurs sont enfin persuadés de ce dont nous voulons les convaincre depuis tant d'années : c'est que les cours du prix des chevaux restent à peu près invariable et qu'en cherchant dans cette branche de notre agriculture une rémunération de leurs peines, ils sont à l'abri des déceptions que ne cesse de leur donner la mévente des vins et des céréales.

Aussi voyons nous se créer dans l'Isère un groupe imposant de vrais éleveurs.

Il est agréable de constater ce résultat après l'exemple si frappant d'économie à réaliser, que nous signalait hier notre distingué président.

Si l'élevage du cheval se généralise en France, et ne reste pas l'unique spécialité de certaines provinces privilégiées jadis, comme la Normandie, le Bigorre et les Ardennes, les achats de l'étranger ne sauraient plus nous inspirer d'inquiétude patriotique.

L'administration de la guerre pourra alors supprimer ces dépôts de transition d'un maintien si onéreux pour nos finances nationales, qui avaient été créés pour conserver les jeunes chevaux jusqu'à l'âge où ils peuvent être mis en service dans les régiments.

Le rapport de M. le Directeur des Haras d'Annecy nous fait espérer que notre département pourra utilement collaborer au recrutement des chevaux d'armes.

En effet, nous constatons presque partout du progrès soit comme quantité, soit surtout comme qualité des produits. La région de La Tour-du-Pin reste le meilleur centre d'élevage,

alors que celle de Meyzieu ne présente que des éleveurs d'occasion peu intéressants par les animaux qu'ils présentent.

Entre ces extrêmes, nous enregistrons du progrès, chaque année plus sensible à La Verpillière, Saint-Symphorien et à Vizille.

Beaurepaire reste stationnaire comme qualité de production, alors que la région de Saint-Marcellin depuis deux ans, paraît vouloir reprendre la place honorable qu'elle occupait jadis dans les concours départementaux.

Depuis plusieurs années les membres du jury, n'éprouvent plus les surprises décourageantes que provoquaient trop souvent autrefois des croisements intempestifs ; car le directeur du Haras se fait un devoir de conseiller chaque propriétaire sur le choix des étalons qui conviennent à leurs juments. Grâce à lui, les palefreniers d'Annecy mieux instruits, mieux formés, lui apportent en outre dans les stations leur modeste et utile collaboration.

Je pense donc Messieurs, me faire votre interprète en lui adressant les remerciements et les félicitations de cette assemblée.

Votre Commission s'inspirant des résultats obtenus, vous propose d'inscrire au budget le crédit de 8700 fr. que vous consacrez chaque année à l'encouragement de l'élevage départemental de l'espèce chevaline, pour être affecté au paiement des primes accordées par le jury dans les concours de pouliches et poulinières, ainsi qu'aux frais généraux de ces concours.

Dr. Ogier.

Document N° 26 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1908-1909

Source : arch. dép. Isère, 140 M 38

Service des Haras

Rapport de M. le Directeur du dépôt d'étalons sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1908-1909

Annecy, le 10 juillet 1909

Le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy à Monsieur le Préfet de l'Isère.

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport habituel sur la situation de l'élevage du cheval dans l'Isère en 1908-1909, rapport destiné à être soumis au Conseil général de votre département.

L'organisation du service de la monte a été à peu près la même cette année que l'an dernier, toujours 18 stations, mais 57 étalons au lieu de 59 ; j'ai dû retirer un cheval à Septème et au Bourg-d'Oisans, il y était superflu et j'en avais absolument besoin pour une création nouvelle dans un département voisin ; du reste l'effectif de ces deux stations a été parfaitement suffisant et la moyenne des juments qui y ont été saillies n'y a été aucunement amoindrie.

La crise que traverse l'élevage du cheval dans l'Isère commence à s'atténuer, nous avons déjà regagné un certain nombre de juments en 1908, nous avons continué à progresser et nous l'aurions fait bien davantage sans l'hiver long et rigoureux qui a sévi et surtout sans la sensible diminution de la récolte des fourrages comparativement à celle de l'année précédente. Au 1^{er} juin, dans presque toutes les stations notre avance était appréciable, mais la monte fût arrêtée presque subitement et nous avons reperdu pendant le dernier mois une partie du terrain regagné ; en résumé, nous sommes en gain dans 11 stations et en perte dans 7, notre principal succès a été à Saint-Quentin où notre augmentation a été de plus d'un cinquième du nombre obtenu en 1908.

La station de Virieu réorganisée depuis deux ans continue à donner de bons résultats, les éleveurs sont satisfaits, jamais on n'y avait atteint un nombre de juments aussi élevé ; j'y avais envoyé un cheval de 1/2 sang très musclé, il a partagé le succès avec son camarade d'écurie, un ardennais qui n'est pas sans mérite.

Il y a tout lieu d'être satisfait de la production qui est résulté de la monte de 1908, les naissances atteignent 50% du nombre des juments saillies ; elles sont certainement plus considérables mais nous n'avons pu suivre toutes les poulinières, il y en a de vendues, d'autres n'ont pas été saillies à nouveau et nous n'avons pu savoir combien d'entre elles s'étaient trouvées pleines.

Soixante-huit étalons particuliers ont été acceptés par la Commission sanitaire hippique comme exempts de cornage et de fluxion périodique et ont fait la monte en 1909 dans le département.

L'industrie mulassière est toujours prospère dans la montagne cependant le nombre des juments livrées aux baudets tend plutôt à diminuer, ce qui justifie les prix élevés auxquels sont payés les muletons au sevrage.

Les concours de 1908 ont donné lieu aux observations suivantes :

À Saint-Symphorien, les pouliches sont meilleures, elles sont plus régulières de modèle, ont souvent de l'importance et sont bien tenues ; la qualité des poulinières reste la même, beaucoup d'entre-elles sont jeunes, mais l'excès de travail a nui à la conservation de leurs membres qui sont trop souvent fatigués quand ils ne sont pas tarés.

À Beaurepaire situation stationnaire en ce qui concerne les pouliches, l'élevage est entre les mains de quelques éleveurs qui ne cherchent pas à mieux faire parce que la concurrence leur fait défaut ; il en est de même pour les poulinières, quelques-unes ne manquent pas de cachet, mais il n'y a pas d'homogénéité dans l'ensemble.

À Saint-Marcellin, pas de progrès dans la catégorie des pouliches, on cherche trop le volume, on n'obtient souvent que du décousu ; de plus les animaux sont en moins bonne condition que partout ailleurs et leur nourriture n'est pas toujours suffisante ; la qualité des poulinières semble avoir diminué, les accouplements de juments de demi-sang avec des étalons de trait n'ont pas donné de brillants résultats.

À Vizille, le concours de pouliches est insuffisant comme nombre, les éleveurs du Bourg-d'Oisans ne consentiraient à présenter leurs bêtes que s'ils avaient la certitude de les voir primées, alors ce ne seraient plus des primes décernées au mérite, mais de simples indemnités de déplacement ; les poulinières sont meilleures, en nombre suffisant et de qualité plus satisfaisante que par le passé. Le jury a été heureux de pouvoir distribuer deux primes supplémentaires provenant de Meyzieu.

À La Tour-du-Pin pas de pouliches de tête, niveau moyen équivalent à celui de 1907, pas assez d'homogénéité, animaux parfois trop menus surtout dans les membres ; concours de poulinières assez nombreuses, toujours plusieurs lots de mérite bien distinct, en tête on trouve du modèle et des juments de réelle qualité, puis viennent des bêtes pas assez suivies comme conformation et pas assez ménagées par leurs propriétaires, le dernier tiers laisse à désirer, ce sont des poulinières de hasard sur lesquelles il n'y a pas lieu de fonder beaucoup d'espoir au point de vue amélioration.

À Meyzieu, les pouliches sont en réel progrès, cette partie du département s'est améliorée sensiblement depuis quelques années ; les poulinières ne donnent pas la même satisfaction, mais il faut laisser aux jeunes bêtes le temps de venir remplacer des mères trop souvent insuffisantes.

Quant à La Verpillière, l'amélioration s'y accentue chaque année, on y trouve maintenant quantité et qualité ; le temps n'est pas si loin où ce concours avait été supprimé faute de sujets présentés, il n'en est plus de même, cette réunion devient la plus importante du département et l'on est étonné du progrès obtenu en si peu de temps. Les conseils éclairés et le dévouement à

la cause hippique d'une personne habitant le pays ont portés leurs fruits et c'est en grande partie à elle que l'on doit la transformation et le succès de l'élevage dans cette région.

En définitive, on doit surtout reprocher aux animaux de l'Isère leur manque de force dans les membres, qui trop souvent n'ont pu résister au travail excessif auquel on les soumet ; les propriétaires nourrissent mal, ne savent pas mettre leurs bêtes en valeur en les présentant convenablement, de plus la ferrure laisse trop à désirer, on remplace les fers quand ils tombent au grand préjudice des aplombs qui sont fréquemment faussés par suite de la négligence des propriétaires.

D'aucuns ont prétendu à tort que les juments de trait étaient systématiquement éliminées des concours, c'est inexact, ce qui le prouve c'est que sur 14 poulinières de trait présentées en 1908, treize ont été primées, ce renseignement dispense de tout commentaire.

Quel est l'avenir de l'industrie chevaline dans l'Isère ?

Je redoute les mécomptes, l'expérience du passé n'a servi à rien, dans le département on passe la moitié du temps à créer et l'autre moitié à détruire. Maintenant on demande à tout prix le cheval de trait, qu'on veuille bien se reporter aux expériences faites du temps du haras départemental où l'on a tout essayé, l'on retrouvera dans les volumes du Conseil général que l'emploi de reproducteurs de trait n'a pas donné les résultats espérés ; par la force des choses on est revenu au demi-sang mais sans améliorer la culture et les conditions de nourriture les animaux, alors on est tombé dans l'excès contraire et l'on a fait trop léger. Depuis vingt ans sans varier dans ma manière de voir, je conseille le postier, le cheval de trait léger, la bête d'artillerie, la bête de culture, je crois être dans le vrai en recommandant une fois de plus aux éleveurs de ne pas forcer leurs talents, mais de tirer le meilleur parti possible des éléments qu'ils ont entre les mains qu'ils peuvent produire et employer utilement, j'entends par là que l'on doit chercher le gros, compatible avec les conditions climatériques et locales, sans cependant négliger le sang qui donne l'énergie et la résistance au travail.

Le Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy.

R. de Chavigné.

Document N° 27 Situation du cheptel chevalin de l'Isère d'après un rapport du général baron Quiot adressé au sous-Préfet de La Tour-du-Pin en 1837

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4, exposé de M. le général Quiot sur l'amélioration de l'espèce chevaline, 15 août 1837

Monsieur le Sous-Préfet,

Pour justifier au moins par mon zèle, si je ne puis mieux, la confiance dont vous voulez bien m'honorer, je viens vous soumettre le résultat de mes observations sur l'amélioration de la race chevaline dans ce pays.

Vous savez comme moi que les réquisitions faites en Dauphiné, et souvent de la manière la plus désastreuse, pendant les longues guerres que nous avons eu à soutenir, nous ont enlevé les chevaux et les juments qui auraient pu perpétuer les qualités d'une race justement appréciée : néanmoins soit que quelques juments aient échappé au fléau de la réquisition, soit que les cultivateurs s'en soient procurés des départements limitrophes, ou de la Suisse, il en existe encore une grande quantité dans la majeure partie de ce département, de bien constituées et bien étoffées, qui donne de belles productions lorsqu'elles sont accouplées convenablement. Ce qui nous manquait c'était surtout des étalons, car le nombre que fournissait le Gouvernement, au dépôt de Grenoble, était insuffisant, ils étaient trop fins d'ailleurs et trop légers pour nos juments indigènes, et ne donnaient que des produits décousus.

Prenant en considération le besoin qu'éprouvait ce département d'améliorer la race de ses chevaux, le Conseil général s'empressait de s'associer aux efforts de l'administration. Depuis 1831, on a voté annuellement une somme de dix à douze mille francs qui a été consacrée à l'achat d'étalons et de juments de trait destinés à former un type, et à nous affranchir d'un tribut d'environ trois cent mille francs. Déjà nous ressentons les heureux effets de cette institution, et les éleveurs commencent à jouir du fruit de leurs peines et de leurs soins.

Cependant s'il faut en croire quelques personnes qui ne connaissent pas sans doute combien cette amélioration est utile au pays, de nouveaux fonds ne doivent pas être votés pour cet objet ; les quarante étalons de race percheronne qui existent dans l'Isère doivent suffire pour le service de la monte. Ceci n'est point exact, ce nombre qui ne peut que diminuer par suite d'accidents, de vieillesse, de maladie, etc, devrait au contraire être augmenté, si l'on veut obtenir des résultats avantageux. Ignore-t-on qu'en 1789, indépendamment du haras d'Eybens, près de Grenoble et de celui qui existait plus anciennement dans le parc de Vizile, quatre-vingt-dix étalons approuvés, se trouvaient chez différents propriétaires de la généralité de Grenoble.

Il est donc indispensable pour assurer le succès de cette institution, que l'allocation de dix à douze mille francs soit continuée, si l'on ne veut pas que les sacrifices faits jusqu'à ce jour soient en pure perte. Lorsque le département de l'Ain vote annuellement (depuis 1819) 20 000 francs de crédit en faveur de l'amélioration de la race des chevaux, celui de l'Isère ne peut-il pas en destiner 12000 à cette industrie agricole ? Une somme dépensée de la sorte aura ouvert à ce département une source féconde de prospérité, et jamais fonds départementaux n'auront été placés à un plus haut intérêt. Le climat, les eaux, les fourrages, le genre d'agriculture, tout coopère à nous donner même la supériorité sur nos voisins.

Le gouvernement seul peut faire venir de l'étranger des chevaux de pure race, lui seul a pu créer et peut maintenir les établissements si utiles dans le Royaume. Les Conseils généraux de département doivent contribuer ensuite à améliorer l'espèce des chevaux de trait, dont le commerce a pris un accroissement considérable depuis la multiplicité et la célérité des voitures publiques, qui en usent une grande quantité.

Vous savez mieux que moi, Monsieur le Sous-Préfet que le système d'économie domestique qui a été adopté particulièrement dans les arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin ; les cultivateurs ont dans chaque ferme, en raison de leur étendue, huit, dix et même douze juments, qui, employées à la culture des terres, servent également à la reproduction de l'espèce. Ce n'est que de cette manière que cette branche d'industrie, si précieuse pour la prospérité du pays, peut-être lucrative. Mais, pour qu'elle soit réellement avantageuse aux éleveurs, il est convenable que le régime alimentaire soit amélioré, et qu'à l'exemple des départements du Nord, on donne plus de soins à ces précieux animaux.

Les membres du Conseil général sont animés de trop de zèle pour tout ce qui peut conduire au perfectionnement des diverses branches de l'industrie rurale, ils connaissent trop les besoins du pays pour ne pas continuer de voter une allocation si utile, si nécessaire.

Si les chevaux naissent dans l'arrondissement de Vienne et de La Tour-du-Pin, ils sont nourris dès l'âge de six mois, dans ceux de Grenoble et de Saint-Marcellin, et ce genre de spéculation est bien aussi lucratif que l'autre. Nous savons également que c'est aux foires de la Millain (Burcin), de Beaucroissant, de La Tour-du-Pin et de Bourgoin que l'on vient acheter les poulains pour les conduire dans les hautes et basses Alpes, ainsi que dans la Drôme, où ils sont revendus pour la plupart à l'âge de quatre ans. L'éducation des chevaux est donc, je le répète, l'objet d'une industrie assez considérable, qui prend chaque jour plus d'importance et de développement.

Je désire vivement que vous ne voyez dans les réflexions que j'ai l'honneur de vous soumettre que mon désir empressé d'entrer dans vos vues et de contribuer autant qu'il peut

être en moi à vous seconder pour conserver une institution qui doit être si avantageux au pays et particulièrement à votre arrondissement.

Veillez bien agréer une nouvelle assurance des sentiments d'attachement et de parfaite considération avec lesquels j'ai l'honneur d'être.

Monsieur le Sous-Préfet,

vos très humble et très dévoué serviteur.

Au passage, le 15 août 1837.

Le baron Quiot

Document N° 28 Rapport au Conseil général de l'Isère de la Commission relative aux mérites respectifs de la race anglo-normande et de la race bretonne, séance du 26 août 1858

Source : rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1858, pp. 117-118.

Ainsi que l'a judicieusement fait remarquer M. le Préfet, la race anglo-normande n'est pas bien appréciée dans le département, parce que les poulinières n'ont pas des qualités correspondantes. Puis, il faut le dire, les limites restreintes du crédit de la remonte ne permettent pas d'aborder les sujets de premier choix, et ceux qu'on amène sont loin d'être irréprochables ; alors les extraits qui en dérivent ont, à la fois, les défauts constitutionnels des producteurs et de leur mère.

Le cheval anglo-normand est le cheval des grandes allures, et, par conséquent, des grandes plaines ; son développement est tardif, et il convient peu à un département accidenté dans ses parcours, département où l'hiver est rigoureux et où la stabulation est coûteuse et longue.

Que se passe-t-il alors pour les jeunes poulains qui, pour se développer, ont besoin de paître longtemps et de courir toujours ? Ils sont à la chaîne pendant six mois, et quelquefois plus ; ils prennent de la panse, leurs tendons s'engorgent, leurs aplombs se dévient, et lorsque après trois, quatre et cinq ans d'attente, l'éleveur veut essayer son sujet, il trouve en lui, il est vrai, quelques formes traditionnelles de bonne race, mais bien souvent une grande pauvreté de moyens, et rarement de bons membres.

Ne nous abusons pas trop, ne cherchons pas à devenir ce que nous ne pouvons être, nous trouverons même de suffisantes compensations à rester ce que nous sommes ; ne cherchons pas à devenir de grands éleveurs, parce que nos pâturages ne sont pas assez riches, et que nous manquons surtout de propriétés vastes et continues.

Le tableau est, peut-être, un peu assombri ; comme on fait toujours quelque chose avec du temps, ne prenons de ces observations que ce qu'il y a de bien compris et de rigoureusement exact.

M. le Préfet, dont la sollicitude éclairée embrasse et comprend si bien tous nos besoins, vous propose, cette année, le reproducteur breton, comme le plus convenable ; il est en cela d'accord avec les trois arrondissements de Vienne, Saint-Marcellin et La Tour-du-Pin.

Ce cheval, sans nul doute, convient mieux à nos contrées ; il est d'ailleurs moins coûteux, et, avec l'allocation demandée, on peut en amener un ou deux de plus.

Le cheval breton est plus précoce, moins grand et plus étoffé ; il a la poitrine large, les épaules saillantes et bien détachées ; il a de bons sabots, de bons flancs et, par dessus tout, de puissantes articulations.

Le cheval breton bien acclimaté est vigoureux, robuste et bon travailleur ; il a résolu le problème tant cherché par les éleveurs ; la traction par la force et la célérité réunies.

En conséquence, la commission des objets divers propose l'acceptation pure et simple du rapport concernant l'essai des nouveaux reproducteurs et le vote de la somme afférente à leur acquisition.

Document N° 29 L'élevage du cheval dans l'Isère d'après A. Mollard, vétérinaire à La Tour-du-Pin, 1873

Source : A. MOLLARD fils, médecin-vétérinaire, *Sud Est*, journal agricole et horticole paraissant mensuellement, « De la nécessité d'améliorer l'élevage du cheval dans l'Isère », 12^e volume, 1873-1874, mars 1873, pp. 106-112

L'amélioration de l'espèce chevaline dans l'Isère est à l'étude depuis bien des années.

Cette question, qui intéresse également l'agriculture et les remontes de l'armée, est loin d'avoir été résolue d'une manière satisfaisante et en rapport avec les encouragements considérables dont elle a été l'objet. Jusqu'ici, de nombreuses primes ont été distribuées par l'État et le département à des étalons de diverses races, à des juments et à leurs élèves ; aujourd'hui, le département, guidé par l'administration des haras, encourage exclusivement les étalons anglo-normands et leurs produits.

L'on discute encore sur la valeur des diverses races croissantes déjà essayées, et l'on ne peut s'entendre, car l'on demande trop à l'étalon. Mais il est un point capital sur lequel je crois nécessaire d'appeler l'attention, et sans l'amélioration duquel tous les croisements resteront inévitablement sans effet : je veux parler de l'élevage.

J'ai eu l'occasion d'exprimer une partie de ma pensée, à ce sujet, au sein de la Commission consultée par le Conseil général ; si j'y reviens ici, c'est afin d'exposer d'une manière que je tâcherai de rendre plus claire et plus complète.

Je vais examiner la manière dont se pratique l'élevage, quelles sont les améliorations qu'il est nécessaire d'y apporter, et, enfin, comment on pourrait employer la subvention départementale à encourager celles-ci.

I

Je laisserai de côté, pour le moment, l'influence des races croissantes, qui varie autant que l'espèce dans un pays accidenté comme l'Isère, pour envisager seulement l'élevage, qui est uniformément vicieux, sauf de très rares exceptions. Voici, en quelques mots, comme il se pratique dans l'arrondissement de la Tour-du-Pin, le plus fertile en chevaux.

La jument poulinière est nourrie, pendant la belle saison, avec des fourrages distribués avec prodigalité et provenant, pour la plus grosse part, de prairies artificielles ; dès que les semailles sont terminées, elle ne mange plus que de la paille pure, ou mêlée d'un peu de foin, jusqu'au moment de la mise bas. On lui fait alors consommer quelques fourrages mis en réserve et qui permettent, en les distribuant avec parcimonie, d'attendre jusqu'au vert.

Nos juments, généralement bonnes laitières, nourrissent bien leurs poulains, qui prospèrent d'une manière assez satisfaisante jusqu'au moment du sevrage, comme on les voit en assez grand nombre aux foires de Millin et de Beaucroissant.

Avec le premier hiver commencent les privations : le jeune animal, attaché au fond de l'écurie trop souvent défectueuse, devra partager désormais la maigre nourriture de sa mère ; c'est là que, pendant six mois, il végétera dans de mauvaises conditions hygiéniques, dont les principales sont : une alimentation incomplète, une ventilation insuffisante et le séjour sur un sol irrégulier.

Si on l'examine au moment où l'action bienfaisante du printemps et le régime vert vont lui permettre de reprendre sa croissance, interrompue par cette sorte d'hibernation, et si on le compare à ce qu'il était au moment du sevrage, quelle différence ! Le poulain n'a pas grandi et il est devenu disgracieux ; il est couvert d'une poil grossier et terne, la tête et le ventre sont volumineux, l'encolure est mince, le garrot et la poitrine semblent diminués, les membres n'ont plus d'aplomb.

Pendant la saison nouvelle, la croissance est assez rapide, sans rétablir cependant une complète harmonie des formes, jusqu'au second hiver, qui ramènera les mêmes privations. Les années se succèdent ainsi, et les animaux continuent à subir le même régime qui ne

s'améliore un peu que lorsque la saison a été exceptionnellement fertile en fourrages. Quant à l'avoine, que je cite pour mémoire, ils n'en mangent jamais.

À l'irrégularité de la nourriture, s'ajoute encore une autre cause de déformation : c'est le travail prématuré et exagéré qui commence à dix-huit mois ; il est rare que l'on attende la fin de la 2^e année.

Voilà donc un animal dont les muscles n'ont fait aucun exercice préparatoire, dont la poitrine n'a absorbé que de l'air vicié de l'écurie que l'on attelle avec les chevaux de la ferme et qui doit produire la même force pour traîner la charrue dans de fortes terres argileuses, ou la charrette dans des chemins accidentés et pierreux ; l'énergie et la vivacité du jeune âge suppléent à sa faiblesse, mais le corps et les membres se déforment et se tarent pour toujours.

Si les concours nous offrent quelques animaux assez bien conformés, leur nombre est toujours fort restreint ; cette amélioration est due le plus souvent au hasard et se continue rarement chez le même éleveur.

II

M. Magne, professeur à l'école vétérinaire d'Alfort, écrivait : « c'est surtout le mode d'élevage, la culture des bons fourrages et l'habitude de donner beaucoup d'avoine aux jeunes animaux, en les faisant travailler avec modération, que devraient chercher à importer les départements qui tiennent à produire de bons chevaux »¹².

M. le marquis de Virieu convient également de la puissance de la nourriture et des soins, lorsqu'il dit, avec ceux qui nient l'existence d'une race dans le Perche : « La race percheronne n'a donc été, au temps de sa grande vogue, et n'est aujourd'hui, en grande partie, qu'une réunion d'animaux plus ou moins communs, de robe grise de toutes provenance, auxquels une nourriture substantielle et des soins intelligents ont donné une certaine uniformité »¹³.

Tous ceux qui s'occupent sérieusement d'amélioration chevaline, conviennent qu'une alimentation convenable est la base de tout progrès.

Le climat, le régime et les soins suffisent à modifier les races : il faut donc s'assurer de leur concours, si l'on veut que les croisements, qui ne sont employés que pour perfectionner plus rapidement, pour gagner du temps, donnent les résultats désirés.

Nous ne pouvons changer notre *climat*. Mais le *régime* peut s'améliorer facilement, au moins comme régularité. Que l'éleveur, au lieu de gaspiller son fourrage pendant la belle saison, rationne ses chevaux : au lieu de 30 à 35 kil. que bon nombre consomment journellement, qu'il réduise la ration de moitié ; ses animaux se porteront mieux et il aura une réserve suffisante pour l'hiver. Resterait une chose désirable mais difficile à obtenir, ce serait l'addition d'un peu d'avoine à la ration quotidienne.

Quant aux soins, que d'améliorations faciles à réaliser, surtout si l'exemple et l'appât d'une prime venaient s'ajouter à quelques indications essentielles, telles que les suivantes : meilleure construction des écuries, avec dimensions et ventilations convenables et suppression de ces courants d'air si pernicieux pour la santé générale et surtout pour les yeux des chevaux ;

Régulation du sol des étables, permettant aux membres d'acquérir ou de conserver leurs aplombs ;

Meilleur pansage, attention particulière pour les pieds, que la négligence pendant le jeune âge rend si souvent défectueux ;

Établissement, près de l'écurie, d'un terrain clos, ou trottoir, où les animaux puissent, par l'exercice en liberté, fortifier leurs muscles et développer leur poitrine, afin de ménager une transition nécessaire entre le repos absolu et les travaux pénibles de l'agriculture.

¹² Hygiène vétérinaire appliquée, Tome 1, p.239.

¹³ Amélioration des animaux domestiques, page 19.

Il en serait de même pour une foule d'autres détails qu'il serait trop long d'énumérer ici, et que l'autorité d'une commission compétente pourrait indiquer à l'éleveur, qui trop souvent, agit avec routine et ignorance. Alors, les croisements donneraient tous leurs fruits, et nous pourrions être fixés sur le, ou plutôt les modèles de chevaux que l'Isère peut produire. Le propriétaire s'attacherait d'autant plus à son bétail, qu'il l'élèverait avec plus de soins, et que, ainsi, il réussirait mieux ; ses voisins ne tarderaient pas à l'imiter. Qui sait si le goût du cheval, se développant ainsi, ne retiendrait pas à la campagne quelques jeunes gens que le dégoût ou le désœuvrement moral poussent dans l'industrie ou dans les villes ?

Nous avons sous les yeux un exemple frappant de ce que peut le régime : c'est l'amélioration, pour ainsi dire spontanée, de l'espèce bovine depuis l'extension des chemins de fer dans l'Isère. Ceux-ci en facilitant les transports, et le typhus en ravageant les contrées voisines, ont fait renchérir considérablement la viande et les produits du lait ; les éleveurs, guidés par l'intérêt et par l'exemple de quelques agriculteurs qui se sont mis à la tête du progrès, ont augmenté leurs fourrages et ont nourri plus régulièrement leurs animaux de l'espèce bovine. L'exemple a gagné de proche en proche ; de là, cette amélioration que nul croisement n'avait pu produire auparavant.

III.

Chaque année, figure au budget départemental une somme de 15000 fr. pour encouragements à l'espèce chevaline ; cet argent est employé presque exclusivement à l'achat d'étalon anglo-normands. Ne pourrait-on obtenir de meilleurs résultats en la divisant en deux parts : l'une, destinée à l'achat d'étalons ; l'autre, à encourager puissamment l'élevage ?

La première serait bien réduite, il est vrai ; mais un meilleur élevage aidant, les propriétaires comprendraient mieux l'utilité de bons étalons. Ceux-ci, se vendant à l'enchère, attendraient un prix plus élevé et plus rapproché de celui de l'achat. Cette somme ainsi remboursée s'ajouterait à la subvention de l'année suivante, subvention que l'administration serait sans doute disposée à augmenter si les résultats en démontraient l'utilité.

Le choix de l'étalon est difficile, et je crois qu'il faut consulter à ce sujet les expériences déjà faites. Commençons à améliorer le régime et les soins avant d'importer des types trop distingués, qui créent à leurs produits des exigences auxquelles nous ne pouvons encore satisfaire. Cherchons des étalons de race assez ancienne pour qu'ils puissent transmettre leurs caractères ; demandons leur qu'ils se contentent de nos fourrages artificiels avec peu ou pas d'avoine, et qu'ils aient des qualités franchement opposées aux défauts de nos chevaux, telles que : tête légère, encolure forte, garrot haut, poitrine ample, membres bien musclés, bien articulés et bien d'aplomb, etc.

Voici comment on pourrait encourager l'élevage, base de tout progrès : des primes de 1000 francs par exemple (il faut que les sommes soient élevées, car la production du cheval est chère), seraient décernées aux éleveurs les plus méritants qui, après en avoir fait la déclaration, permettraient à une commission spéciale de visiter leurs écuries une ou plusieurs fois pendant l'année, comme cela se pratique pour décerner les primes d'honneur des concours régionaux et des comices agricoles. Celle-ci tiendrait compte de la bonne répartition et du bon choix de la nourriture, de l'usage de l'avoine, de l'amélioration et de la bonne tenue des écuries, ainsi que de l'intelligence et de l'adresse dans l'éducation et le dressage des animaux.

La commission publierait ses procès-verbaux et indiquerait avec détail les défauts observés et les améliorations nécessaires, afin de guider les éleveurs

C'est là l'esquisse d'un programme qui a besoin d'être complété et que je soumetts à l'appréciation des hommes compétents qui voudront bien s'y arrêter.

En résumé, voici ce que j'ai désiré faire comprendre : deux facteurs surtout modifient les races : *la nourriture* et *les croisements*.

Au moyen du premier, seul, on peut améliorer avec le temps.

Le second ne peut rien sans le premier.

Il est donc d'une nécessité absolue d'améliorer celui-ci, si l'on veut que les croisements soient utiles.

Si l'on devait, malgré cela, échouer encore, il faudrait désespérer de l'amélioration chevaline dans l'Isère, et reporter ailleurs les sommes qu'on lui alloue chaque année.

A. Mollard fils,
Médecin-vétérinaire.

La Tour-du-Pin, le 25 février 1873.

Observations de la rédaction *du Sud-Est*.

Nous partageons entièrement les idées de M. Mollard sur la cause des insuccès des élevages du cheval dans l'arrondissement de La Tour-du-Pin ; c'est une vraie maladie d'ignorance, une calamité réelle à laquelle il faut se hâter de porter remède, car il y a perte toutes les années pour la fortune publique, c'est-à-dire pour l'armée et le simple particulier qui achètent et pour les éleveurs, qui n'ont à vendre, à des prix inférieurs, que des chevaux dégénérés et de constitution altérée ; partant, perte pour tout le monde.

Pour remédier à ce mal, l'État et le département votent des subventions annuelles qui sont employées à acheter de bons reproducteurs et à distribuer quelques primes importantes. Que résulte-t-il de ces deux mesures ? La production chevaline s'améliore, sans doute, toujours quelque peu, mais le nombre de sujets d'élite présenté aux concours n'augmente guère, la majeure partie continue à échouer contre une nourriture insuffisante ou peu restaurante et la privation absolue d'avoine ; les logements sont insalubres, la ventilation est mal réglée, la litière n'est pas enlevée assez souvent, enfin les jeunes poulains ne reçoivent aucun des soins qu'exige une bonne hygiène. Tel est en résumé, le tableau fait par M. Mollard.

C'est la persistance de cet état de choses provenant de l'ignorance qu'il s'agit de vaincre. M. Mollard pense qu'on pourrait y parvenir en diminuant le chiffre des primes pour décerner quelques récompenses de plus.

On obtiendra certainement ainsi un petit progrès, mais ce sera peu de choses, par la raison que l'on surexcite toujours, parmi les éleveurs, les plus fortunés et les plus instruits sans arriver à la masse, qui reste invariablement stationnaire et qui fait la majeure partie des élevages.

Nous avons toujours été d'avis, que pour obtenir des améliorations notables de l'agriculture, c'était aux petites bourses qu'il fallait venir en aide ; aussi, en 1862, nous publiâmes dans le *Sud-Est*, p. 708, sur cette question : « Faut-il encourager ceux qui font le mieux ou ceux qui font le plus mal ? » un article dont la solution était pour ces derniers.

Nous avons toujours considéré l'ignorance comme une maladie ou une infirmité curable. En conséquence, ce n'est pas ceux qui se portent bien qu'il faut guérir, mais ceux qui en ont réellement besoin. Les primes données aux éleveurs expérimentés et riches ne leur font pas faire un mouvement de plus, ils savent qu'ils ont tout profit à faire comme ils pratiquent et ils ne feront pas autrement. Que gagne la société avec eux ? Rien, les choses ne peuvent aller mieux.

Le cultivateur dont le terrain produit 40 hectolitres de blé à l'hectare fera-t-il mieux si vous le récompensez ? Non. Et cependant le nombre de ces producteurs augmentera toujours. Mais la société n'a plus rien à gagner avec eux, ils marchent au mieux, et leur intérêt les guide parfaitement.

Mais si l'on donnait une prime à celui qui ne produit que 5 ou 6 hectolitres à l'hectare, et qui, en suivant la méthode qui lui serait indiquée, en produirait 8, 10 ou 12, cette prime récompenserait un progrès réel. Et ce cultivateur converti cherchera toujours à suivre une marche ascendante et il entraînera par son exemple ceux qui ne faisaient pas mieux que lui ; nous avons, dans ce cas, un grand bénéfice acquis pour le bien particulier et général, car il y a,

de 6 à atteindre 40 hectolitres, une très belle progression qui s'obtiendra, si on le veut sérieusement.

Ces observations sont parfaitement applicables à l'élevage des chevaux. Il faut rompre la mauvaise voie suivie jusqu'à ce jour.

Mais le moyen qui nous paraît le plus sûr pour réussir dans cette entreprise, qui n'est pas sans difficulté, c'est le patronage appliqué aux éleveurs inhabiles, patronage qui serait fort simple, très facile à établir et de courte durée. Voici comme nous le comprenons :

Chaque comice cantonal patronnerait les éleveurs de son canton ; dans ce but, il leur serait fait une visite à tous. Le jury chargé de cette visite serait choisi parmi les membres du comice et dresserait un état général qui resterait entre les mains du président.

Cet état moral, établi par DOIT et AVOIR comme un grand-livre, contiendrait à la page gauche : 1° le nom et le domicile de l'éleveur ; 2° l'état de l'écurie ou étable avec l'indication de ses défauts et les améliorations à y apporter ; 3° la tenue des litières et des fumiers ; 4° l'inscription de la jument et du poulain, avec indication de leur état sanitaire et des soins qu'ils reçoivent ; 5° une note sur l'aspect général du domaine.

Il semble que la seule annonce de ces dispositions réprimerait des négligences, et les visites exciteraient l'amour-propre des éleveurs pour éviter d'être blâmés.

Chaque visiteur aurait un relevé des noms de ceux qu'il devrait visiter et un carnet sur lequel il inscrirait les observations qui seraient reportées sur l'état général du canton.

Chaque année, il y aurait distribution de primes aussi nombreuses qu'il serait possible, et plus ou moins fortes en raison des efforts faits et des difficultés surmontées par chacun des éleveurs.

Il est certain, après cela, que plus il y aurait de visites et d'inspections, plus le patronage acquerrait d'importance et donnerait de bons résultats.

Il y a beaucoup à dire sur ce sujet, seulement l'exécution en est moins facile que d'abandonner chacun à ses lumières ; mais le jour où les sociétés voudront obtenir un progrès, elles n'auront qu'à mettre en mouvement, par le patronage, éleveurs et cultivateurs.

Et les sociétés le voudront, parce qu'elles ont à leur tête des hommes dévoués parce que l'exemple des travaux si nombreux auxquels se livre la grande SOCIÉTÉ DES AGRICULTEURS DE FRANCE excitera par son dévouement sans précédent le courage de tous ceux qui verront du bien à produire. Multiplions donc les patronages et le bien se fera et surgira de toutes parts, comme par enchantement.

L'idée que nous émettons aujourd'hui nous a été fournie par la Société de patronage de la ville de Grenoble.

Cette société, organisée par M. Berriat, ancien maire de Grenoble s'appuie principalement sur le concours de la commune et les souscriptions de la plupart des chefs d'ateliers.

Elle a pour but de prendre sous sa surveillance les enfants des deux sexes que leurs parents ne peuvent mettre en apprentissage ni entretenir selon leurs besoins.

Cette société donne à chaque enfant un patron qui le met en apprentissage dans la partie qui lui convient le mieux ou qu'il préfère ; il veille au complément de son instruction littéraire par des leçons spéciales d'adultes ; puis, selon la bonne conduite du sujet le patron lui fait donner par la mairie les effets d'habillement fort convenables, dont il a besoin, et ce patronage lui est continué jusqu'à la fin de son apprentissage.

On comprend tout de suite le grand avantage que trouve la ville dans cette œuvre charitable, celui de faire des ouvriers honnêtes laborieux et utiles, travaillant pour subvenir à leur existence, au lieu de se perdre le plus souvent dans la société d'enfants oisifs vivant de maraudage, de pillage ou d'aumônes.

Cette société de patronage devrait exister dans toutes les villes, dans toutes les communes même ; les maires devraient avoir pour mission administrative d'établir, dans l'intérêt général, une institution aussi sage que nécessaire pour la direction et l'instruction de la jeunesse.

Nous nous procurerons les statuts de la Société de patronage de Grenoble, nous les publierons comme une excellente mesure à propager, car cette institution peut s'appliquer à beaucoup de choses sous d'autres dénominations ; mais son but sera toujours le BIEN.

Elle s'applique parfaitement aux éleveurs, car ceux qui ne savent pas sont de véritables enfants à patronner et à diriger.

(La suite au N° prochain.)

Document N° 31 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1898-1899

Source : arch. dép. Isère, 140 M 33

Annecy, le 12 juillet 1899

Rapport sur le service des Haras en 1898-1899 dans le département de l'Isère.

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur le service des Haras, en 1898-1899, dans votre Département.

1° *Monte*. – Cinquante-trois étalons nationaux ont été mis, cette année, à la disposition des éleveurs dans les dix-huit stations de l'Isère, et ont sailli 2628 juments contre 2831, en 1898, c'est donc une diminution de 209 juments ; la moyenne, par cheval, est de 50, c'est un résultat qui n'a été atteint que depuis 1896, auparavant elle était presque toujours inférieure à 40.

Les causes de la diminution que je viens de signaler sont multiples, je vais les indiquer sommairement :

1 – J'ai dû envoyer dans le département, pour la monte de 1899, sept jeunes étalons, qui, en exécution des instructions ministérielles, ne pouvaient saillir qu'une fois par jour et un nombre de juments ne dépassant pas 45 cartes. Comme j'ai reçu l'année dernière seize jeunes chevaux, ils ont été répartis dans les stations d'au moins trois étalons de ma circonscription ; en avril et en mai, on était par ce fait, obligé d'ajourner bon nombre de juments en bonnes conditions de saillies et beaucoup de propriétaires n'ayant pas voulu s'exposer à voir passer l'époque des chaleurs de leurs bêtes, les ont conduites aux étalons particuliers.

2 – Depuis l'introduction des étalons de trait de l'État dans l'Isère, plusieurs propriétaires ont conservé et élevé des poulains issus de ces chevaux et des juments indigènes, ces poulains ont grandi et sont à leur tour, devenus étalons, ils font actuellement concurrence à leurs pères et travaillent, car bien des propriétaires se figurent que « le cheval de pays est meilleur » parce qu'il est le produit du terroir.

Mais, en réalité, c'est parce que l'étalon est sur place, qu'il se rend au besoin dans la ferme pour y servir les juments, qu'il saillit à toute heure et sans réglementation indispensable à une organisation aussi importante que la nôtre.

3 - Par suite de la transformation, à Lyon, du mode de traction des transports, qui d'animal est devenue mécanique ou électrique, un nombre considérable de chevaux n'ayant plus emploi, ont été vendus par la Compagnie, ce sont les marchands du Midi qui ont acheté le plus gros lot, mais beaucoup de ces animaux sont restés à proximité de Lyon, dans les arrondissements de La Tour-du-Pin et surtout de Vienne où ils sont employés à la culture.

Chacune de ces causes isolées n'aurait pas eu grande influence sur la production, mais réunies, elles forment un tout qui n'est pas quantité négligeable et dont l'industrie chevaline du département s'est ressentie. Du reste, nous sommes arrivés à un excès de production, les cours commencent à fléchir pour la vente des poulains, il n'y aurait donc rien d'étonnant à ce que, pendant plusieurs années, nous restions stationnaires et même que l'élevage devienne plus restreint. C'est une loi commune à toutes les Alpes, la statistique prouve qu'il y a eu de tout temps des à coups et que l'offre, aussi bien pour l'industrie du cheval que pour toute autre, est intimement liée à la demande. La situation est encore très bonne, mais il faudrait

savoir ce que nous réservent les progrès de l'industrie appliquée à l'agriculture pour préjuger de l'avenir.

Voici pour les deux dernières années, la situation comparative de la monte par arrondissement :

Arrondissements / années	1898	1899
Grenoble	486	466
Saint-Marcellin	184	177
La-Tour-du-Pin	910	767
Vienne	1251	1218
Total	2831	2628

Cinquante-trois étalons ont été acceptés par la Commission sanitaire hippique pour la monte de 1899, comme exempts de cornage et de fluxion périodique, ils se répartissent comme il suit :

Arrondissement de Grenoble :	3
Arrondissement de Vienne :	10
Arrondissement de La Tour-du-Pin :	40
Arrondissement de Saint-Marcellin :	0

En 1898, nous avons eu 627 mâles, 668 femelles, 271 avortements et 1265 bêtes vides, mortes, vendues ou sur le compte desquelles nous n'avons pu avoir de renseignements, les arrondissements de Grenoble et de Vienne, entrent dans ce chiffre pour 889 unités, ce sont ceux du reste, où l'éducation hippique des éleveurs est la moins avancée. Les avortements représentent presque 10% du nombre des juments saillies, on les attribue à deux causes :

1° Aux variations brusques de température au printemps ;

2° À la disproportion qui existe parfois entre les juments et les chevaux qui les couvrent, certains propriétaires se figurent qu'avec une petite poulinière et un étalon de trait, ils obtiendront un gros produit, qui sera, en quelque sorte, la résultante de ses ascendants, c'est une grave erreur, car souvent dans ce cas la jument avorte et il arrive fréquemment qu'elle succombe à la suite de l'accouchement.

2° *Concours de pouliches.* – Les concours de pouliches de l'Isère n'ont accusé de progrès, en 1898, que dans les régions où l'élevage était le moins avancé, partout ailleurs ils sont à peu près équivalents à ceux de l'année dernière. Le concours de La Verpillière prend une réelle importance, surtout au point de vue de la qualité des animaux présentés ; malheureusement les tares, conséquences forcées d'un travail prématuré, sont encore trop fréquentes, mais les pouliches sont en bon état et généralement bien soignées.

Cette année nous avons eu quelques bêtes de tête dans chacun des concours ; quelques-unes présentées à Saint-Symphorien et à Saint-Marcellin, ont produit la meilleure impression au Jury, malheureusement elles ne sont pas encore assez nombreuses. À Saint-Marcellin, on a présenté trois types différents de pouliches, les unes sont légères et ont beaucoup de sang, les autres ont le modèle du cheval de dragon ou de phaëton, enfin, les dernières feraient des bêtes d'artillerie ou de trait léger et dans chaque catégorie, il y avait de bonnes juments. L'élevage ne doit donc pas se spécialiser et la production doit résulter plus de la conformation physique des poulinières que des préférences des éleveurs.

Je signalerai trois belles pouliches présentées à La Tour-du-Pin, elles auraient été remarquées dans n'importe quel concours de la région et la Commission n'était pas habituée à en voir souvent de semblables.

3° *Concours de poulinières.* – les concours de poulinières de 1898, n'ont pas été aussi satisfaisants qu'on l'aurait voulu, beaucoup de juments qui y venaient habituellement, se sont

trouvées vides, d'autres ont été exclues par les prescriptions de l'arrêté ministériel du 18 janvier 1898, relatives à l'âge des poulinières. Les bêtes de plus de 15 ans, sont éliminées par le nouveau règlement ; les concours ont subi le contrecoup de cette mesure qui aura pour effet de réduire, pendant plusieurs années, le nombre des animaux présentés, mais en faisant disparaître les vieilles bêtes, on fera conserver davantage les pouliches, résultat que donne déjà l'application du système des primes scindées et des primes de conservation aux poulinières de 4 à 5 ans, d'où amélioration que l'on constate déjà maintenant et qui s'accroîtra progressivement d'année en année.

4° Observations. – En résumé, nous sommes dans une période stationnaire que je prévoyais depuis plusieurs années, l'expérience du passé prouve que dans l'Isère, les entreprises dont il faut attendre longtemps les résultats, sont souvent difficiles à faire accepter et puis il faut tenir compte du mouvement commercial qui se ralentit et de l'hésitation provoquée par le développement de la traction mécanique. Somme toute, il n'est pas possible actuellement d'avoir une opinion sur ce que deviendra l'élevage, des modifications profondes se produisent, le cheval de catégorie moyenne, sera profondément atteint, les éleveurs de la région ne peuvent faire la bête de luxe, ils doivent donc se contenter de produire le cheval utile à tous, le cheval d'artillerie qui répond si bien à leurs besoins ; il y a dix ans que je soutiens cette thèse, les événements commencent à me donner raison, peut-être serais-je un jour écouté ?

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux,

Le Directeur,
R. de Chavigné.

Document N° 32 Procès-verbal établi sur la demande du sous-Préfet de Vienne par la gendarmerie de la Côte-Saint-André (Isère) relatif à un étalon autorisé faisant la monte publique dans la commune de Pajay en 1907

Source : Arch. dép. Isère, 150 M 10.

Gendarmerie nationale.

Ce jour, onze avril mil neuf cent sept, à quatre heures du soir, nous, soussignés Mayen (Jean) et Rey (Lucien), gendarmes à cheval à la résidence de La Côte-Saint-André, département de l'Isère, revêtus de notre uniforme et conformément aux ordres de nos chefs, rapportons qu'agissant en vertu d'une lettre de M. le Sous-Préfet de Vienne, en date du 4 avril courant, transmise à la brigade par notre commandant, à l'effet de s'assurer que l'étalon de M. Vivier (François) fermier à Pajay, était autorisé pour la monte 1907, nous nous sommes rendus audit lieu, avons constaté que cet étalon était marqué au côté gauche de l'encolure par la lettre R conformément à la loi du 14 août 1885, et son propriétaire nous a déclaré ce qui suit :

« Je me nomme Vivier (François), âgé de 32 ans, né le 26 octobre 1874, à Penol (Isère), fermier à Pajay, hameau de Champs-Chétifs.

En février dernier, ayant l'intention d'acheter un étalon pour la monte, j'ai écrit à M. le Directeur du haras d'Anney, pour connaître les formalités que j'avais à remplir pour être autorisé à l'employer à la saillie. Le 1^{er} mars, j'ai acheté de M. Begot, marchand de chevaux à Anneyron (Drôme), un étalon déjà autorisé que je livre en effet à la monte publique, et dont voici l'autorisation qui m'a été remise par le vendeur, ce qui fait que je n'ai rempli aucune formalité ».

Nous avons constaté, par la vérification du signalement porté sur cette autorisation, délivrée par la Préfecture de la Haute-Marne le 14 décembre 1906, que ce signalement s'applique bien audit étalon, qui appartenait alors à M. Dongois, éleveur à Peigney (Haute-Marne).

En fois de quoi, nous avons rédigé le présent procès-verbal en trois expéditions ; les deux premières, destinées à M. le Sous-Préfet de Vienne, et la 3^e transmise au commandant de l'arrondissement, conformément à l'article 298 du décret du 20 mai 1903.

Fait et clos à la Côte-Saint-André, les jours, mois et an que d'autre part.

Signatures : Rey, Mayen.

CHAPITRE V LE COMMERCE DES CHEVAUX DANS LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Document N° 1 La production chevaline dans le département de l'Isère au lendemain de la Grande Guerre

Source : M. L. ROUGIER, *L'agriculture du département de l'Isère*, Grenoble, Imprimerie Générale, 1924, 158 pages, pp. 98-99

La production chevaline, pour n'avoir pas, dans l'Isère, l'importance de l'élevage bovin, n'est cependant pas négligeable. Les producteurs n'étant pas groupés en syndicats d'élevage, à quelques exceptions près, il est plus malaisé d'être fixé sur l'importance réelle qu'occupe l'élevage du cheval dans la production agricole du département. Cependant on peut s'en faire une idée suffisamment exacte par le nombre d'étalons ayant effectué la monte, cette dernière n'étant pas libre mais réglementée par la loi.

Étalons nationaux répartis en 18 stations.

Races	Nombre d'étalons		Saillies effectuées			
	1922	1923	1922	1923	Diminution Nombre	En 1923 %
Demi-sang	8	7	219	1923	-54	-24%
Postier	20	14	680	504	-70	-11%
Trait	25	29	911	862	-49	-5%
Total	53	50	1810	1531	-179	-10%

Le tableau ci-dessus montre nettement que la diminution du nombre de saillies en 1923 intéresse surtout les chevaux de demi-sang, dont les débouchés dans le commerce et pour la remonte se font de plus en plus rares, alors que le cheval de trait est toujours demandé.

Étalons particuliers. – Aucun étalon particulier approuvé ou autorisé n'effectuait la saillie en 1922 ; en 1923, l'étalon de gros trait du syndicat de Chichilianne a été approuvé et a fait 30 saillies. Les étalons simplement acceptés étaient au nombre de 16 en 1922, 19 en 1923. Les saillies faites par cette catégorie d'étalons ne sont pas connues, car il n'existe aucun moyen de contrôle. Il n'en ressort pas moins que si le nombre des étalons nationaux a diminué en 1923, celui des étalons particuliers a augmenté ; il pourrait y avoir là, si le mouvement s'accroissait, une grave menace pour la qualité de la production chevaline, car si les étalons d'État sont soigneusement choisis, il suffisait aux étalons particuliers de n'être atteints ni de cornage, ni de fluxion périodique des yeux pour être obligatoirement acceptés par la commission d'examen, malgré les tares accidentelles ou héréditaires dont ils pouvaient être pourvus, malgré aussi leur mauvaise conformation. La loi du 8 mars 1923 a heureusement modifié cet état de choses ; elle dispose en effet que l'étalon devra être indemne de toute affection (cornage, fluxion, emphysème, etc.) ou de tares le rendant indigne de la monte et qu'il devra, en outre, posséder des qualités de modèle lui permettant tout au moins de maintenir la race.

De son application rigoureuse, résultera sûrement l'amélioration de toutes les races chevalines.

(...) En résumé, la production chevaline et mulassière peut-être évaluée pour 1923, à 2000 jeunes environ, en tenant compte des saillies non suivies de fécondation, et des accidents. La préférence des producteurs, sauf dans quelques régions où l'on fait un peu de demi-sang Roussillon, Morestel, Saint-Symphorien-d'Ozon, va aux étalons de trait. L'administration des Haras introduit de plus en plus, dans ses effectifs, des étalons ardennais, avec juste raison, car c'est là une race robuste bien conformée, près de terre, très rustique, qui convient admirablement à notre région montagnaise et qui s'y acclimatera très bien.

Magallon, Directeur des Services Vétérinaires de l'Isère.

Document N° 2 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1904-1905

Source : arch. dép.Isère, 140 M 36

Service des Haras.

Rapport de M. le Directeur du dépôt d'étalons sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1904-1905

Annecy, le 5 juin 1905

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur la situation de l'industrie chevaline en 1904-1905 dans votre département.

Je disais dans mon rapport de l'année dernière qu'il était impossible de prévoir ce que serait la production du cheval en 1905 ; j'avais le sentiment que nous avions atteint un maximum difficile à conserver et qui sûrement, ne serait pas dépassé.

Les éléments d'appréciation ne manquaient pas, mais trois mois plus tard, je n'aurais pu annoncer avec certitude une diminution de l'élevage dans tout le Sud-Est. Un grand nombre de départements du Midi ont réduit leurs achats de poulains d'où une diminution dans le prix de vente ; d'un autre côté, le mulot continue à être recherché ; ces causes étaient plus que suffisantes pour justifier mes prévisions, qui se sont du reste réalisées cette année. En outre, ce que je ne savais pas, c'est que le nombre des juments pleines fut aussi élevé, elles ont été d'une fécondité hors coutume ; dans certaines localités ce nombre atteint 80% des bêtes saillies.

D'un côté, nous trouvons pléthore d'animaux, de l'autre, disette de fourrages dans les départements du Midi qui sont notre principal débouché ; il ne faut donc pas s'étonner de voir les éleveurs réduire momentanément une production qui devient moins rémunératrice. Il m'est arrivé à diverses reprises pendant le cours de mes tournées d'entendre les propriétaires déclarer qu'ils ne feraient pas saillir leurs juments cette année, qu'ils préféreraient les laisser reposer.

Enfin, l'hiver a été rigoureux, il s'est prolongé très tard, il n'y a pour ainsi dire pas eu de printemps ; après le froid, les grandes chaleurs sont arrivées subitement, aussi les juments se disposent mal à la monte en mars et avril, les étalons n'auraient pas pu suffire à leur tâche si toutes les poulinières avaient été saillies à nouveau après leur mise bas.

La monte de 1905 ayant eu lieu dans des conditions très défavorables, il ne faut pas s'étonner que nous perdions quelques juments ; comme elle n'est pas terminée, je n'en connais pas encore exactement le nombre, mais d'après les chiffres dès maintenant connus, l'écart ne sera pas considérable et se bornera à quelques unités par cheval. Certaines stations ont conservé à peu près la même clientèle, à Biol et au Bourg-d'Oisans l'augmentation est considérable ; somme toute, nous ne perdons guère que deux cents juments, ce qui est peu si

on tient compte des conditions défavorables dont je viens de parler. La moyenne des juments saillies par chaque étalon restera d'environ cinquante.

D'ailleurs nous n'avons pas le monopole de cette situation, à peu près partout en France, on signale un ralentissement dans la production du cheval. En ce qui concerne l'Isère, je crois que ce sentiment de gêne durera encore dans ce département un an au moins, peut-être deux, puis l'encombrement ayant disparu, les cours se relèveront et l'élevage reprendra rapidement sa prospérité habituelle. Le tableau des courbes de statistiques générales que j'ai sous les yeux reproduit presque périodiquement de semblables variations et l'expérience prouve qu'il n'y a pas lieu de s'en inquiéter.

Du point de vue qualité, l'élevage est en progrès dans l'Isère, je veux dire par là que le niveau moyen des animaux s'élève. Les concours donnent la note exacte de la production d'un pays. Je suis cette production avec le plus grand intérêt depuis bientôt vingt ans et je me plais à constater qu'il y a une modification très sensible dans l'ensemble.

Si les têtes de colonne sont toujours plus perfectionnées, le lot moyen est moins décousu, plus harmonieux de formes et rendrait rapidement des services à la bonne production si l'éleveur savait mieux la faire. Malheureusement il n'en est pas ainsi et les agriculteurs connaissent leur métier au point de vue hippique sont trop rares. Si encore on appliquait au cheval les méthodes en usage pour les bovidés, nous risquerions d'être plus avancés : on soigne, on nourrit, quant au cheval, il est souvent obligé de se contenter des restes de son voisin d'écurie, travaille trop et trop jeune et l'on exige de lui des beautés esthétiques qui ne découlent aucunement des méthodes d'accouplement et d'élevage pratiquées dans le pays. Aussi qu'arrive-t-il le plus souvent ? Ce sont presque toujours les mêmes éleveurs qui ont tous les succès dans les concours, pourquoi ? Parce qu'ils ont de la suite dans les idées et plus de savoir-faire ; ils servent d'exemple aux autres tout en conservant pour eux seuls le bénéfice pécuniaire des leçons de choses qu'ils donnent à autrui.

Le jour où ceux qui font le cheval le feront comme il doit être fait, le jour où la routine sera mise de côté, un grand progrès sera réalisé dans l'Isère ; je le répète une fois de plus, c'est surtout en développant l'instruction de l'éleveur que l'on améliorera le cheval dans le département.

En 1904, les concours de Vizille n'ont pas donné suffisante satisfaction au jury, les pouliches n'étaient pas assez nombreuses et les poulinières de qualité trop irrégulière n'ont pas répondu à notre attente ; on m'a dit que plusieurs bonnes juments présentées habituellement au concours se trouvaient vides, j'espère les revoir cette année, car l'année dernière il y avait trop de médiocrité à Vizille.

À Saint-Marcellin, les premières primées, soit comme pouliches, soit comme poulinières sont réellement améliorées, mais elles ne sont pas suffisamment nombreuses et il y a une « queue de concours » trop critiquable à tous égards.

Beaurepaire a fait des progrès et l'on y rencontre avec plaisir un lot de jeunes bêtes aptes à faire de bonnes poulinières.

À Meyzieu, grâce à l'introduction de quelques juments de réforme des régiments de Lyon, d'un bon modèle et accidentellement impropres aux services de l'armée, il y a un mieux sensible à constater dans la catégorie des pouliches ; le concours des poulinières est plus satisfaisant que par le passé ; bien que beaucoup de bêtes soient en mauvais état, amaigries par le travail et l'allaitement. Il y a parmi les produits de l'année quelques fort bonnes pouliches que l'on devrait conserver.

Si à Saint-Symphorien-d'Ozon le nombre des pouliches présentées n'est pas élevé, en revanche la qualité est bonne et le niveau moyen est assurément bien meilleur.

Je n'insisterai pas sur le concours de La Tour-du-Pin je ne puis chaque année me répéter, mais je suis obligé de reconnaître que de beaucoup, c'est le meilleur du département et qu'il le sera longtemps. Il y a là une région privilégiée où l'on réussit fort bien un modèle de cheval

pratique qui ne manque pas de distinction, qui a des allures et assez d'importance générale. Les poulains provenant de La Tour-du-Pin se vendent bien et réussissent très bien quand ils sont élevés dans le pays où les pâturages sont plus plantureux, surtout quand ils sont élevés en liberté.

À La Verpillière, le progrès quoique lent, continue d'une manière suivie, il a fallu tout créer dans cette contrée, aussi faudra-t-il longtemps encore pour asseoir une production, pour y faire une race bien acclimatée et bien appropriée aux besoins du pays. Les éleveurs nourrissent mieux et semblent ménager davantage leurs animaux.

En résumé, en mettant à part l'élevage de La Tour-du-Pin avec lequel le reste du département ne peut pas rivaliser, partout il y a progrès, mais seules les personnes qui ont suivi depuis longtemps les évolutions de l'industrie chevaline dans le département peuvent s'en rendre exactement compte, il y a cependant une indication qu'il ne faut pas négliger ; autrefois les marchands de la région, surtout de Lyon ne venaient pas dans l'Isère parce qu'ils ne trouvaient rien, maintenant ils y viennent, car s'ils ne sont pas sûrs de trouver l'animal qu'ils cherchent, ils sont sûrs de ne pas avoir fait un voyage inutile.

J'ai toujours soutenu la thèse du cheval d'artillerie dans l'Isère, c'est le seul élevage pratique dans ce département, c'est vers lui que doivent tendre tous les efforts des producteurs. On ne peut pas faire le cheval de gros trait dans le département, le cheval trop léger n'y est pas rémunérateur et comme il n'est point l'usage de faire du sentiment en matière d'élevage, il faut laisser à l'Isère la production normale, l'améliorer, l'approprier aux besoins du moment et créer ainsi un modèle mixte ayant du gros et du sang qui donnera satisfaction aux besoins, je dirai même aux aspirations de tous.

Le Directeur.
R. de Chavigné.

Document N° 3 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1903

Source : arch. dép. Isère, 140 M 35

Session d'août 1903

Séance du 20 août 1903

Extrait des délibérations du Conseil général.

Au nom de la Commission M. le Rapporteur donne lecture du rapport suivant :

Jusqu'ici M. le Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy complétait son très intéressant rapport annuel en nous donnant le chiffre des saillies, celui de la production des mâles et des femelles et souvent même le travail de chaque station du département.

Il est regrettable que ces renseignements n'aient pas été fournis cette année, car le Conseil général de l'Isère a plus qu'aucune autre assemblée départementale le souci des intérêts financiers qui lui sont confiés, il n'est disposé à voter des fonds pour récompenser des éleveurs méritants, qu'autant que les statistiques qui indiquent les sacrifices consentis.

Il est toutefois très rassurant de constater que la lecture du rapport de M. le Directeur que des concours de l'année ont été satisfaisants et qu'à part la région de Meyzieu où on fait naître mais où on n'élève pas il y a progrès général dans la production.

La présence dans ces concours de nombreuses juments de 4 et 5 ans est la meilleure preuve que les pouliches sont conservées, et que notre département comprend un nombre important d'éleveurs résolus à améliorer progressivement leurs produits.

L'Isère, par suite de sa disposition géographique, n'aura jamais une race homogène comme la Normandie, le Perche, etc. Ses efforts doivent servir à produire un cheval utile à l'agriculture comme à l'armée et à réaliser autant que possible le type du cheval d'artillerie.

Les éleveurs doivent aujourd'hui compter beaucoup plus sur les achats de la remonte pour l'écoulement de leurs produits que sur ceux des marchands, par suite de l'ascension de la traction mécanique.

Il faut donc que les étalons de demi-sang qui sont destinés à faire la monte dans le département aient environ 1m 60 de taille et soient puissants et distingués pour qu'on puisse atteindre ce but.

Les étalons de trait léger devront posséder également une partie de ces qualités de façon à pouvoir être utiles à la terre. De cette façon on éviterait la concurrence décourageante et chaque jour plus active des étalons acceptés qui, le plus souvent, sont détestables, mais ont du gros et tentent l'éleveur pour cette seule raison.

Vous voudrez bien, Messieurs, vous associer à ce vœu et voter comme précédemment un crédit de 8700 fr. qui, concurremment avec la subvention de 11 200 fr. accordée par l'État, est affectée au paiement des primes accordées aux éleveurs, ainsi qu'aux frais généraux des concours.

Le rapporteur

Dr. Ogier

Ces conclusions sont adoptées par le Conseil général.

2^{ÈME} PARTIE LES HOMMES DU CHEVAL DANS LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

CHAPITRE VI LA MATRICE RURALE DES HOMMES DU CHEVAL

Document N° 1 La commercialisation des machines agricoles à la campagne

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, juillet 1924, N°58

À l'heure où, de par la pénurie de main-d'œuvre, la machine agricole est et sera de plus en plus en plus répandue dans notre clientèle, il faut immédiatement s'assimiler ce genre de travail nouveau en s'assurant, de par la vente, la future réparation qui s'imposera par la suite.

C'est donc au sujet de cette vente que je viens vous crier : attention !

Déjà, nous voyons dans nos campagnes des intermédiaires qui se disent représentants en machines agricoles, viennent chez vous vous mettre la machine en dépôt en vous promettant une rémunération infime et s'octroient à eux le plus gros du bénéfice, car jamais ils ne vous montreront la facture de la maison.

Voyez donc par là où est la lacune : le Monsieur passera vous amener 2 ou 3 machines quelconques et repassera chez vous après la vente pour encaisser et empocher le gros bénéfice. Vous qui aurez perdu votre temps pour présenter la machine qui, en plus, aurez été la mettre au travail et, parfois encore, payer 2 ou 3 bouteilles il vous restera les yeux pour pleurer. De plus, si, par hasard ou défaut de construction, quelque chose casse, ce sera vous qui aurez les reproches, les critiques et les ennuis de la réparation par dessus le marché.

Il faut donc avoir le courage de couper le mal dans la racine, car vous les connaissez ces simples cultivateurs qui vous suivent tous.

Le remède est bien simple, il n'y a qu'à traiter soi-même avec les maisons de votre choix, si par hasard, l'on vous objecte : nous avons un agent dans la région ; s'il est du métier, entendez-vous avec lui, entre collègues d'une même corporation, d'un même syndicat, l'on peut s'entendre. Je vous citerais même certains exemples à notre première réunion, qui me sont arrivés à moi avec d'autres collègues du syndicat que vous connaissez tous. Ne laissons pas des profanes s'approprier ce qui est et doit être à nous, et dites à vos clients comme je dis

aux miens : Allez faire réparer votre machine où vous l'avez achetée ; car ces messieurs sont incapables d'une réparation sérieuse, présentez leur une soudure, ils resteront babas, ils savent tout juste serrer et desserrer un écrou et placer un rivet, et encore plus ou moins bien.

Mais, malgré tout, vous connaissez leurs fameuses affiches réclames, où l'on voit dans la case réservée au représentant : M. X..., mécanicien à Y..., comme vous verrez dans quelque temps la même étiquette pour le mécanicien de Z..., et si vous demandez à ces gens leurs certificats d'apprentissage et où ils ont travaillé comme mécanicien, ils seraient bien embarrassés pour vous répondre.

Si j'écris ceci pour notre région, j'espère en même temps faire voir clair à d'autres régions qui doivent être menacées du même péril, car il y a des intrigants partout. Donc, pour cela regroupons-nous, et boycottons tous ces mercantis de la machine agricole.

Collomb.

Note de la rédaction. Notre ami Collomb va être furieux ; il nous avait demandé de retoucher sa note ; nous nous en sommes bien gardés. C'est fichu à la Maréchal, mais ça dit bien ce que ça veut dire. Tout le monde comprendra merveilleusement bien, nous n'aurions pu qu'abîmer son idée. Chez nous on parle mal, mais on pense bien ; nous n'avons pas d'autre ambition.

Document N° 2 La frousse du client

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, août 1920, N° 11

Quoi ? Vous vous rebiffez ? Vous protestez ? Mais, mes pauvres amis, elle vous coupe le ventre, cette frousse. Si vous n'en mourrez pas, à quelques exceptions près, vous en êtes tous malades. (Me voilà tranquille, chacun se reconnaîtra dans cette exception ; vous avez raison cher lecteur, ce n'est pas pour vous que j'écris, c'est pour les autres). Ont-ils assez peur, les autres, que les clients les lâchent ! Votent-ils les hausses de prix avec enthousiasme ! Mais avec quelle timidité n'en présentent-ils qu'un petit morceau avec cette ânerie : « Mon client ne voudra jamais payer ce prix ! » Hé ! Il a bigrement raison, votre client ; il sait très bien qu'il n'aura qu'à vous dire : on me fait meilleur marché ailleurs, pour que vous acceptiez le prix qu'il vous imposera, sans que vous en demandiez davantage, car il n'y a pas à barguigner : ce n'est pas vous qui fixez le prix de votre travail. Neuf fois dix, c'est votre client. Si encore vous usiez de retour en fixant vos prix d'achats ; mais vous savez très bien que votre fournisseur, plus dégourdi, tiendra bon. Il ne discutera pas, lui, il vous dira : « Mon prix est tant », et vous marcherez. Que vous dira encore le client si vous poussez l'audace jusqu'à insister un peu en lui montrant que la hausse des marchandises ne vous permet pas de joindre les deux bouts. Il s'agit de le spectre de l'atelier qu'il va monter chez lui ! Oh ! la la ! Laissez-moi rire et laissez-le faire. Si d'aventure il faisait un essai, il en serait vite dégoûté, en voyant que le travail pour lequel vous lui demandez 24 francs lui revient chez lui à plus de 28, et fait de quelle manière !

S'il vous dit qu'il va chez le voisin, laissez-le aller. Si par hasard, il trouve quelqu'un pour travailler au rabais, c'est qu'il aura trouvé un « sabot » ; il reviendra chez vous, car son soc sera mal rechargé, ou ses harnais casseront, ou son char se démantibulera, ou ses chevaux seront sur la paille, boiteux.

On rencontre tous les jours des Artisans qui acceptent des « leçons » de leurs clients ! Alors, quoi ! Et votre dignité d'ouvriers finis, qui n'avez plus rien à apprendre ? Et tout ça pourquoi ? Parce que vous avez la frousse du client, oui la frousse, la frousse, la frousse ! Parce que vous êtes tous des poires ; parce que... tenez je m'arrête... je finirais, je crois, par vos disputer.

Document N° 3 De l'utilité des groupements dans la sauvegarde des prix en maréchalerie

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, février 1922, N°30

Il vient de se passer trois faits extrêmement suggestifs et qui montrent jusqu'à l'évidence l'obligation de s'entendre et surtout de se sentir les coudes. On comprendra que la discrétion nous oblige à ne divulguer aucun nom, mais les faits relatés ci-dessous sont rigoureusement vrais et sont d'ailleurs connus de tous les lecteurs habitant les régions dans lesquelles ils se sont passés.

Dans une réunion syndicale, on s'était plaint des prix ridicules pratiqués par un confrère ; prix ne lui permettant pas, non seulement de gagner sa vie, mais de récupérer ses débours. Les noms avaient été donnés et les plaignants affirmaient les chiffres avancés, disant avoir vu le contrat. La Commission arbitrale s'est mise en mouvement. Le Président a vu « l'accusé », le client, le contrat et les factures. Il a eu toutes les preuves en mains. La plainte n'était pas fondée. Les prix indiqués n'étaient pas vrais.

Sans la Commission arbitrale, un tas de braves gens allaient marcher comme des aiguiseurs.
Deuxième affaire.

Un de nos fédérés reçoit une lettre de ses gros clients lui demandant de baisser les prix étant donné l'abaissement des prix des matières premières (?). Avant de répondre, l'intéressé montre la lettre au Comité et répond au client en lui envoyant son prix de revient après en avoir fait constater l'exactitude par les propres voituriers de celui-ci : poids des fers et des clous, temps de ferrure, et il ajoutait pour aller au devant des objections prévues : « Vous avez là la preuve absolue que lorsque les matières premières étaient encore plus chères nous perdions sur chaque ferrure, car nous n'avons jamais eu le courage de vous faire payer notre travail ce qu'il valait pendant la guerre ».

Le client qui est un homme intelligent, n'a pas insisté.

Troisième affaire.

Beaucoup plus grave, car elle intéresse tout le monde. Un forgeron travaillait pour une ferme énorme. La facture était payée tous les ans. C'est l'habitude chez nous que ce soit le petit artisan qui fasse du crédit aux gros propriétaires.

La facture se montait à plus de cinq mille francs.

Le client va dans une contrée voisine et montre la facture à un perdu quelconque qui indique des prix abracadabrants – si bien que la grosse ferme demande un rabais énorme à son forgeron en se basant sur les prix nouveaux qui lui avaient été indiqués.

Notre amis avait : 1° un besoin pressant d'argent (naturellement) ; 2° comme il avait fait des prix même en dessous de ceux du tarif syndical, il n'éprouvait aucun enthousiasme à se laisser tondre. Il est donc venu au siège expliquer son cas, et nous faisons appuyer notre ami par tout son syndicat.

Au besoin la F.A.S.E interviendra dans l'affaire, car il y a là une question de principe à faire trancher. Nous n'admettrons jamais, sous le prétexte que dans une autre contrée on fait des prix inférieurs, l'on vienne modifier, une fois le travail exécuté, nos tarifs d'un coup de plume. Voit-on la tête de nos amis de Paris devant un client qui leur dirait : « Votre facture se monte à 120 francs, je connais des « dégourdis » dans le Sud-Est, qui m'auraient fait cela pour 10 francs. Je vous déduis donc 110 francs sur votre facture » !

Il est vrai que les Parisiens pourraient répondre : « Si je pouvais vous vendre, comme le “dégourdi” en question, des œufs à 0 fr. 90 ou 1 franc pièce et du lait à 1 franc le litre, le tout ne me coûtant à peu près rien, je vous ferrerais pour rien du tout et je gagnerais encore plus que maintenant avec mes 120 francs ».

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur le fait de l'intervention possible de la F.A.S.E., dans cette dernière affaire. On n'en doit pas conclure que nous allons intervenir toutes les fois qu'un client demandera un rabais sur sa facture. Merci bien, nous aurions trop à faire. La F.A.S.E. ne peut retenir que les cas qui touchent à des principes généraux, à ceux qui intéressent la collectivité.

Document N° 4 Le gâchage des prix, 1922

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, juillet 1922, N°35

Dans la pièce à côté, le chef parle des « renards qui vont dans la clientèle saccager les prix », sans donner plus d'explications. Je reconnais bien là sa prudence habituelle. Il doit bien se douter que dans beaucoup d'endroits on dira : « Et, dans ce cas, ne faites-vous rien » ?

Si, on fait quelque chose, et, généralement, le renard de l'affaire devient le dindon de la farce. Ah ! Certes il y a bataille. Si le dindon est généralement *knock-out*, le vainqueur, ou plutôt les vainqueurs, s'en tirent avec un œil plus ou moins poché. Il vaut pourtant mieux être blessé que mort. Qui dit combat dit quelque chose d'extrêmement divers ; Nous ne voudrions pas nous donner le ridicule de faire ici un de ces soi-disants « manuels pratiques » au moyen desquels on apprend à nager, boxer, élever des lapins, etc., sans sortir de sa chambre ; c'est de la farce.

L'instrument de défense contre les mauvais collègues est plus spécialement représenté par la Commission arbitrale. C'est un petit mécanisme qui ne fait guère de bruit et pas mal de travail.

Là encore, il faut beaucoup de dévouement de la part des arbitres. C'est comme toujours, du temps perdu et de l'argent perdu. Il faut aussi une certaine habitude. Ce n'est pas commode à diriger une discussion généralement très vive au milieu des gens qui s'emballent comme des soupes au lait !!

Dieu merci ! Depuis deux ans que la Commission arbitrale de Lyon fonctionne, si on a pu croire quelquefois au début de la réunion que tout le monde allait s'entre-dévorer, les affaires se sont toutes résolues et liquidées le verre en main.

Il est des cas où la Commission arbitrale n'a pas à jouer, « l'accusé » ne fait pas partie d'un groupement par exemple. C'est alors une question syndicale, quelquefois fédérale. C'est peut-être plus facile : on n'a pas un ami à ménager.

On pense bien que nous n'allons pas détailler les moyens employés ; ils sont d'ailleurs divers. Mais c'est en gros et en général, une question de cordon sanitaire, comme diraient les médecins ; de part du feu comme diraient les pompiers ; de casser les reins à qui veut vous donner un coup de poignard dans le dos, comme diraient les Artisans.

Avec un peu de discipline, on n'arrange pas tout, mais on améliore beaucoup de choses. C'est déjà un beau résultat.

Marcel Romanet.

Document N° 5 Les crédits octroyés par les artisans à leur clientèle

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, janvier-février 1923, N°40-41

De tous les microbes qui paralysent le plus nos organisations syndicales, il en est un qui me semble prendre de la vivacité chez mes confrères, les Artisans, Charrons et Maréchaux de

campagne. Je ne crois pas être démenti en citant, en premier lieu, les longs crédits. La guerre les avait pourtant bien fait disparaître, mais les germes n'étaient pas morts. Ils nous le font d'ailleurs bien voir.

Nous connaissons le mal, c'est déjà quelque chose. Cherchons le remède.

D'abord ne comptons pas sur un Pasteur, c'est une maladie économique qui désintéresse ces savants. Comptons sur nous-mêmes.

Je sais qu'une ancienne école nous invitait à majorer les prix et à compter quelques détails en plus quand après un crédit d'un an, nous osions, en tremblant, remettre notre facture à nos clients. Chose que nous n'aurions pu faire si nous l'avions remise toutes les fins de mois.

Je sais aussi que beaucoup se servaient de ce procédé pour équilibrer leur budget. Entre nous, croyez-vous que le procédé soit juste ? Pour ma part, je suis loin de le croire et je n'en connais qui ont fait fortune en employant ce procédé.

À cette époque, disent beaucoup de confrères, nos fournisseurs nous faisaient crédit, et il était naturel que nous devions en faire autant à nos clients. Je répondrais à ceux-là : à cette époque, le fournisseur, bon commerçant, vous faisait crédit en majorant ses prix, en vous vendant certaines marchandises inférieures comme qualité. Étiez-vous bien placé pour lui faire remarquer ? Et vous, en faisiez-vous autant ? Ils se sont enrichis et vous ? Croyez-vous que, même maintenant avec de l'argent dans votre poche, votre fournisseur ne vous ferait pas quelques concessions qu'il ne fera pas à celui qu'il sait qui payera à tempérament ?

Je dis cela, mes chers confrères, pour ceux qui ont tendance, par leur inertie, par leur manque de connaissances et souvent par négligence, à redonner un sursaut d'activité au mauvais microbe, et qui n'ont même pas d'excuse d'avoir affaire à des clients qui ne peuvent payer. Au contraire, dans la majorité des cas, le client, chez les Artisans de campagne, ne peut avoir de facture, et, ma foi, c'est triste à constater, le crédit, le long crédit continue ses ravages ! Voulez-vous un remède ?

1° Payez vous-même comptant.

2° Donnez votre facture personnellement à tous vos clients.

3° Laissez dire et attendez le résultat. Vous aurez, par ces faits, servi à lutter contre la cause qui menait à l'avilissement des prix. Vous saurez mieux vous rendre compte pour l'établissement d'un prix de revient. Vous ne connaîtrez plus la gêne que vous avez trop connues et vous tuerez le microbe en élevant votre profession au niveau de toutes celles qui se respectent.

Tavernier.

Document N° 6 La question du crédit à l'année au Congrès artisanal de Strasbourg (1926)

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, août-septembre, N°82-83

Le journal *L'Artisan* publie le rapport de M. Boulier relatif à la désertification des campagnes au congrès artisanal de Strasbourg du 1 au 4 août 1926 :

Un autre grand facteur de la désertification de la campagne, est le crédit à l'année. Cette ancienne coutume, qui avait raison d'être autrefois, où les conditions économiques de la vie étaient tout autres qu'aujourd'hui, ne se conçoit plus quand d'un côté le fournisseur est obligé de payer sa marchandise à 90 jours, dans ces derniers temps à 30 jours et aujourd'hui au comptant. L'artisan rural qui d'ailleurs n'aime pas travailler avec des banques et au moyen de traites, est dans ces conditions souvent gêné dans ses achats, et il préfère le travail de l'usine, où il touche un salaire régulièrement à cette situation souvent très précaire qui fait de lui pour ainsi dire, le banquier du cultivateur. Aussi bien ne pourrait-il pas, aujourd'hui où le taux de

l'argent est si élevé, travailler dans ces conditions et payer des intérêts en banque. Il est, toutefois, obligé d'accepter les conditions de ses clients qu'il est trop isolé pour réagir. Éloigné de la ville, trop souvent il craint un petit dérangement et le paiement d'une médiocre cotisation annuelle pour se faire inscrire membre d'un Syndicat professionnel et, d'un commun accord avec ses collègues, rechercher les moyens de relever leur situation économique. De plus il évite même souvent de fréquenter ses collègues les plus proches, même dans sa propre localité, parce qu'il est habitué à ne voir en eux que des concurrents et non des collègues. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que la clientèle abuse de la situation pour obtenir des prix réduits en même temps qu'un très long crédit, en lui laissant entendre que s'il n'accepte pas les conditions qui lui sont faites, il risque de perdre la clientèle.

Document N°7 Le prix de la ferrure à Lyon en 1920

Source : L'Artisan, février 1920, N°2.

Lettre ouverte aux maréchaux.

Mes chers amis,

Je suis trop bien élevé pour me permettre une expression désagréable qui pourrait vous faire une peine même légère : je ne dirai donc pas que vous êtes des « poires », mais je le pense.

De 150 francs les 100 kilos, les fers mécaniques sont montés à 175 francs, on nous les annonce à 200 francs. Le prix moyen des clous est de 475 fr. le charbon nous revient à l'atelier à 21 francs. La main-d'œuvre oscille entre 2 fr. 10 et 2 fr. 25 l'heure. Et, là aussi, il faut prévoir une augmentation, car si nous voulons de bons ouvriers, il faut les payer.

Prenons comme exemple un cheval moyen de camion :

Vous avez :

6 kilos de fer à 175.....	10, 50
0 kg 450 de clous à 450 fr.....	2, 05
1 kg 500 de charbon à 21 fr.....	0, 30
Total	12,85

6 kilos de fer à 200.....	10, 50
0 kg 450 de clous à 475 fr.....	2, 05
1 kg 500 de charbon à 21 fr.....	0, 30
Total	14,45

Soit en fournitures, au prix actuel, 12 fr. 85 ; au prix de demain 14 fr. 45.

Pour ferrer le cheval il faut une heure et demie, à 2 hommes, soit 6,50 de main-d'œuvre, avec les assurances, 7 francs. Votre débours actuel est donc de 19 fr. 85 aujourd'hui ; il sera de 21 fr. 45 demain. Ajoutez ce que vous voudrez pour tous vos frais et votre bénéfice.

Or, vous facturez combien ? 20 fr ? cette ferrure, à Lyon, et encore pas toujours. Vous criez tous comme des putois, parce que vous avez des voisins qui courent la clientèle pour ferrer au rabais à 16 francs par exemple. Vous avez des collègues qui, pour ce prix, vont par-dessus le marché, chercher et reconduire le cheval souvent très loin ; ils perdent donc encore une grande heure, soit 2 francs. Comme, en général, ce sont des malheureux qui ne savent pas travailler, et qui n'ont pas l'énergie de chercher un métier plus lucratif, ils ne peuvent obtenir des ferrures qu'en baissant les prix, car ils savent bien qu'à prix égal on ne viendrait pas chez eux. Laissez-les faire. Quand ils auront assez abîmé de pieds, les clients reviendront chez vous, et ne vous occupez pas d'eux. Mais, sapristi !, occupez-vous de vous. Ne spéculiez pas, c'est entendu ; mais ne facturez pas à 18 ou 20 francs ce qui vous coûte, rien qu'en débours,

dans les 25 francs, ou bien alors – car je veux bien rétracter mon épithète de « poires » - soufflez m'en une autre.

Document N°8 Le prix de revient en maréchalerie, 1922

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, février 1922, N°30.

Encore un article à écrire en pure perte !... Tous mes cours de janvier à l'École de Maréchalerie ont eu pour sujet l'établissement des prix de revient dans la Maréchalerie. J'aurais voulu avoir, non seulement mes jeunes élèves, mais tous les Maréchaux, tous les patrons qui, à quelques rares exceptions près, ne savent pas établir leurs prix.

M. Peillon, dans son journal « Le Maréchal et le charron moderne », publie le tarif et les prix adoptés par Paris au 1^{er} janvier 1922. La conclusion est qu'une ferrure moyenne revient à 25 fr. 30. En conséquence, le tarif adopté est de 26 fr. pour prix d'une ferrure, et 33 francs pour l'abonnement. Les tarifs sont-ils appliqués à Paris ? Je l'espère, car je ne crois pas que nos confrères de la capitale soient comme nous, à se tirer dans les jambes, quittes à manger de l'argent.

Paris ne fait qu'un prix pour tous les pieds, gros ou petits. La province, en général, admet la classification en petits, moyens et gros pieds. Les deux écoles peuvent défendre leur manière de faire ; dans tous les cas, le prix unique a l'avantage de simplifier les choses.

Nous n'avons pas les mêmes frais qu'à Paris. Notre prix de revient ne sera donc pas exactement le même ; c'est pour cela que nous ne publierons pas le détail du prix de revient, si intéressant pourtant, publié par notre confrère. Connaissant la mentalité d'un grand nombre de nos amis, ils ne manqueront pas de dire : « Je paye deux ou trois francs de moins de main-d'œuvre et de frais généraux ; je puis bien baisser mon prix de la moitié ». On ne le dirait pas d'une façon aussi nette et aussi brutale, car cela n'a rien de flatteur de se prendre soi-même en flagrant délit d'enfantillage grossier, mais le résultat serait le même.

Paris n'est pas tombé dans l'erreur que nous commettons tous quand il s'est agi d'évaluer le coût de la main-d'œuvre. Dites à un Maréchal de vous faire son prix ; il vous répondra invariablement : « Pour ferrer un cheval, il faut une heure et demi à deux hommes ; à trois francs l'heure en moyenne, cela fait neuf francs ». Et c'est absolument faux. Une heure et demie à six francs l'heure, cela fait bien en effet neuf francs ; mais l'heure ou la demi-heure ou le quart d'heure après, où vous ne ferrez pas, est-ce que vous ne payerez pas les hommes ? Le calcul pêche par la base.

On croit qu'on va me coller en disant que, pendant le temps où l'on ne ferrera pas, on fera autre chose ! On fera quoi ? On préparera la ferrure suivante, et se sera non pas de l'argent économisé mais de l'argent avancé.

Il est facile d'établir le prix coûtant des fournitures, mais, où tout le monde se fiche dedans, c'est dans la main-d'œuvre et les frais.

Dans toutes les réunions de syndicats, je crie, je fulmine contre les prix pratiqués. Je vous traite plus bas que terre, et vous ne dites rien, car vous comprenez bien que ce que je dis n'a d'autre mobile que mon affection pour vous. Mais, dans le fond, vous pensez que j'exagère et que, en dehors de mes chiffres, je ne vois ni ne comprend rien et cela me met en rage.

Laissons la théorie de côté ; je m'en méfie plus que vous peut-être, parce que je la connais bien.

J'ai fait enquête sur enquête. J'ai compulsé vos livres, vos livres à vous, tenus par vous. J'ai voulu vous opposer vos chiffres et non les miens. En calculant sur une année, dans

plusieurs ateliers je suis arrivé à quatre sous près au prix de main-d'œuvre que nous avons trouvé avec mes jeunes gens de l'École de Maréchalerie.

Comme conclusion de tout cela, on pense que je vais établir le prix de revient auquel nous sommes arrêtés ? Non, pas encore. Je tiens à ce que tout le monde collabore à ce travail fondamental, et je demande à tous les groupements de s'atteler à la besogne et de me faire part de leurs conclusions. Prenons tous comme sujet d'étude un cheval un peu fort, dans les 650 kilos. Nous arriverons ainsi, en écartant les prix extrêmes fantastiques, que je prévois, à établir le prix coûtant de la ferrure dans tout le sud-Est.

Je demande le même genre de travail documentaire au Centre et au Sud-Ouest. Nous avons déjà les conclusions de Paris ; apportons au Congrès de 1922 celles de la Province, et nous montrerons à nos amis les Charrons que les Maréchaux ne sont pas complètement tombés dans leurs bottes.

Eyraud.

Document N°9 Le prix de revient d'une ferrure, 1923

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, août 1923, N°47.

Le syndicat des vétérinaires de la Seine et celui des Patrons Maréchaux de Paris ont établi un prix de revient pour 1923. Il en résulte que les prix moyens de ferrure doivent être 29 francs.

Ce prix normal à facturer laisse un bénéfice net de 20%. On doit reconnaître qu'il n'y a là rien d'exagéré.

Comparons ce prix avec ceux que nous pratiquons, cela va nous amener à une conclusion brutale : ou nos confrères de Paris sont des ... ou nous sommes des ... (les mots sont décidément trop raides pour qu'on puisse les écrire).

Il n'est pas à notre connaissance, que la Maréchalerie à Paris procure des bénéfices tellement scandaleux pour qu'on puisse appliquer le premier terme que nous avons failli écrire, il faut donc conclure que c'est nous qui sommes les ... (voyez le terme qui vous est venu à l'esprit en complétant les points de suspension ci-dessus).

À ce cri d'alarme, on répondra par une belle indifférence ou par le sourire de l'homme averti et qui sait, par celui qui de bourre le crâne à lui-même, faute de compter. On dit : la main d'œuvre est moins chère, les frais généraux sont moins élevés chez nous qu'à Paris. Fort de cette idée, on supprime carrément toute la main-d'œuvre et tous les frais généraux dans les prix de revient.

Nous nous gardons bien d'éplucher les poids et les prix des fers, des clous et du charbon indiqués par Paris, car si par malheur nous arrivions à découvrir une différence de quelques sous en notre faveur, on ne compterait plus du tout les fournitures et on concluerait carrément qu'à n'importe quel prix c'est tout bénéfice.

Nous ne pouvons pourtant pas rester en retard sur les syndicats de Paris qui nous ont confraternellement communiqué leur façon de faire leurs prix de revient ; nous devons en retour leur communiquer la nôtre qui est bien plus simple : mon voisin fait 18 francs, mon prix est donc 16 francs !

Et voilà. Avec ce raisonnement on peut crever de faim, mais on ne risque pas la terrible méningite. Si encore le Sud-Est avait pris un brevet pour cette manière rapide de calculer ! mais il n'en a rien fait, hélas !

CHAPITRE VII L'AVENTURE URBAINE DES HOMMES DU CHEVAL

Document N° 1 Données relatives à la succession André Audiffrin, loueur de voitures à Lyon

Le détail des documents relatifs à la succession d'André Audiffrin donne un aperçu de la richesse que recèlent les données de l'état-civil et la sous-série 3 E.

Sources :

I – Contrat de Mariage Audiffrin André-Cécile Perron

Source : arch. dép. Rhône, 3 E 28 613 Maître Boiron, janvier-mars 1850 Guillotière

Audiffrond ou Audiffrin André

Cocher, commune de la Guillotière, avenue de Vendôme N°4, demeurant aux Brotteaux.

Fils d'Audiffrin André décédé et de Louise Dupuit ou Dupuis, sa veuve, aubergiste demeurant à Brochon, canton de Gevrey, département de la Côte d'Or.

M^{elle} Cécile Perron, cuisinière demeurant aux Brotteaux, cours Morand 18.

Fille majeure de Claude Antoine Perron, propriétaire demeurant à Saint-Lothain canton de Sellière, arrondissement de Lons-le-Saunier (Jura) et de Mme Marie Barillot, son épouse décédée.

Conditions du mariage : communauté réduite aux acquêts.

Le futur époux apporte :

Son vestiaire qu'il n'estime pas voulant le reprendre en nature à la dissolution du mariage.

Une somme de 2000 francs.

Une part dans la succession non liquidée de son père.

La future épouse apporte :

Son trousseau : linge, vêtements : 700 francs.

Une somme de 300 francs en espèces.

Sa part dans la succession non encore liquidée de sa mère.

Signature : Audiffrin, difficile ; Cécile Perron, belle signature aux lettres élégantes et bien formées.

II - Acte de décès Audiffrond André (orthographe figurant sur l'acte de décès. Chez notaire le patronyme utilisé est : Audiffrin)

Source : arch. mun. Lyon, 2MI 09 0994, acte N°844.

Le 21 novembre 1885, à 9 heures du matin par devant nous, adjoint au maire de Lyon, officier de l'État-civil délégué au 6^e arrondissement, ont comparu les sieurs Gerland François maréchal-ferrant âgé de 56 ans, demeurant à Lyon cours Morand 27 et Doz Joseph employé, âgé de 54 ans demeurant même ville, place Morand N°9, lesquels nous ont déclaré que M. Audiffrond André, loueur de voitures demeurant en cette ville, rue Tronchet 14, né à Brochon (Côte d'Or) le 5 août 1819 fils de défunt André Audiffrond et Louise Dupuit, veuf de Cécile Perron, non parents des déclarants est décédé ainsi que nous nous en sommes assuré dans son susdit domicile hier soir à deux heures, dont acte que les deux déclarants ont signé avec nous après lecture faite.

III - Déclaration de mutation après décès.

AUDIFFRIN André

Décédé le 20 novembre 1885.

Source : arch. dép. Rhône, 446 Q 28, folio 76.

Toute la succession Audiffrin. On note une liste de 44 créances sur clients. Bien rédigées et avec adresses.

IV – Succession.

Source : arch. dép. Rhône, 3 E 14 742, minutes du notaire Pierre Garnot

1 – Analyse des papiers d'André Audifrin contenus dans un secrétaire de sa chambre à coucher.

Le notaire Garnot a classé les documents en un certain nombre de cotes subdivisées en pièces :

Cote N°1. Contrat de mariage d'André Audifrin/Cécile Perron, communauté réduite aux acquêts : 7 janvier 1850

Cote N°2. Donation de Mme Audifrin à son mari. Acte de décès. Paiement de droits de mutation. 5 pièces :

5 octobre 1861 donation

Facture acte de décès de Mme Audifrin : 26 février 1882

Quittances délivrées par le receveur des domaines, 28 août 1882 : 1665,25 francs.

Idem

La défunte n'a pas de famille ni ascendant ni descend

Cote N°3.

Acquisition Klein, 9 juillet 1857. 2 maisons achetées à un limonadier : N° 14 et 16 rue Tronchet. Un document apprend que le solde de cet achat est réalisé par un paiement de 6000 francs le 20 juin 1864.

Publicité de la vente.

Convention sous seing privé relatif à l'acquisition. Cote N°4

Achat du 4 juin 1872 de 290 m² 1 rue Dugesclin : 18 000 francs.

Cote N°5

Achat le 4 septembre 1878 à André Déchaux du 17 rue Tronchet pour 7000 francs. 2000 francs au comptant, 5000 restants un an plus tard.

Cote 6.

8 mars 1874 achat pour 8500 francs :

Un tènement de vigne à La Boisse : +/- 80 ares

Un près « pré de la dame à Nièvroz : 1ha 46 ares.

Une parcelle de bois : 26 ares

Une cave : 3 foudres, 8 tonneaux, 6 benes

Cote 7. Pièce de vigne déjà mentionnée.

Cote 8. Acquisition Montagneux. Pièce de terrain à La Boisse, 16 ares 30 centiares : 580 francs.

Cote 9. Acquisition Raccurt le 26 avril 1874, à La Boisse, 15 ares et 60 centiares : 500 francs.

Cote 10. Acquisition Morel-Crevat le 13 octobre 1874 : 80 ares de vignes à La Boisse + bois : 2800 francs.

Cote 11. Acquisition Gelas les 24 et 29 mars 1878. Parcelle de pré 32 ares : 1200 francs

Cote 12. Cadastre alignement à fin de construction.

Cote 13. Baux des Hospices civils. 14 octobre 1879 : bail d'un terrain de 556 m² pour 14 ans loyer 1400 fr/an.

Cote 14. Locations verbales de mitoyenneté de murs.

Cote 15. Location des constructions de la rue Tronchet. 6 appartements

Aux N° 14 et 16 loyers de 620-280-285-100-200-280.

Au N°17

Pral : 3000 francs.

3 appartements de : 400-650-180.

Cote 16. Vente du fonds de commerce à Félix Bernard et à Albert Faurax : 70 000 francs.

Cote 17. Vente de tous les immeubles de la succession + cession des baux des Hospices aux mêmes : 50 000 francs.

Cote 18. Assurance contre l'incendie.

Cote 19. 75 pièces : Impôts, permis de circuler, eau, gaz, vidanges.

Cote 19 bis. 74 pièces. Procédures, rapports d'experts, assignations, etc.

Cote 20 147 pièces. Factures, notes, mandats, mémoires acquittés 1884-1885

Cote 21. Actions de 100 francs. UMDP.

Cote 22. 32 pièces. Créances diverses.

Cote 23. Registres.

Agendas en couverture de toile verte : opérations de son commerce : 1884-1885.

Registre de même format, cartonné avec dos cuir : compte des employés.

Petit registre cartonné : compte des locations.

Registre intitulé grand livre : compte de la clientèle.

2 – Inventaire après décès

Source : arch. dép. Rhône, 3 E 14 742, minutes du notaire Pierre Garnot

Prisée, lundi 7 décembre 1885 à 10 heures du matin.

Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, il va être procédé à la prisee des meubles et objets mobiliers voitures et chevaux dépendant du fonds de commerce exploité par M. Audiffren de la manière suivante :

Premièrement dans une remise donnant sur la rue Duguesclin et prenant jour sur ladite rue par deux fenêtres, cette remise connue sous le nom de la ferme, il s'est trouvé :		
N°	Descriptif	Prix estimé en francs
1	Un phaéton peint en rouge et filets noirs	300
2	Un milord peint en vert et filets noirs	450
2 bis	Un milord peint en noir et filets rouges	450
3	Une berline peinte en noir et filets rouges	700
4	Une wagonnette peinte en bleu et filets vert	500
5	Un milord peint en vert et filets noirs	450
6	Une chèvre, 2 bas-flancs, une échelle le tout estimé	8
Deuxièmement dans un grenier attenant à la remise nous avons trouvé : 4 caparaçons, une chèvre, un lot de ferrailles, de planches et débarras		15
Troisièmement dans une pièce servant de sellerie, éclairée par deux fenêtres donnant sur la rue Tronchet et une porte donnant sur la cour, se trouvait :		
1	Six harnais doubles	600
2	Deux harnais simples	40
3	Cinq harnais doubles	400
4	Un chevalet, un vieux placard, un placard vitré sans fond, un placard à sept portes, trois chevalets, un grand et deux petits	35
Quatrièmement dans une autre pièce servant de remise éclairée par cinq ouvertures sur la rue Tronchet et une porte donnant sur la cour, se trouvait :		
1	Deux harnais doubles	200
2	Un coupé peint en noir et filets rouges portant N° 550	1000
3	Un landau N° 405 intérieur en cuir	600
4	Un landau N° 241 intérieur drap et cuir	700
5	Un coupé N° 1975	700
6	Un coupé 3/4 N° 291	800
7	Un milord peint en noir double filet vert garni à l'intérieur de cuir	500
8	Un coupé 3/4 N°408	400

9	Une charrette anglaise dite dos-à-dos N° 239	300
10	Une voiture dite bahut, peinte en rouge et montée sur 2 roues	80
11	Un coupé N° 415	800
12	Un landau N° 358	600
13	Un landau N° 501	700
14	Un coupé 3/4 N° 402	800
15	Un compteur à gaz de 20 becs, ses plombs et ses appareils	100
16	Un chariot break N° 242	300
17	Un coupé et un landau en location chez M. Roë	1500
18	Un landau et un coupé en location à Cannes	1200
19	Un coupé N° 412	800
20	Une voiture de place N° 412	500
Les parties nous ayant déclaré que plusieurs voitures ayant appartenues à M. André Audiffren étaient en réparation chez M. Alexandre Tavier demeurant à Lyon, rue Vendôme 53, nous nous y sommes rendus et avons constaté suivant la déclaration dudit M. Tavier carrossier, qu'il se trouvait dans ses magasins parmi les voitures en réparation six voitures appartenant à M. Audiffren et dont le détail suit :		
1	Une berline non finie	700
2	Un coupé 3/4 en réparation	
3	Un break	600
4	Un milord	300
5	Un coupé 3/4 en blanc	600
6	Un chariot non fini	300
Cinquièmement dans une chambre sise au premier étage, éclairée par une fenêtre au couchant, attenant aux appartements qu'habitait M. André Audiffren et sur la porte de laquelle les scellés étaient apposés, il s'est trouvé :		
1	2 tables sur tréteaux, deux chèvres, une échelle, deux chaises, deux chevalets, un étau, le tout estimé	35
2	Six caparaçons, un lot de harnais en réparation	30
Sixièmement dans une petite pièce éclairée par une fenêtre donnant sur la rue Tronchet et contiguë audit grenier, nous avons trouvé		
1	Trois harnais doubles	300
2	Un harnais simple	40
3	Dans un placard vitré se trouvant dans cette pièce et sur la porte duquel les scellés étaient apposés : un lot de surfaits, couvertures, licols et guides, deux colliers le tout estimé à	100
Septièmement dans une autre pièce contiguë à la première : dix pieds de lanternes, un lot de mors de brides, étrilles et brosses, une pièce de sparterie le tout estimé		60
Huitièmement dans une pièce servant de grenier, éclairée par une lucarne donnant sur les toits : un chevalet, un lit fer à sommier, un lot de vieux sacs et débarras, le tout estimé		15
Neuvièmement dans le vestibule servant de corridor : deux chaises de bois et paille, une table carrée le tout estimé		5
Dixièmement un hangar donnant sur la cour : une brouette, un marche pied, une échelle, quatre seaux en bois, trois chèvres		18
Onzièmement dans la première écurie donnant sur la cour il s'est trouvé une paire de chevaux alzans hors d'âge estimé		300
Douzièmement dans la deuxième écurie donnant aussi sur la cour et prenant jour sur une autre		

cour :		
1	Une paire de chevaux rouan (cheval et jument)	1500
2	Une paire de chevaux bais (deux juments) hors d'âge	500
3	Une paire de chevaux bai brun (deux juments)	1200
4	Une paire de chevaux noirs (un cheval et une jument) haute taille	1500
5	Une paire de chevaux noirs (hors d'âge)	1000
6	Une paire de chevaux noirs (hors d'âge)	1000
7	Une paire de chevaux bais hors d'âge	1000
8	Deux chevaux noirs hors d'âge	1000
9	Deux chevaux bais hors d'âge	1200
10	Une jument noir hors d'âge	300
Total		30 731

3 – Actif et passif.

Sources : archives départementales du Rhône, 3 E 14 742, registre de juillet à décembre 1885. Notaire Paul Garnot. Succession André Audifrin

A - Bonnes créances

1 – Espèces chez le défunt	107,50
2 Cautionnement des Hospices civiles de Lyon	7482
3 – Loyer Bruttat rue Tronchet 14	43,53
4 – Loyer Bergeon	46,87
5 – Loyer Bouron	13,89
6 – Loyer Louis Guinet	113,57
7 – Loyer Pral, loueur de chevaux, 17 rue Tronchet.	1216,67
8 – Loyer Mara	162,22
9 – Loyer Perret	263,62
10 – Loyer Goumy	59,11
12 – Fayet, rentier à Lyon, 9, rue de la Monnaie	581
13 – Monroë, rentier à Lyon, 36 Place Bellecour	620
14 – Mme veuve Bourniols	525
15 – barré	-
16 – M. Fontaine, loueur de chevaux avenue de saxe 76	87
17 - M. Couty, rentier à Lyon, quai de l'Est	644
18 – M. Maurel fabricant de soierie à Lyon, avenue de Saxe 71	2550
19 - Blanc Ferrouillat, avenue de Noailles 56	120
20 – M. Lestra, 13, cours Morand	13,50
21 – M. Trouilleur, 23, cours Morand	12
22 - M. Audibert, 1, Grande rue des Feuillants	17
23 – M. Vermorel, place Tolozan	500
24 – Général de Boério	130
25 – M. Giraud, 8, quai de l'Est	152
26 – M. Bellon, propriétaire à Saint-Cyr	206
27 – M. Collenille, cours Morand	96
28 – M. Geoffray de Corbas	133
29 – M. Pignatel, 16, quai des Brotteaux	110
30 – M. Tresca, 29, avenue de Noailles	1023

31 – M. Boële, 16, rue Molière	420
32 – M. Liliental, 13, quai de l'Est	1709
33 – Mme veuve Boisgard, rentière, 1, place Perrache	75
34 – Monroë	389
35 – M. Fontaine	87
36 – Albert Faurax, 1, cours du Midi	17,50
37 – C...ans, 3 rue Pierre Corneille	190
38 – Le même pour solde de compte supplémentaire	50
39 – M. Riboud, 34, quai de l'Est	234
40 – M. Martin, 6, quai de Retz	400

B – Créances douteuses dont l'existence n'est pas bien établie pour la plupart et considérées comme étant d'un recouvrement désespéré.

1 – M. Jourdan	96
2 – M. Matagran	30
3 – M. Henri, 34, rue Lafond	160
4 – Étienne Laurent, 32, rue Dugesclin	70
5 – M. Rival, 16, quai des Brotteaux	425
6 – Mme Chapuis, 5, rue Rabelais	120
7 – M. Lucet de Lyon, rue Saint-Dominique	80
8 – M. Clémense, 22, rue d'Algérie	85
9 – pas compté	
10 - M. Balai de Lyon, 3, rue Bellecombe	49
11 – M. Seux, quai Saint-Vincent	
12 - M. Pierre Charrel de Lyon, 12 place Saint-Pothin, en faillite	196
13 – M. Andrieux, député du Rhône	146
14 – Mme veuve Dutel ou Durel, 45, rue Franklin	30
15 – M. Roussel de ?	30
16 – M. Guérin, banquier, 31, Puits-Gaillot	60
17 – Loyer M. Delhaire, de Lyon, 14, rue Tronchet	731
18 – Loyer même adresse	125, 60

C - Vente des biens immobiliers de la succession Andiffirin André

Source : arch. dép. Rhône, 3 E 14 743, minutes de Me Garnot notaire à Lyon janvier-juin 1886
12 juin 1886

Vente à Albert Faurax et Félix Bernard

Ils ont acquis conjointement les biens d'André Audiffirin

a – Immeubles.

Terrain 988,61 m² : une maison rez-de-chaussée + 2 étages, écuries, remises et autres bâtiments. Rue Tronchet 14 et 16.

Terrain de 556,70 m² : une maison rez-de-chaussée + 1 étage, une écurie, un hangar et autres bâtiments. Rue tronchet 17

Un terrain de 290 m² rue Duguesclin N°91 avec différentes constructions.

Une propriété commune de La Boisse canton de Montluel, arrondissement de Trévoux au lieu-dit Moulin Cassal.

Une maison d'habitation + dépendances avec cour et jardin enclos le tout planté d'arbres fruitiers : 3 ha 39 ares.

Un pré appelé pré de la Dame, commune de Nièvroz, canton de Montluel : 1 ha 46 ares.

Le tout acheté 50 000 francs.

b – Fonds de commerce

Valeurs mobilières

vente du fonds : reste dû : 36 958 francs.

Loyers de la rue Tronchet : 2509 francs.

Mobilier de la maison de Montluel : 9000 francs

valeurs immobilières : les immeubles : 44 500 francs.

Total : 94 467 francs. La moitié pour chacun soit 47 233, 80 francs.

Bernard reprend la créance sur Place et Faillebin

Il reprend créance de 5 500 francs : vente Pré de la Dame.

La 1/2 des locations.

Quelques biens immobiliers de Montluel.

M. Bernard : étude de Me Verrier, rue de la république 28 à Lyon.

Faurax : étude de Me Garnot, place Bellecour 16.

Document N° 2 Données relatives à la succession BELLON Jules Antoine Oswaldavin loueur de voitures à Lyon.

Source : arch. dép. Rhône, 446 Q 71, folio 96.

Est décédé en son domicile 24 rue Malherbes le 24 août 1898.

Veuf en premières noces de Mme Caroline Claudine Lacroix et époux en seconde noces de Mme Victorine Bouchon.

M. Bellon laissant :

I – Mme Victorine Bouchon veuve en premières noces de M. Jean-Henry Bastide, son épouse restée sa veuve comme habile à se dire et porter donataire d'un 1/4 de toute propriété des biens composant la succession dudit Bellon en vertu d'un acte de donation entre époux par Me Trévoux notaire à Lyon le 10 novembre 1897.

Étant fait observer que M. et Mme Bellon étaient mariés sous le régime de la communauté des biens réduits aux acquêts aux termes de leur contrat passé devant Me Trévoux et de son collègue, notaires à Lyon, le 4 octobre 1886, mais que suivant déclaration passé au greffe du tribunal civil de Lyon le 27 janvier 1899 Mme Bellon a renoncé purement et simplement à ladite communauté réduite aux acquêts.

II – Et comme habiles à se dire et porter ses seuls héritiers de droit et à réserve conjointement pour le tout soit séparément soit pour un tiers

Benoîte Bellon, célibataire majeure n'exerçant pas de profession demeurant à Lyon rue Malherbes 24.

Isidore François Bellon, majeur, ouvrier sellier, même adresse.

Pierre Antoine.

Ses trois enfants nés de l'union avec Mme Caroline Claudine Lacroix sa première épouse prédécédée.

Ainsi que le tout est constaté dans l'intitulé d'un inventaire après le décès de M. Bellon par ledit Trévoux en date au commencement du 14 septembre 1898.

Succession

1 – Mobilier : 814 francs.

- 2 – Le montant de l'estimation du matériel du fonds de loueur de voitures que ledit Bellon exploitait et dont la description a également été faite : 37 300 chevaux
- 3 – Le fonds de loueur, achalandage et clientèle : 5000 francs.

Acte de mariage

Source : arch. mun. Lyon, 2 MI 806, acte N°376 du 7 octobre 1886, VI^e arrondissement de Lyon

Bellon Jean Antoine Oswaldavin, veuf de Caroline Claudine Lacroix décédé 3^eme arrondissement de Lyon le 12 juin 1886, né à Saint Paul arrondissement de Barcelonnette (Basses Alpes) le 19 février 1840, fils majeur de défunts Jean-François Bellon, décédé à Saint-Paul en 1849 et de Marie Mercheyer décédée dans la même localité en 1845.

Bouchon Victorine, domiciliée 24 rue Malesherbes veuve de Jean-Henri Bastide décédé dans le VI^e arrondissement le 12 avril 1886, née le 9 mai 1847 à Chassins arrondissement de l'Argentière (Ardèche), fille majeure de feu Frédéric Bouchon et de vivante Honorine Constaury, propriétaire domiciliée à Lyon, 147 rue Cuvier.

Témoins :

Antoine Maury, 64 ans, maréchal-ferrant, rue de Chartres 125.

Bouchon Joseph, 43 ans employé, rue Richelieu 59.

Caudet Pierre, 60 ans, garçon de bureau, avenue de Noailles 56.

M. Pierre, 34 ans, même profession et même adresse.

Acte de mariage

Source : arch. mun. Lyon, 2 MI 796, acte N°238, 31 août 1871

Bellon Jean Antoine Oswaldavin, cocher, domicilié rue de Créqui N°73, épouse Lacroix Caroline Claudine sans profession vivant chez sa mère rue de Créqui N°73, née le 23 juin 1850. Fille majeure reconnue de Benoîte Lacroix, sans profession. Contrat de mariage chez maître Essurty (?), notaire à Lyon, le 16 mai 1871.

Témoins :

Maury Antoine maréchal ferrant, 49 ans, rue du Sacré-Cœur.

Charles Chabaud, tisseur cours d'Herbouville, 41 ans,

François Guinet, cocher de fiacre rue de Créqui 73.

Pierre Julien, bourrelier, 54 ans, rue Basse-Combalot N° 15.

Caroline Claudine Lacroix, épouse Bellon.

Source : arch. dép. Rhône, 446 Q 30, folio 9

Est décédée à Monplaisir le 12 juin 1886 dans une maison de santé.

Laisse comme héritiers 3 enfants

Benoîte.

Isidore François.

Pierre Antoine.

Contrat de mariage le 16 mai 1871 par Me Curty, notaire à Lyon, communauté réduite aux acquêts.

Elle apporte : 400 francs de son trousseau

Elle apporte : 1500 francs en espèces

Bellon apporte 1000 francs.

Le même contrat stipule que François Guimet et Benoîte Lacroix, sa femme lèguent tous leurs biens à la future épouse mais gardent l'usufruit au profit du survivant des donataires jusqu'à son décès.

Actif de communauté : inventaire après décès Me Lavirotte 16 juillet 1886

Mobilier meublant : 167 francs.

Matériel du fonds de commerce, voitures, chevaux, paille et foin estimé à 2551 francs

Créances commerciales au nombre de 9 pour 778 francs

Achalandage fond de loueur : 100 francs.

Total de 3 596 francs.

Source : arch. dép. Rhône, 446 Q 30, folio 14.

Déclaration complémentaire à la succession de Caroline Claudine Lacroix.

La part en nue propriété revenant à Bellon a été omise. En effet François Guimet décédé le 30 juillet 1874 dans son domicile rue de Créqui. Les sommes sont les suivantes :

3759 francs de l'actif de la succession Guimet-Lacroix

4000 francs cession d'un fonds de voitures publiques exploitée par feu Guimet à Jaccaz, rue de Créqui N°73.

Total de l'actif 7759 francs.

La nue propriété pour Bellon est de 3 289 francs.

Document N° 3 Données relatives à la succession Gathier Jean-Claude, maître de remise à Lyon

Source : arch. dép. Rhône, 53 Q 170, folio 147

Maître de remise.

Est décédé dans son domicile rue Duhamel N°7 le 13 juin 1902.

Laisse 3 héritiers :

Jeanne Marie Pauline Gathier.

Marie Séraphine Pierrette Gathier.

Claudius Marius Joannès Gathier.

La veuve usufruitière du 1/4 des biens : Marie Barroux, 42 ans, sa veuve née le 4 décembre 1860 à Saint-Marcellin (Loire).

Inventaire Me Porte, notaire à Lyon, le 15 septembre 1902.

Communauté réduite aux acquêts, acte Me Teillard, notaire à Saint-Marcellin (Loire), le 9 février 1889.

La future :

Trousseau à reprendre en nature + divers objets mobiliers pour une valeur de : 250 francs.

2000 francs en espèces.

Le futur :

Trousseau à reprendre en nature.

2000 francs en espèces.

Reprises :

Mme Gathier :

Somme de 2250 francs.

Soulte de 160 francs succession de son père Noël Barroux

Une somme de 1350 francs représentant le prix de divers biens immeubles revendus en cours de mariage suivant acte Me Therpin, notaire à Saint-Marcellin (Loire) le 16 juin 1889 et suivant un autre acte reçu Me Gaumont au même lieu les 4 et 26 mars 1897.

Total : 3760 francs.

D'où il faut réduire des récompenses à la communauté par Mme Gathier pour la part de sa charge dans les dettes de la succession de son père s'élevant à 876 francs.

Reste 2883 francs.

M. Gathier :

71 francs pour acte Me Brun, notaire à Cessieu (Isère), le 15 mars 1899 donation partage anticipé fait par Mme Seignier, épouse de Paul Gathier, mère du défunt à ses 4 enfants : 2075 francs. Il cède les biens sans doute immobiliers de cette donation. Elle est encore due.

Reprise des époux Gathier-Barroux : 4812,45 francs.

Communauté :

1 – Mobilier prisé dans l'inventaire : 2024 francs.
2 – Prix d'un fonds de remise et écurie avec construction sur le terrain d'autrui appartenant aux époux Gathier et vendue à M. Terreaux, maître de remise mais dont la vente n'a été réalisée suivant acte reçu Porte le 8 août 1902 : 12 500 francs.
3 - Une propriété sise à Chaponost lieu de Tomballes :
- une maison
- jardin
- vignes et pré
Superficie 2 ha 32 ares. Non loué mais susceptible de l'être pour 700 francs par an soit en capital au denier 25 : 17 500 francs.
4 – Un fonds en nature de pré et terre sur la même commune, lieudit des Saignes, de la superficie de 112 ares. Non loué mais susceptibles de l'être : 150 francs/an soit un capital de 3750 francs.
Il s'agit de conquêts de communauté acquis pendant le mariage : 2 sentences d'adjudication tranchées par le tribunal civil de Lyon :
12 mars 1892
9 avril 1892
Total de l'actif commun : 35 774
D'où il faut déduire
1° la reprise des époux : 4812,45 francs.
2° La somme de 2600 francs montant d'un billet souscrit par les époux Galthier au profit de Mlle Louise Priez demeurant au Perréon (Rhône) et les intérêts sur cette somme à 4% depuis le 31 juillet 1901 au décès suivant acte et affectation en due et bonne forme : 2027,39 francs.
Ensemble somme de 6839,78 francs.
L'actif de la communauté est de 28 934,22 francs
Succession (part aux héritiers)
1° 1/2 des bénéfices de la succession.
2° reprises de M Gathier.
3° La part revenant à M. Gathier dans la succession non encore liquidée de son père et mère ladite part comprenant :
Le 1/4 d'un livret d'épargne de la Tour du Pin : 900 francs.
Le 1/4 d'un titre de rente française 3,5 % au nom de Seignier Séraphine, épouse de Paul Gathier de 129 francs.
Capital : 4300 francs. Total 5200 dont le 1/4 au de cujus : 1300 francs.

Document N° 4 Données relatives à la succession Verger Françoise, épouse Jean Thermet loueur de voitures à Lyon.

Acte de mariage.
Source : Arch. mun. Lyon 2 MI 722.
Le 20 mai 1880 ont comparu Jean Thermet né à Sainte-Julie (Ain) le 6 avril 1851, cocher demeurant à Lyon , 5 quai des Célestins, fils majeur de défunt Jean Thermet et vivante Anthelmette Genan cultivatrice demeurant à Sainte-Julie (Ain) qui l'autorise
La demoiselle Françoise Verger, née à Crémieu (Isère) le 22 avril 1853, cuisinière demeurant à Lyon 5, quai des Célestins, fille majeure de Claude Verger et Antoinette Cottin, cultivateurs demeurant à Crémieu qui l'autorisent.
Contrat du 21 janvier 1880 dressé par Me Charveriat, notaire à Lyon.
Présence : père et mère de l'épouse
Mère de l'époux.

Témoins :

Michel Thermet, 37 ans, cafetier cours Lafayette 32

Jean-Lucien Chaleyssin, employé de mairie place du pont

Eugène Thermet, 24 ans cordonnier à Sainte-Julie (Ain)

Félix drapier, 24 ans, voyageur, 15, rue Puits-Gaillot.

Succession.

Source : Arch. dép. Rhône 446 Q 56 folios 79-80

Jean Thermet loueur de voitures demeurant à Lyon rue Rabelais N°5 lequel a fait la déclaration qui suit :

Mme Françoise Verger en son vivant épouse du Mandant est décédée en leur domicile le 8 mai 1895 laissant pour seule héritière sa fille mineure Jeanne Antoinette Thermet sous la tutelle légale de son père ; le mari ayant droit à l'usufruit du quart.

Les époux Thermet s'étaient mariés sous le régime de la communauté d'acquêts suivant contrat par devant maître Charveriat notaire à Lyon le 21 janvier 1880.

Reprise de l'épouse :

Trousseau constitué : nature

Espèces constituées : 2600 francs

Somme recueillie dans la donation partage Me Chabert notaire à Crémieu, le 26 mars 1895.

Le mari :

Trousseau constitué : nature.

Espèces constituées : 2400 francs.

Total des reprises : 7920 francs

La communauté.

Inventaire dressé par Me Verrier, notaire à Lyon le 17 juin 1895 :

1- mobilier proprement dit.

Meubles meublants, linges, bijoux, trousseau de la decujus, chevaux, voitures et fournitures : 11 142 francs ; dans cette somme le trousseau de la défunte figure pour 68 francs.

Reste 11 074 francs.

2 - livret de la caisse d'épargne : 1318 francs.

3 - livret d'épargne au nom de la défunte : 159 francs

4 - créances commerciales : 465 francs.

Total 13 014 francs.

Déduire les reprises : 7920, 49.

Reste 5094

1/2 à chaque époux : 2547, 24 francs.

Recherches complémentaires :

- l'inventaire dressé par le notaire ;

- l'acte de décès de Françoise Verger ;

- le contrat de mariage et l'acte de mariage.

Document N° 5 Données relatives à la succession Bousquet Jacques Louis Adrien, sellier carrossier à Lyon

Sellier carrossier 19, rue Sala.

Source : arch. dép. Rhône, 53 Q 144.

Est décédé le 1^{er} juin 1898 dans son domicile.

Laisse pour seuls héritiers :

1 – Adrien Henri Joseph Bousquet, célibataire majeur, ouvrier carrossier demeurant à Lyon 19, rue Sala.

2 – Paul-Émile Louis Salvy Bousquet, mineur sous la tutelle légale de sa mère.

Aux termes de leur contrat de mariage passé devant Me Pradier notaire à Valence le 6 août 1872, M et Mme Bousquet ont adopté le régime de la communauté de biens réduite aux acquêts et se sont fait donation au profit du survivant de l'usufruit de la moitié de tous les biens et immeubles devant composer la succession du premier mourant.

Le futur époux s'est constitué un trousseau estimé 100 francs.

La future épouse s'est constituée un trousseau estimé 300 francs.

L'inventaire après le décès de M. Bousquet a été dressé par Me Deressy notaire à Lyon le 16 juillet 1898.

Communauté.

1 – Mobilier prisé à l'inventaire : 949 francs.

2 – Argent comptant au jour du décès : 30 francs.

3 – Fonds de commerce de sellier-bourrelrier-carrossier exploité par M. Bousquet à Lyon rue Sala 19 et 26 comprenant :

A - marchandises : 5861, 40 francs.

B - matériel prisé : 676 francs.

Détail à l'inventaire.

C – Clientèle et achalandage dudit fonds estimé 1000 francs

D – Les créances dont le détail suit :

42 francs dus par M. Augagneur demeurant à Lyon.

260 francs dus par M. Barrard demeurant à Caluire.

200 francs dus par M. de Bernis demeurant à Sathonay.

150 francs dus par Berthoux à Lyon, quartier de Vaise.

300 francs dus par M. Berthelet à Tarare.

150 francs dus par la succession de M. de Christot

130 francs dus par M. Escoffier à Lyon.

210 francs dus par Mme Giraud à St. Rambert-l'Île-Barbe.

600 francs dus par M. Jourdan demeurant au château de Marcilloles (Isère).

1200 francs dus par M. du Villard demeurant au château de Pralong (Loire).

50 dus par divers.

Ensemble : 3472 francs.

E – Le prorata de location au jour du décès de M. Bousquet de la propriété de Bron. Conquet de communauté : 16, 65 francs.

F – Le montant des récompenses dues par Mme Bousquet à la communauté à raison d'immeubles indivis sis à Bourg-les-Valence suivant actes reçus par Me Dorival et Bonnet notaires à Valence les 8 mars et 18 août 1895 : 1413 francs.

Ensemble 13 418 francs.

Note additionnelle : en regardant la liste des bourrelriers on voit que le fonds de Bousquet a été acheté à un certain Garnier entre 1887 et 1891.

Document N° 6 Collaborateurs de la classe 44 à l'Exposition universelle et coloniale de Lyon en 1894 : propositions des ouvriers à honorer d'une distinction

Source : arch. mun. Lyon, 781 WP 33

A – Maisons contactées :

Tavier, 53, rue Vendôme.

Thivolle, 43, chemin de Gerland.

Vigne-Guillet, 37, quai de la Charité.

Weitz, chemin des Culattes.
Jugney, 89, rue de Crillon.
Marck, 253, rue Boileau.
Martin et Prudhomme, 31, rue Vaubecour.
Notaire, 115, rue Bugeaud.
Pailly, 2, place Saint-Michel.
Phébus, 4, rue de la République.
Rochet et Schneider, 93, avenue de Saxe.
Pinguely, 65, rue Bugeaud.
Boyriven, 1, rue Lanterne.
Chantiers de la Buire, rue Rachais.
Fageot, 47, boulevard du Nord.
Gacon, 16 rue du Bélier.
Roesch.
Faurax.

B – Ouvriers proposés par les patrons.

Carrosserie Alexandre Tavier, 53 rue Vendôme Lyon.

Médaille d'argent 1894. Frein universel télosphérique. Breveté.

Présente deux ouvriers « qui sont dans la maison depuis 20 ans, c'est-à-dire avant que j'en sois possesseur. Ouvriers capables, honnêtes.

1) Ecochard Hippolyte : charron.

2) Lachaize : forgeron.

Carrosserie Faurax, Lyon.

Convert. Contremaître entré dans nos ateliers en 1864. 30 ans de service.

2) Van – Cauvelaert Louis. Contremaître de la garniture entré en 1863, 31 ans de service.

3) Delery. Contremaître de la forge entré en 1868, 26 ans de service.

4) Collier Georges. Contremaître de la peinture, entré en 1874, 26 ans de service.

5) Venajol. Contremaître de l'harnachement, entré en 1884, 10 ans de service.

6) Dufour, forgeron entré en 1880, 14 ans de service.

Fabrique de colliers et peausserie Martin & Prudhomme, 33 rue Vaubecour, Lyon.

1) Veyrat Joseph. Né le 2 juillet 1861 à Carouge (Suisse) entré le 5 février 1886 ouvrier capable et travailleur sachant faire toute espèce de gros colliers. A participé aussi pour une bonne part dans les travaux de l'exposition ouvrière.

2) Germain Jean-François né à Saint-Christophe-le-Laris (Drôme) le 7 janvier 1854. Entré le 20 juillet 1887, ouvrier capable et travailleur pour le gros collier de charrettes et char à banc.

3) Salippe Guillaume né le 8 mars 1867 à Anse (Rhône) entré le 7 janvier 1892 comme 1er ouvrier pour la fabrication du collier anglais de tout genre ayant participé aux travaux de la Chambre syndicale (sellerie).

4) Arsème Gamel né le 22 novembre 1868 à Saint-Julien du Serre (Ardèche) entré le 2 août 1892 comme ouvrier monteur de collier et selle de limon ayant participé aux travaux de la chambre syndicale (bourrellerie).

Carrosserie Roesch (maison fondée en 1804).

1) M. Sébastien Bol, 61 ans, contremaître des forges travaillant dans la maison depuis 1854 soit 40 ans.

2) M. Auray Tony, 46 ans, contremaître des selliers travaillant à la Maison depuis 1864 soit 30 ans. Ancien apprenti absenté pendant 3 ans sans traitement.

3) M. Fontompe Louis, 47 ans contremaître des charrons travaillant à la maison depuis 1872 soit 22 ans.

M. Fanton Julien, 35 ans, premier forgeron travaillant à la maison depuis 1890 soit 4 ans.

Carrosserie Ancienne Maison Guillet, Vigne Guillet gendre successeur, quai de la Charité 37-39.

Ci-dessous la liste des ouvriers de ma Maison les plus méritants :

Fontanel Camille, 30 ans, contremaître peintre, 12 ans de service

Thiselle Pierre, 50 ans, sellier garnisseur, 5 ans de service.

Angélie Joseph, 40 ans, charron, 4,5 ans de service.

Jugnet et Cie.

Aillot-Lonet Eugène, 51 ans contremaître peintre, 19 ans de service. À part ses soins constants et son dévouement continué contribué fortement à la prospérité de la Maison, a su organiser son travail de peintre de façon à diminuer le prix de revient dans la mesure du possible. Tout en excellant dans la peinture des jouets, Monsieur Aillot a su se mettre à la hauteur d'une tâche plus difficile en faisant la peinture des voitures d'attelage d'une façon parfaite.

Tripier Henri, 42 ans, forgeron en carrosserie, 7 ans de service. Ouvrier forgeron sortant des premières maisons. A été désigné par le syndicat des ouvriers carrossiers de Lyon comme délégué à l'Exposition universelle de Paris 1889. Connaît d'une façon parfaite la forge entière de toutes les pièces de carrosserie d'une voiture d'attelage. À su rendre de grands services à la Maison en créant des modèles de petites voitures d'attelage pour ânes et poneys, ayant obtenu de légitimes succès d'une part et de l'autre par son travail continué et la parfaite connaissance de son métier.

Lyon le 28 août 1894, Jugnet et Cie.

Document N° 7 Données relatives à la succession Goutebroze Claude Marie, ouvrier charron

Source : arch. dép. Rhône, 446 Q 96 folio 124 bis

Est décédé à l'hôpital de Saint-Pothin le 10 mars 1901. Domicilié rue du Repos N°30.

Célibataire majeur

Laisse comme héritiers

Jean Goutebroze, son père sabotier demeurant à Seillonnaz pour 1/4 à réserve.

Son frère Goutebroze pour les 3 autres quarts

Mais au terme de son testament fait olographe à Lyon le 8 mars 1901 et déposé après formalités légales aux minutes de Me Dusserre, notaire à Lyon le 4 juin 1901 M. Gouttebroze a institué pour légataires universelles :

Mlle Florine Anne Ghizhizola, tisseuse ;

Melle Anthelmette Roggio, tisseuse.

Demeurant toutes deux à Lyon Grande rue de la Croix Rousse 85 à charge pour elles de donner une somme de 100 francs à la commune de Seillonnaze (Ain) pour les frais de l'enterrement de sa grand-mère et pour mettre une pierre sur sa tombe.

Actif de la succession.

Les immeubles sont grevés de l'usufruit de Mme Anthelmette Violet veuve de Cyriac Curtillat née à Serin commune de Marchamp canton de Lhuis (Ain), le 15 juillet 1815. Comme l'usufruitière a plus de 70 ans la valeur de la nue propriété représente 9/10e de 462,50 francs soit 416,25 francs dont le 1/4 revient au père : 104,62 francs et 3/4 aux légataires soit 312,18.

Les biens ruraux :

une terre : de 4 ares et 40 centiares dont le revenu est de 2 francs.

Une terre en nature de pâture : 12 a et 60 c revenu 20 centimes

Une terre : 4 a et 10 c : 40 centimes

Une pâture : 7 a et 90 c : 10 centimes.

Une terre : 6 a et 90 c : 40 centimes.

Une terre 3 a et 90 c : 60 centimes.
Un pré : 5 a et 50 c : 5 francs.
Un pré : 1 a et 60 c : 1 franc.
Une terre : 8 a et 50 c : 40 centimes.
Un pré : 1 a et 40c : 25 centimes.
Une pâture 3 a et 30 centiares : 10 centimes.
Une terre : 4 a et 40 centiares : 60 centimes
Une broussaille : 2 a et 80 centiares : 10 centimes.
Une vigne pâture : 2 a et 20 centiares : 25 centimes.
Une terre : 2 a et 70 centiares : 1 franc.
Un bois : 18 ares et 60 centiares : 80 centimes.
Une vigne pâture 3 a et 50 c : 80 centimes.
Une terre : 6 a : 2,50 francs.
Une terre : 4 a et 40 centiares : 50 centimes
Une terre : 4 a et 90 centiares : 2 francs.
Une terre : 7 a et 80 centiares : 4 francs.
Un pré : 1 a et 80 centiares : 1 franc.
Une terre : 11 a 70 centiares : 1,20 francs.
Un bois : 15 a et 30 centiares : 60 centimes.
Total : 25 francs

Une maison d'habitation sise à Chasaz commune de Seillonnaz : 1 rez-de-chaussée construit sur caves et un étage le tout d'une superficie de 1 are et 20 centiares d'une valeur locative de 15 francs.

Immeubles ruraux : 25 X 25 = 625 francs.

Immeuble urbain : 15 X 20 = 300 francs

Total : 925 francs.

La 1/2 au défunt soit 462,50 francs.

Document N° 8 Statuts de l'association coopérative anonyme des ouvriers de la sellerie lyonnaise et liste des actionnaires

Source : arch. dép. Rhône, 6 UP 1/130.

Association coopérative anonyme des ouvriers de la sellerie lyonnaise.

Statuts

Titre premier

But de la société, dénomination, siège social, durée

Article premier. Il est formé entre les soussignés ouvriers selliers et de parties similaires et tous ceux qui adhéreront par la suite aux présents statuts, une société coopérative de production anonyme à capital variable, sous la dénomination d'association coopérative anonyme des ouvriers de la sellerie lyonnaise.

Article 2. La société a pour but d'occuper ses adhérents dans la mesure du possible en exploitant l'industrie de la sellerie et de toutes les parties s'y rattachant.

Article 3. Le siège social est établi Impasse de Savoie 1, il pourra être transféré en tout autre endroit par décision de la société.

Article 4. La durée de la société est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années à partir de sa constitution définitive.

Titre deuxième

Fonds social, actions, transferts

Article 5. Le capital social est fixé à trois mille cinq cents francs représenté par septante actions de cinquante francs.

Article 6. Il pourra être augmenté conformément aux dispositions des articles 48 et 49 de la loi du vingt-quatre juillet mil huit cent soixante-sept. Il pourra par contre être réduit par suite des reprises d'apports résultant des retraites, d'exclusions ou de décès d'associés, mais le capital ne pourra pas être réduit au-dessous de la somme de deux mille francs qui formera le capital minimum irréductible.

Article 7. Le montant de chaque action est payable savoir :

Un cinquième en souscrivant le reste par cotisation hebdomadaire de UN franc au moins.

Toutes ces actions sont nominatives et n'auront droit à la répartition du dividende qu'une fois libérées.

Le capital social a droit à un intérêt fixe de quatre pourcent. Ce taux peut être augmenté ou diminué par l'assemblée générale.

Article 8. Les versements sur les actions devront avoir lieu au siège social. Lors de chaque versement, il sera remis au souscripteur un reçu provisoire détaché d'un livre à souche. Après la libération complète les reçus seront échangés contre un titre nominatif d'action. Ces actions sont indivisibles, et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chacune d'elles. La responsabilité de chaque actionnaire est limitée à la valeur de son ou ses actions.

Article 9. Les actions ne sont transmissibles que par une inscription sur les registres de la société signée du cédant et du cessionnaire qui devra comme tous les souscripteurs remplir les conditions exprimées en l'article 11. Toutefois le transfert est subordonné à l'agrément du conseil d'administration et, en cas de non-acceptation, soumis à l'approbation de l'assemblée générale.

Article 10. Des poursuites pourront être faites contre tout actionnaire en retard de ses versements ou simplement il pourra être déchu de ses droits par décision du Conseil d'administration. Alors il lui serait remboursé sans intérêt une somme égale au montant de ses versements remboursables d'après la loi, moins le cinquième de sa souscription.

Toutefois, le conseil d'administration sera juge des motifs du retard des versements et ajournera la déchéance s'il y a lieu à l'assemblée générale qui statuera définitivement.

Titre troisième

Admission, démission, exclusion, décès

Article 11. Nul ne pourra être admis à souscrire s'il n'est ouvrier de l'une des parties de la profession, être agréé par le conseil d'administration et admis par l'assemblée générale.

Article 12. L'associé qui cessera de faire partie de la société soit par le fait de sa volonté soit par un vote de l'assemblée générale restera soumis, conformément à la loi, pendant cinq ans envers ses associés et les tiers à toutes les obligations existant au moment de sa retraite, d'après le suivant inventaire pour compte sera réglé.

En cas de remboursement aux actionnaires démissionnaires qui ne trouveraient pas à transmettre leurs actions à des concessionnaires acceptés par la société, celle-ci pourra exiger un délai de trois ans pour rembourser à partir du jour de la démission qui devra être donnée par écrit et signée. Toutefois, si les actions à rembourser étaient jugées trop nombreuses comme diminuant trop le capital social, la société ne rembourserait par année qu'un quart des demandes à partir de trois ans écoulés.

Article 13. Tout sociétaire qui, par ses agissements, occasionnerait un préjudice moral ou matériel à la société, qui aurait fraudé ou cherché à frauder la société, pourra être déclaré exclu de l'association. Un rapport relatant les faits motivant la demande d'exclusion sera dressé par le Conseil d'administration pour être soumis à l'assemblée générale. Convocation spéciale sera adressée à l'actionnaire mis en cause afin qu'il puisse venir présenter sa défense. Faute par lui de se rendre à cette invitation, la décision de l'assemblée générale sera sans

appel. Le membre exclu et démissionnaire ne pourra à aucun titre s'immiscer dans les affaires de la société et il devra subir le transfert de sa ou ses actions à ses risques et périls.

Article 14. Les héritiers ou ayants droits d'un actionnaire décédé, démissionnaires ou exclu ne peuvent, sous aucun prétexte, exercer aucune action contre l'association, apposition de scellés, confection d'inventaires, etc. Le remboursement du compte du décédé sera arrêté après l'inventaire ayant précédé le décès : le transfert des actions devra avoir lieu aussitôt que possible.

Titre quatrième

Administration

Article 15. La société est administrée par un conseil d'administration de cinq membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires à la majorité absolue des suffrages. Il pourra être augmenté par décision de l'assemblée générale.

Article 16. Il est nommé pour deux ans et renouvelable par moitié chaque année dans la première quinzaine de janvier, la première moitié sortante sera tirée au sort.

Les membres du Conseil d'administration sont révocables et rééligibles. Les actions possédées par chacun des administrateurs seront déposées dans la caisse de la société pour demeurer affectées à la garantie de leur gestion.

Ces actions sont inaliénables.

Les administrateurs qui cesseront leurs fonctions pourront, dès qu'ils seront remplacés, rentrer en possession de leurs titres, si aucune malversation ne leur est imputée.

Article 17. Les membres du Conseil d'administration se réuniront au moins une fois par mois et autant de fois qu'ils le jugeront nécessaires et que les besoins de la société l'exigent.

Article 18. Le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour représenter la société dans toutes les circonstances. Ses pouvoirs sont aussi étendus que ceux d'un gérant d'une société en nom collectif. Il peut traiter, transiger, consentir tous désistements, mains levées, antériorités et autres facultés avec ou sans constatation de paiements.

Le Conseil d'administration est autorisé à contracter tous compromis et à consentir toutes délégations, transferts avec ou sans garantie au profit de tous prêteurs et de tous établissements financiers, des sommes pouvant être dues à l'association, pour marchandises ou travaux exécutés par elle pour le compte de l'État français, des départements, des villes, des communes et des particuliers.

Il peut également consentir toutes délégations et transports avec ou sans garantie en raison des sommes pouvant faire l'objet des cautionnements fournis pour la société.

Il stipule le taux de l'intérêt, il donne main levée avec ou sans paiement, transige toute affaire intéressant la société.

Il consent toutes antériorités et subrogations dans l'effet de tous privilèges, hypothèques et actions résolutoires.

Il délègue tout ou partie de ses pouvoirs soit au directeur soit à un membre du Conseil d'administration.

Les extraits des délibérations du conseil d'administration à produire aux tiers sont signés par le directeur et un membre du conseil.

Article 19. Le Conseil d'administration, étant sous le contrôle direct d'une commission de surveillance, ne peut dans aucun cas, refuser les renseignements demandés par les membres de ladite commission, lesquels ne pourront s'ingérer dans les affaires administratives.

Article 20. Le droit de révocation des administrateurs est exercée par les assemblées générales sur la demande de la commission de surveillance ou sur la demande signée du tiers des actionnaires au moins, et adressées à la commission de surveillance, qui aura le droit de convoquer les actionnaires en assemblée générale extraordinaire afin de pouvoir statuer sur les cas soumis à son appréciation.

Article 21. En cas de vacances par suite de décès, démissions en autres causes, le Conseil d'administration, d'accord avec la commission de surveillance, jugera s'il doit, pour pourvoir à la vacance, attendre l'assemblée générale ordinaire pour nommer par l'élection le ou les membres à remplacer.

Les mêmes dispositions sont applicables, dans le même cas, à la commission de contrôle.

Les membres nommés pour pourvoir aux vacances continueront seulement la durée du mandat des membres remplacés.

Article 22. La présence de trois membres est nécessaire pour la validité des délibérations du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration dressera chaque trimestre et présentera à l'assemblée générale un état de la situation active et passive ; cet état est mis à la disposition de la commission de surveillance et il est en outre, à la fin de chaque année, conformément à l'article 9 du code de commerce, fait un inventaire contenant l'indication des valeurs mobilières et immobilières et des dettes actives et passives de la société.

L'inventaire, le bilan et le compte des profits et pertes, sont mis à la disposition de la commission de surveillance le vingtième jour au plus tard avant l'assemblée générale.

Le Conseil d'administration pourra toujours déléguer un de ses membres ayant le droit permanent de se présenter dans la ou les maisons sociales.

Article 23. Le directeur sera élu en assemblée générale. La durée de son mandat sera de trois ans.

Il est chargé de l'exécution des décisions du Conseil d'administration du Conseil d'administration. Il est placé sous l'autorité dudit conseil et est révocable avant la fin de son mandat s'il se rend coupable d'indélicatesse, de mauvaise direction ou de trahison envers la société.

Toutefois sa révocation motivée et demandée par le conseil d'administration sera soumise à l'assemblée générale.

Dans le cas de révocation ou de non réélection, à la fin de son mandat, il pourra toujours travailler pour l'association et sera considéré comme le plus ancien ouvrier.

S'il démissionne, il ne pourra établir en son nom un commerce de sellerie pendant les cinq années qui suivront sa démission.

Il est investi des pouvoirs nécessaires pour bien gérer et administrer la société, recevoir toutes les sommes qui seraient dues, donner mainlevée avec ou sans payement.

Toutefois, il ne peut passer tous baux au nom de la société qu'après délibération du Conseil d'administration. Il représente le conseil vis à vis des tiers dans toutes les affaires de la société.

Il a la signature sociale, mais ne peut en faire usage que pour les affaires de la Société.

Il doit assister aux réunions du Conseil d'administration et n'a que voix consultative.

Titre cinquième

Commission de contrôle ou de surveillance

Article 24. Il est institué une commission de contrôle composée de trois membres nommés pour un an, renouvelable par moitié tous les six mois ; les membres sortants ne sont pas rééligibles.

La commission de contrôle ne pourra pas prendre de décisions ni s'opposer à celles prises par le Conseil d'administration, elle aura seulement le droit de représentation et d'avis.

En cas d'urgence elle peut convoquer l'assemblée générale. Elle est chargée, conformément à la loi, de faire un rapport après chaque inventaire, sur le bilan et les comptes présentés par les administrateurs. La délibération de l'assemblée générale sur l'approbation du bilan et des comptes est nulle si elle n'a pas été précédée du rapport de la commission de contrôle.

Titre sixième

Assemblées générales

Article 25. Les assemblées générales ordinaires auront lieu tous les trois mois ; en janvier, avril, juillet et octobre. L'assemblée générale pourra être convoquée extraordinairement par le conseil d'administration, ou, en cas d'urgence, par la commission de surveillance.

Article 26. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires quel que soit le nombre d'actions dont ils sont propriétaires. Si les actionnaires réunis en assemblée générale ordinaire ou extraordinaire, ainsi qu'il est dit plus haut, ne représente pas au moins la moitié des actionnaires plus un, il est convoqué une deuxième assemblée dans la huitaine, alors les délibérations sont valables quel que soit le nombre d'actionnaires présents.

Article 27. Chaque actionnaire n'a que sa voix délibérative quel que soit le nombre d'actions dont il est propriétaire.

Article 28. Chaque assemblée nomme son bureau et les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Article 29. L'ordre du jour de chaque assemblée générale est arrêtée par le conseil d'administration. Il n'y est porté que les propositions émanant dudit conseil ou celles qui lui auront été communiquées vingt jours au moins avant l'assemblée générale. Il ne peut être mis en délibération que les objets portés à l'ordre du jour.

Les propositions autres que celles émanant du Conseil d'administration devront être signées de cinq actionnaires au moins.

Article 30. Les délibérations des assemblées générales sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés des membres du bureau.

Il est fait un appel nominal pour constater le nombre des membres présents et le bureau déclare l'assemblée valablement constituée. Les copies ou extraits des délibérations des assemblées générales, à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président de l'assemblée générale et le directeur.

Titre septième

Partage des bénéfices, fonds de réserve, caisse de secours

Article 31. Tous les ans, au trente-et-un décembre, il est fait un inventaire exact et précis pour établir la situation passive et active de la société.

Article 32. Les produits nets annuels, déduction faite de toutes les charges sociales constituent les bénéfices. L'intérêt du capital est considéré comme charge sociale.

Article 33. Les bénéfices sont ainsi répartis : trente pour cent au fonds de réserve, quarante pour cent aux actions libérées et trente pour cent à la caisse syndicale de prévoyance.

Article 34. La répartition des bénéfices aura lieu chaque année après l'assemblée générale de janvier et le paiement du dividende sera au siège social à partir du premier février.

Tous les intérêts ou dividendes qui n'auraient pas été touchés par les intéressés un an après l'époque fixée pour le paiement seront affectés à l'achat d'un matériel nouveau. Les actionnaires qui n'auraient pas touché leurs actions libérées seront tenus de laisser le montant de l'intérêt, la part due aux actions libérées, ainsi que la part revenant au travail, qui seront portées à leur compte.

Article 35. Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes prélevées sur les bénéfices annuels ; il est destiné à faire face aux dépenses extraordinaires imprévues.

Lorsque ce fonds aura quadruplé le montant du capital social, il sera statué en assemblée générale sur la destination à lui donner.

Le fonds de réserve appartient à la société, aucun actionnaire ne peut en revendiquer le remboursement de sa quote-part qu'au cas de dissolution ou de liquidation.

Titre huitième

Dissolution, liquidation

Article 36.

En cas de perte des trois quarts du fonds social le Conseil d'administration convoque une assemblée générale extraordinaire à l'effet de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la société.

La résolution de l'assemblée est dans tous les cas rendue publique au moyen du dépôt de l'insertion prescrite par la loi de mil huit cent soixante-sept.

Article 37. Dans le même cas tout actionnaire sans attendre la convocation de l'assemblée, peut demander la dissolution devant les tribunaux.

Article 38. À l'expiration de la société ou en cas de dissolution anticipée, l'assemblée générale règle le mode de liquidation et nomme un ou plusieurs liquidateurs.

Pendant la liquidation, les pouvoirs de l'assemblée générale se continueront comme pendant l'existence de la société.

Toutes les valeurs sont réalisées par le ou les liquidateurs qui ont à cet effet les pouvoirs les plus étendus et après le prélèvement des frais de liquidation le produit en est réparti aux actionnaires

Titre neuvième

Dispositions générales

Article 39. Pour tout ce qui n'est pas prévu dans les présents statuts, un règlement d'ordre intérieur sera établi par les soins du conseil d'administration ou d'une commission spéciale nommée à cet effet et adopté par l'assemblée générale.

Les actionnaires et ceux qui adhéreront par la suite aux statuts de l'association seront obligés de se conformer aux règlements établis.

Article 40. Toute proposition de révision partielle des statuts devra être faite en conseil d'administration par, au moins cinq membres, vingt jours au moins, avant une assemblée générale, laquelle nommera une commission qui étudiera la question fera son rapport, lequel sera présenté à l'assemblée générale suivante, ou convoquée pour cette cause, qui statuera.

Article 41. Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition des présents statuts pour procéder aux formalités d'usage, enregistrement, insertions et publications voulues par la loi.

Nombre d'actions demandées	Somme souscrite	Somme versée	Nom, prénom des souscripteurs	adresse des souscripteurs
2	100	20	Joseph Seydet	Rue Franklin N°57
1	50	10	Salipe	Rue Duhamel N°6
1	50	10	Vautier	Grande Rue Saint-Clair N°20
8	400	40	Boulon	Quai Fulchiron N° 20
1	50	10	Mabille	Rue Victor Hugo N°51
10	500	50	Déruaz	Cours Vitton prolongé 49
8	400	40	Schérer	Rue des Quatre Colonnes N°4
10	500	50	Hyvernât	Rue Fleurieu N°8
1	50	10	Col	Chemin des Verriers N°15
1	50	10	Moret	Rue du Boeuf
1	50	10	Billon	Rue de la Charité N°58

2	100	20	Romain	Rue Gadagne N°14
1	50	10	Gross	Rue Cavenne N°40
1	50	10	Bouillot	Rue Paul Bert N°27
1	50	10	Chamba	Rue de Condé N°12
1	50	10	Gallien	Rue de l'Hôtel de Ville N°51
2	100	20	Bouillard	Chemin de la Colombière N°6
1	50	10	Rault	Rue Sainte Marie N°40 (Montchat)
1	50	10	Louis Granon	Avenue de saxe N°260
8	400	40	Philippe Millet	Rue Duhamel N°17
1	50	10	Henri Bonnard	Cours Gambetta N°195
1	50	10	Champly	Rue du Plat N°26
3	150	30	Chambre syndicale de la sellerie lyonnaise	
70	3500	3500		

Le secrétaire : Philippe Millet. Le trésorier : Boulon.

CHAPITRE VIII LA DIVERSITÉ DES ENTREPRISES URBAINES DE L'INDUSTRIE CHEVALINE

Document N° 1 Liquidation de la carrosserie Petrus Charrel

Source : *Salut public*, 30 janvier 1886

Études de Me Guillemain avoué à Lyon, rue Grenette, 2, et de Me Fore, avoué à Lyon, rue Tupin, 54.

Vente aux enchères par voie de conversion en l'audience des criées du tribunal civil de première instance de Lyon.

1° De vastes immeubles industriels établis sur le terrain des Hospices civil de Lyon à Lyon quartier des Brotteaux, place Saint-Pothin, 10,12, et 17 et rue de Créqui, 140 et 142 servant de siège à un commerce de carrossier.

2° Du fonds de commerce de carrossier fabricant de voitures avec la clientèle et les objets réputés immeubles par destination.

3° De la subrogation au bail du terrain appartenant au sieur Pierre Charrel.

Adjudication : samedi 27 février 1886 à Midi.

Nom et qualités des parties.

Cette vente est poursuivie à la requête de la dame Antoinette Morillon, veuve du sieur Pierre Ravet, rentière, demeurant à Lyon, rue Neyret, 12.

Laquelle a fait élection de domicile et constitution d'avoué en l'étude et personne de Me Guillermain, avoué près le tribunal civil de Lyon, demeurant en cette ville, rue Grenette, 2 :

1° Du sieur Pierre, dit Petrus Charrel, carrossier, demeurant à Lyon, place Saint-Pothin et de la dame Marie-Adèle Matathon son épouse ;

2° Du sieur Jules Rolland, expert-teneur de livres, demeurant à Lyon, rue de la bourse, 53, en sa qualité de séquestre judiciaire du commerce et des biens du sieur Charrel prénommé, aux termes d'un jugement rendu par le tribunal de commerce de Lyon, le **douze novembre mil huit cent quatre-vingt-cinq** ;

Les quels ont pour avoué constitué Me Reverdy, demeurant à Lyon rue de l'Hôtel de ville, 33.

3° Du sieur Imbert propriétaire demeurant à la Mulatière, lequel a pour avoué constitué Me Fore, demeurant à Lyon, rue Tupin ;

En vertu d'un jugement rendu contradictoirement par le tribunal civil de Lyon **le vingt-trois décembre 1885, enregistré, notifié.**

Les immeubles mis en vente sont situés à Lyon quartier des Brotteaux, place Saint-Pothin, 10, 12, et 14, angle de la rue Créqui. Ils consistent en vastes bâtiments, hangars, constructions diverses, établis sur un terrain appartenant aux Hospices civils de Lyon dont suit la désignation.

1° Un grand bâtiment portant sur la place Saint-Pothin les numéros 10, 12 et 14 construit en maçonnerie et pisé, couvert en tuiles plates.

Il est élevé d'un étage au-dessus du rez-de-chaussée ; il est percé, sur la place Saint-Pothin, de onze ouvertures au rez-de-chaussée et de dix-sept fenêtres au 1^{er} étage ; sur la rue de Créqui, il est percé seulement de deux croisées au rez-de-chaussée et de deux croisées à l'étage.

2° Un bâtiment servant d'atelier de forge, construit en maçonnerie et pisé, et recouvert en tuiles plates et situé au sud de celui désigné à l'article premier sur la rue de Créqui, sur laquelle il porte le N°140.

Il est élevé à la hauteur d'un premier étage et percé sur la rue de Créqui de quatre croisées et d'un grand portail.

3° Un autre grand bâtiment situé au couchant du précédent et au sud de l'article premier, construit en maçonnerie et couvert de tuiles plates.

Il est élevé d'un étage au-dessus du rez-de-chaussée et percé de neuf ouvertures à l'étage.

4° Un grand hangar situé au sud de l'article deuxième, cour entre eux, portant sur la rue de Créqui le N°142, construit en maçonnerie et pisé, couvert en tuiles plates, prenant jour au nord sur la cour.

Ces constructions et cour occupent une superficie de dix-neuf cent vingt-et-un mètres carrés, les constructions seules occupent une superficie de quinze cents mètres carrés environ.

Ces immeubles ne forment qu'un tout créé pour l'exploitation d'un important commerce de carrossier fabricant de voitures, avec vastes magasins sur la place Saint-Pothin, maison d'habitation, forges, ateliers et remises.

L'ensemble est confiné au nord par la place Saint-Pothin, au levant par la rue de Créqui, au sud par la propriété Bonnetain.

Objets immeubles par destination compris dans l'adjudication.

L'adjudication comprendra le mobilier garnissant les ateliers et magasins, le matériel tenant à l'exploitation du fonds, tels que forges, enclumes, étampes, étaux, outillages, établis, machines diverses, deux chevaux ; le tout détaillé au cahier des charges d'après l'inventaire dressé par M. Rolland, qui leur donne une estimation de 4013 francs.

Subrogation au bail.

Cautionnement.

L'adjudication comprend la subrogation au bail du terrain consenti par les Hospices. Elle comprend aussi le cautionnement de 7500 francs déposé aux hospices et tous les intérêts dus, mais à la charge par l'adjudicataire de payer en sus de son prix les loyers dus aux hospices jusqu'au jour de l'adjudication.

Obligation pour l'adjudicataire de prendre les marchandises et de les payer en sus du prix de l'adjudication.

D'après l'inventaire dressé par M. Rolland et analyse au cahier des charges, les voitures fabriquées, les marchandises détaillées et estimées à l'inventaire élèvent à la somme de **quatre-vingt-un mille cinq cent trente-neuf francs quatre-vingt-quinze centimes.** L'adjudicataire est tenu de les prendre et payer à la somme de soixante-cinq mille deux cent trente-et-un francs et quatre-vingt-quinze centimes. L'état détaillé des voitures et principaux objets se trouve reproduit au cahier des charges, et 65 231 francs ainsi que l'estimation générale.

Adjudication.

Après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi les immeubles ci-dessous désignés, avec le fonds de commerce et le matériel d'exploitation seront vendus et adjugés aux enchères au profit du plus haut miseur et dernier enchérisseur, en l'audience des criées du tribunal civil de Lyon, au Palais de justice, le samedi vingt-sept février mil huit cent quatre-vingt-six, de midi à la fin de la séance, au par-dessus de la mise à prix de vingt mille francs, outre les clauses et conditions du cahier des charges, à (...) 20 000 francs.

Guillemain, avoué

Mise à prix : 20 000 francs

S'adresser pour renseignements, à Me Guillemain, Fore et Reverdy, avoués et M. Jules Rolland, rue de la Bourse, 53, et pour prendre connaissance du cahier des charges, au greffe du tribunal civil de Lyon.

Document N° 2 Une production du carrossier Faurax à Lyon

Source : *Salut public* 30 août 1890

Un corbillard

Nous avons admiré, hier, dans les ateliers de la Maison Faurax, un char funèbre de grand luxe qu'elle vient d'exécuter pour la ville de Montevideo.

Ce corbillard affecte la forme des anciens carrosses de cour ; il rappelle, d'ailleurs le carrosse construit, pour le sacre de Charles X, par la même maison.

Il est tout entier recouvert de velours noir, surchargé de lourdes broderies en or, et sur l'un des panneaux se détachent, en soie de couleur, les armes de l'Uruguay.

Quatre cariatides supportent un dais orné de quatre panaches en plumes d'autruche et d'une statue de la douleur.

Ce char funèbre est à six chevaux. Comme il n'a rien de triste et qu'il est d'une rare richesse, les Montévidéens pourront, l'employer à une double fin : à l'aller, ils s'en serviront pour transporter au champ du repos les restes d'un président de la République ; au retour, ils l'utiliseront pour ramener leur nouveau président.

Mais c'est le goût des Montévidéens, et nous n'avons rien à y reprendre. Encore moins devrions-nous les appeler des rastaquouères, car, en somme, ils font gagner l'industrie française.

Les broderies en or, qui sont très élégantes et qui ont été faites par la Maison Cléménso, atteignent à elles seules la somme d'environ treize mille francs.

Par ce seul chiffre, on peut juger quelle sera la valeur totale de ce corbillard.

Et encore il faut ajouter les frais de transport et de douane, qui sont extrêmement élevés. Le tout se montera à 90 000 francs.

Cette belle œuvre fait le plus grand honneur à la Maison Faurax. Elle doit être embarquée le 15 septembre à Anvers ; mais au lieu de faire le voyage par la France, elle prendra la voie suisse et empruntera les lignes allemandes ; malgré ce long détour, le trajet sera moins onéreux que par les lignes françaises de chemin de fer et de paquebots. Le prix de transport sont trop élevés chez nous pour faire utilement concurrence à nos voisins. Il faut que le corbillard en question soit rendu à Montevideo le 15 octobre. C'est le second qui sort des ateliers Faurax, et on annonce d'autres commandes de même importance.

Document N° 3 Envoi de délégations ouvrières à l'Exposition universelle de Paris en 1889. Considérations de deux ouvriers carrossiers sur l'exposition universelle de Paris en 1889

[En 1889, à l'occasion de l'Exposition universelle de Paris, la municipalité de Lyon décide d'offrir à des ouvriers un séjour d'étude dans la capitale afin qu'ils puissent éclairer leurs

collègues sur les progrès de la production industrielle en provenance du monde entier. Le document proposé est le compte-rendu établi par deux ouvriers du syndicat lyonnais de la carrosserie. Après un commentaire sur les merveilles de l'exposition, les deux ouvriers se livrent à des considérations plus revendicatives qui montrent la condition ouvrière à la fin des années 1880].

Source : archives municipales de Lyon, 781 WP 006

« Citoyens,

Après avoir donné le compte-rendu de ce qui nous a paru intéressant comme travail de carrosserie, nous allons vous parler de l'impression que nous a produit la vue de toutes ces richesses entassées dans les superbes bâtiments qui composent l'exposition ainsi que les réflexions que nous avons fait à ce sujet. Car nous devons le dire en passant l'Exposition offre un coup d'œil superbe.

Depuis quelques années la carrosserie a été en quelque sorte transformée, des sociétés financières ont fondé des ateliers de construction de voitures, des fabriques de caisses, fabriques de roues, d'avant-trains et de toutes les pièces formant le montage de la voiture. Ces usines, possédant toutes sortes de machines et d'outillages perfectionnés, arrivent à fabriquer à 1/3 meilleur marché que les ateliers qui fabriquent à mains d'ouvriers. Ces fabriques portent un préjudice considérable aux ouvriers parce qu'ils ont à lutter pour le prix de revient avec les machines et ensuite en mettant un grand nombre dans la misère en leur enlevant le travail. Jusqu'à nos jours, jamais le sort des travailleurs n'avait été aussi triste ; en effet ne les voyons-nous pas constamment être dans la crainte de se voir sans travail, en voyons-nous pas journellement faire leur offre de service aux patrons, et même s'ils sont poussés par le besoin, le faire à des prix au-dessous du prix de la journée. Ce n'est pas une critique que nous formulons à ce sujet, car, nous savons parfaitement que le besoin pousse à commettre des actes préjudiciables même à l'auteur.

Citoyens, pour remédier à cet état de chose plusieurs congrès ont été constitués, ces congrès étaient composés de délégués des syndicats de toutes les corporations. Dans tous ces congrès, il a été décidé de mener une campagne active pour la réduction de la journée à 8 heures de travail tout en conservant le même prix par journée. Cette décision appliquée nous paraît la seule chose qui puisse permettre pour le moment, à tous les ouvriers d'avoir du travail et par suite, empêcher cette concurrence qu'ils se font entre eux.

Citoyens, nous avons regardé le sort qui est fait aux travailleurs, au point de vue de la sécurité du travail, regardons si par ce travail les ouvriers peuvent s'assurer leur existence pour leur vieillesse, et s'il leur arrive un accident qui les rendent invalides ils ont leur pain assuré.

Vous connaissez le système d'exploitation que nous subissons. L'exploiteur cherche à s'enrichir au plus vite et par suite paie le moins possible les ouvriers qu'il occupe, sans s'inquiéter s'ils peuvent, avec la maigreur de leur salaire qui leur est alloué, se suffire avec leur famille et faire des économies pour se créer des rentes. Ainsi il en résulte qu'après avoir travaillé 25 ou 30 ans pour enrichir des patrons ils sont réduits à la misère parce qu'ils ne peuvent plus produire. Car, remarquez bien cette chose, quand bien même ils auraient travaillé toute leur vie pour un même patron il les renvoie quand ils ne peuvent plus lui fournir un assez gros bénéfice sur son travail, et s'il ne les renvoie pas il leur diminue le prix de leur journée sans s'occuper s'ils éprouvent les mêmes besoins de manger qu'étant jeunes.

Aussi, beaucoup de vieillards, ayant une vie de labeur, en sont réduits à tendre la main pour avoir du pain. Voilà le sort qui est fait aux ouvriers, voilà la retraite qui les attend après une carrière de travail, d'activité.

Citoyens, souvent nous voyons des accidents du travail se produire, qui mutilent des ouvriers, leur suppriment des membres et les rendent impropres au travail, ces ouvriers

souvent sont réduits à la misère à la suite de ces accidents et les exploitateurs, au lieu de leur donner une indemnité, cherchent à faire retomber les causes de ces accidents sur ceux qui en sont les victimes. Ces victimes du travail ne possédant pas de l'argent pour intenter un procès aux patrons sont réduites souvent à mendier pour avoir le pain suffisant à leur existence.

Il est de notre intérêt et de notre devoir à tous, citoyens, de chercher à modifier cette situation, car nous devons défendre notre pain, mais encore celui de nos enfants et nous devons le défendre par tous les moyens. Nous avons entre les mains une arme qui, disons le tout de suite, est légère, mais nous devons nous en servir d'autant plus habilement qu'elle est légère. Nous avons nommé le syndicat.

De part le syndicat on apprend à se connaître, on se fréquente et par suite on prend de la sympathie les uns pour les autres et cette zizanie qui divise les ouvriers doit disparaître. On étudie les moyens les plus pratiques pour arriver à notre émancipation. On se coudoie et quand on se sent les coudes, on est plus forts, surtout quand nous éprouvons les mêmes besoins.

Car, citoyens, les besoins des travailleurs sont les mêmes. Tous nous cherchons à améliorer notre sort. Aussi, nous faisons un appel pressant à tous les ouvriers jeunes ou âgés des six corps de métiers que comprend la fabrication de la voiture, pour former un syndicat sur des bases solides.

Ce syndicat ayant pour base la solidarité ne peut être qu'utile à tous les citoyens en faisant partie. De part le syndicat on peut éviter ou atténuer beaucoup de choses : ainsi un ouvrier ne se trouvant pas d'accord avec son patron soit pour le prix de sa journée soit pour du travail aux pièces qu'il ne voudrait pas lui recevoir. Au lieu d'avoir recours à la justice, chose qui est toujours préjudiciable aux ouvriers, on peut au syndicat nommer des experts chargés de régler les différends qui existent entre ouvriers et patrons.

À Paris, les ouvriers en voitures sont syndiqués, ils sont arrivés à obtenir à force de luttes une journée de beaucoup supérieure à celle des ouvriers de Lyon et ont plus de liberté dans les ateliers. Ainsi à quatre heures, ils ont dix minutes de repos et peuvent sortir à volonté de l'atelier.

Les syndicats des ouvriers en voiture de Paris ont pris l'initiative de former la fédération des syndicats de notre corporation dans toute la France.

Si cette fédération existait, cela permettrait de lutter avec plus de succès pour la revendication de nos droits, de secourir en cas de grève et de secourir les victimes du travail.

Aussi, citoyens, nous vous engageons, à tous vous faire inscrire au syndicat, qui nous l'espérons, sortira constitué de cette réunion.

Les délégués : Ribet, charron ; Tripiet, forgeron ».

Document N° 4 Acceptation par la ville de Lyon de la soumission du carrossier Maupeu relative à la fourniture de deux voitures corbillard, 8 mai 1908

Source : arch. mun. Lyon, 1140 WP 76

Soumission de M. Maupeu carrossier à Lyon, 91, Grande Rue de Monplaisir.

Je soussigné, Maupeu, carrossier à Lyon 91, rue de Monplaisir, m'engage à fournir à la ville de Lyon, deux voitures-corbillards, conformes comme dimensions et profils au type que la ville a acquis en 1906.

Ces voitures seront construites d'après les plans annexés à la présente soumission et établies comme il est expliqué ci-après.

Caisse

La caisse sera construite en forme de bateau ; les panneaux seront en bois tout noyer et sans sculpture.

Au milieu des bandes du bateau sera rapporté un écusson aux armes de la ville de Lyon dont le modèle sera fourni par l'administration.

Les piliers ou colonnes portant le pavillon seront en bois de frêne tourné avec gorges et cannelures. Le toit du pavillon formé par des planches en bois de sapin assemblées à rainures, sera recouvert en feuilles de zinc N°12, reposant sur des traverses en bois de frêne ou de noyer. Le pourtour en bois de frêne sera orné d'une galerie en lambrequin et feuilles d'angle en zinc estampé, doublé, soudé et bronzé. Un peu au-dessous de cet ornement sera placé un encadrement en fer ou tôle formant gousset pour faciliter la suspension des tentures et à environ 0 m.10 du pavillon, une galerie porte-couronnes permettant de déposer 3 couronnes de chaque côté de la voiture et une derrière.

L'eau de pluie sera ramassée à l'arrière et conduite par un jet à l'extérieur de la voiture.

Sur le pavillon sera installé aux angles 4 porte-panaches fixés avec douilles et quilles.

Toutes les pièces de la caisse seront reliées solidement entre-elles par des ferrures combinées de façon à rendre la dislocation impossible.

Il y aura 4 lanternes argentées, deux à l'avant, deux à l'arrière.

Pour faciliter l'introduction et la sortie du cercueil dans la voiture, il sera disposé dans le bateau des rails sur lesquels glissera le brancard dont les pieds seront armés de galets.

Les bras du brancard devront se replier, soit par articulation, soit par tout autre système, offrant dans tous les cas, la plus grande solidité.

Il sera disposé dans l'intérieur du bateau, de chaque côté, trois galeries mobiles pour y déposer couronnes et bouquets.

Ressorts – essieux

Les voitures seront montées sur ressorts en C pour le train de derrière et à pincettes pour le train de devant. Ces ressorts, ainsi que les essieux seront de la marque « Lemoine 1 ancre ».

Roues

Les moyeux des roues seront en orme tortillard ; les rais sans moulures seront en bois d'acacia et les jantes en bois de frêne. Les bandes en aciers doux et à champ arrondi auront une largeur de cinquante-deux millimètres, supérieure à l'ouverture des rails des tramways.

Virage

Les voitures seront montées sur les trains de façon à pouvoir tourner en tous sens avec facilité et sans qu'à aucun moment, la caisse puisse subir une détérioration causée par le virage.

Frein

Les voitures seront munies d'un frein mécanique, robuste et assurant le blocage rapide et intégral des roues.

Siège

Les voitures seront pourvues d'un siège dit de gala avec aux 4 angles, cannettes faisant saillie, de guides comportant étui pour le fouet. Dissimulé sous le siège sera établi un caisson, aussi vaste que possible, pouvant recevoir les vêtements de pluie du cocher.

Attelage

Chaque voiture sera pourvue d'une volée et d'une flèche en bois de frêne. La flèche aura 2m 95 de longueur et avec timon crapaud à douille pour recevoir une volée d'attelage à 4.

Peinture

La peinture sera garantie pendant 3 années et devra comporter les façons suivantes sans aucune omission ni réduction.

Caisse et accessoires

2 couches de gris ;

6 couches d'apprêt ;

1 couche de guide ;

Masticage au vernis ;

Ponçage ;
1 couche de gris ; 1 couche de noir léger ;
1 couche de noir d'ivoire ;
1 couche de noir japon ;
2 couches de vernis flatting ;
Polissage
Arrêtage ;
Rechampissage en blanc
Rechampissage à l'aluminium ;
Vernis à finir, marque Valentine.

Train

1 couche de blanc de zinc
1 couche de gris ;
Masticage au gras ;
1 couche de noir léger ;
1 couche de noir d'ivoire ;
1 couche de noir japon ;
1 couche de vernis flatting ;
1 rechampissage en blanc ;
1 rechampissage à aluminium ;
1 couche de vernis à finir.

Vérification préalable.

La qualité et la siccité des bois destinés à la construction des voitures seront constatées avant la mise en œuvre par un délégué du Maire. Ce délégué du Maire devra également procéder à une visite minutieuse des caisses terminées avant qu'il y soit apposé aucune couche de peinture. À cet effet, le soumissionnaire avisera l'administrateur du jour où cette opération pourra avoir lieu en une seule fois pour les deux caisses.

Les voitures refusées ensuite de cette visite ne pourront être admises à la peinture que lorsque les parties défectueuses auront été rectifiées ou remplacées.

Prix

Le prix de la voiture et de ses accessoires est fixé à deux mille trois cents francs.

Délai de livraison

La fourniture devra être exécutée intégralement et la livraison faite au dépôt de la régie municipale des Pompes funèbres de Lyon, dans un délais de 4 mois à partir de la commande.

Chaque jour de retard dans la livraison donnera lieu à l'application d'une amende de 10 francs au profit de la ville.

Réception

Aussitôt livrées, les voitures seront examinées par une commission qui prononcera les admissions ou le refus s'il y a lieu. Les décisions de cette commission quelles qu'elles soient seront sans appel. Les voitures refusées seront remplacées par le soumissionnaire.

Mode de paiement

Le paiement de la fourniture ne sera effectué qu'après la réception définitive des 2 voitures par les experts qui seront désignés par la ville.

Il sera délivré au soumissionnaire un mandat comprenant les 9/10^e du montant total du marché. 1/10^e restant entre les mains de la ville pendant deux années pour la couvrir des malfaçons ou vices de construction que l'usage des voitures aurait fait découvrir.

Je prends à ma charge les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition et toutes dépenses afférentes au présent marché et j'en acquitterai le montant sur le premier avis qui m'en sera donné par l'administration.

Fait à Lyon le huit mai mil neuf cent huit.

L. Maupeu.

Vu et accepté conformément à la délibération du Conseil municipal de Lyon en date du 2 juin 1908. Lyon le 20 juin 1908. Pour le maire de Lyon l'adjoint délégué.

Signature

Vu et approuvé Lyon le 24 juin 1908

Pour le préfet du Rhône, conseiller de préfecture délégué.

Signature

Document N° 5 L'atelier de charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) en 1922

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, N°46, mai 1922, N° 47, juin 1922, N° 48, juillet 1922.

Tous les charrons qui viennent à Lyon, de loin, vont visiter l'atelier de notre ami Boirivent et reviennent émerveillés.

On nous a demandé, de différents côtés, d'en donner une description dans « *L'Artisan* ». La tâche est difficile, une longue description ne vaut pas une courte visite. Il s'agissait aussi d'amener Boirivent à consentir à la chose et ce n'était pas aisé, non que cet ami manque de complaisance ; elle est inclassable. Son atelier est ouvert à tous les confrères, avec la meilleure grâce du monde, mais Boirivent est le plus modeste des artisans. Il a horreur qu'on le mette en avant, et tout ce qui a l'air d'un coup de tambour destiné à le mettre en vue le rend le plus malheureux des hommes. Son besoin d'ombre en est presque maladif. Heureusement, on le connaît et on sait le prendre. « *L'Artisan* » lui a demandé la chose comme un service personnel, sachant très bien que c'était l'acceptation assurée présentée sous cette forme. Je savais aussi que, si je réussissais à amener mon vieux Pierre devant ses machines, je le tiendrais aussi longtemps que je voudrais. Boirivent n'est pas le propriétaire de ses appareils, il en est le père. Il regarde tourner ses moteurs un peu comme il regarde évoluer sa fille !

Nous n'allons donc pas faire de la théorie, mais du pratique, de l'existant. Nous n'allons pas décrire l'atelier d'un industriel, mais celui d'un artisan parti, en fait de capital, avec deux bons bras et l'amour de son métier poussé presque jusqu'au fanatisme.

L'atelier comprend deux pièces, séparées par une cour. Le tout d'une superficie totale d'environ 500 mètres carrés. On peut tailler plus large à la campagne qu'à la ville. C'est grand pour un petit atelier qui occupe en général trois ouvriers, c'est petit eu égard au matériel et au rendement. Débarrassons-nous de la cour.

D'un côté, sont les bois en grume, troncs d'arbres entiers ou débités dans leur longueur. Ils vont « mûrir » là pendant deux ou trois ans, avant de passer dans les dépôts que nous visiterons.

Sur le côté droit sont... d'abord les fers en barres de toutes dimensions, classés par ordre sur de fortes consoles scellées au mur, puis... les cabanes à poules, pigeons et lapins, avec lesquels la jeune Ninie fait d'excellents « civets de lièvres » !

Nous pénétrons dans l'atelier des machines à travailler le bois. Nous allons éprouver là une impression que nous ressentirons partout : l'ordre et de la propreté. C'est dimanche, les machines dorment, tout est balayé, épousseté, comme dans un appartement bien tenu. On peut visiter, évoluer, toucher, sans crainte de sortir de là sales comme de vieux balais.

Les machines – toutes les machines ressemblent à Boirivent – elles sont propres, accueillantes, elles ont presque toutes l'air de sourire.

Juste en face de la porte, un petit hangar pour le *chariot à grume* qui mesure 5 mètres de longueur et peut recevoir des grumes jusqu'à 1 mètre de diamètre. La voie de ce chariot a 0 m. 85 de large et se développe sur 17 m. 50 de long. Les rails mobiles qui se poseront sur des chevalets fixes permettront de venir prendre les grumes dans la cour et de les faire passer,

étant dans le même axe, sur la scie à rubans ; les grumes sont chargées sur le chariot par un palan. Un moteur de 6 HP actionne un volant de 1 mètre de diamètre, le moteur est muni d'un démarreur à bain d'huile. Dans notre métier, c'est un peu indispensable, il faut éviter l'échauffement qui peut arriver jusqu'à une menace d'incendie. La machine en marche dépense environ 1 franc d'électricité par heure. Faites le calcul pour des voliges de sapin par exemple. Le mètre carré ne reviendra pas à 4 francs, alors que si vous le faites découper, il vous reviendra au moins de 5 à 6 francs.

Qu'on nous permette d'ouvrir ici une parenthèse pour éclaircir un point que nous avons longuement discuté. Fallait-il donner le nom du fabricant des machines que nous avons sous les yeux ? Fallait-il parler du prix d'achat ? Nous avons décidé de n'en rien faire. Le prix peut être variable suivant l'année ou l'époque de l'achat. Quant à la marque, nous avons décidé de n'en pas parler : 1° pour laisser toute liberté d'esprit aux confrères ; 2° pour rester fidèle au principe que nous avons adopté, rien qui puisse ressembler à une réclame plus ou moins intéressée. À ceux qui nous le demanderont, nous pourrons donner un avis personnel, il sera sûrement sincère, nous ne sommes intéressés dans aucune firme. Si nous disons : prenez la machine X au lieu de la machine Y, on n'aura pas à craindre que la maison X nous ait payés pour répondre.

Ceci dit, continuons notre visite.

À côté de la *scie à rubans*, nous trouvons tout naturellement la « dégauchisseuse », il est inutile de dire, n'est-ce pas, qu'elle sert à « dégauchir », à dresser et mettre les bois d'équerre, à finir en quelque sorte le travail de la scie.

Cette « dégauchisseuse de 0 m. 41 de largeur est actionnée par un moteur de 3 HP.

À côté se trouve la machine à moulures dite « toupie », avec arbre de 50 millimètres, moteur direct de 4 HP, toujours avec démarreur et bain d'huile. Cette « toupie », comme on le sait, sert à faire toutes les moulures, chanfreins, feuillures, arrondis, tenons, empattement des rais, etc... Avec un dispositif spécial, cette toupie peut faire les broches ; celle que nous avons sous les yeux ne l'a pas encore, mais il est dans la tête de Boirivent, il sera donc bientôt sur la machine.

Tout contre la « toupie » : une mortaiseuse, instrument précieux qui rend de multiples services par l'adaptation de meules, scies circulaires, etc. Avec l'appareil à percer les moyeux, avec diviseurs, dont cette mortaiseuse est munie, on peut percer un moyeu de 20 centimètres de diamètre en 6 minutes.

Contre le mur du fond, voici une des dernières venues, la « machine à faire les rais » ou à reproduire. Cette machine fait un rais à la fois et en produit 20 à l'heure. Pour faire une garniture de 30 rais, il faut donc une heure et demie, alors qu'à la main il faudrait une bonne journée par un bon ouvrier, tandis que la machine, montée et mise au point, peut être menée par n'importe quel manœuvre ou apprenti.

Le rendement de la machine est subordonné au modèle à reproduire : on pourra faire tout ce que l'on voudra avec un modèle approprié. Pour les rais, le plus pratique est d'avoir un modèle de fer qui servira indéfiniment. Si l'on devait employer des modèles en bois, il faudrait, dans ce cas « ferrer les angles vifs du modèle, ce qui pour nous n'est qu'un jeu.

Une des grosses pièces de cet atelier est la raboteuse, la largeur utile est de 0 m. 70 sur 5 mètres de longueur, qui rabote et tire d'épaisseur. C'est une machine à grand rendement. Elle est actionnée par un moteur de 6 HP, toujours avec démarreur et bain d'huile.

C'est fini pour cet atelier.

Sûrement beaucoup de lecteurs ont été un peu effarés en lisant toute cette nomenclature. À distance on se représente quelque chose d'immense et je suis bien certain que l'intérêt commençait à faiblir, car chacun disait : « il n'est pas possible d'avoir tout ça ! ». Qu'on n'oublie pas que « tout ça » tient dans un atelier qui mesure à peine 100 mètres carrés et est éclairé par trois lampes électriques. On s'effraye devant le nombre des moteurs et devant la

complication de leur installation. C'est un tort. Boirivent a tout installé lui-même, sans être électricien. Il sait réfléchir et calculer, voilà tout. Quant il veut monter quelque chose, il étudie sa petite affaire et combine son organisation pour qu'elle rende le maximum, sans chercher l'économie immédiate. S'il n'a pas assez d'argent pour se payer l'installation comme il la conçoit, il attend.

Pour son atelier à travailler le bois, il aurait pu combiner quelque chose de plus simple et actionner, par exemple, toutes ses machines avec un seul moteur, plus puissant. Il ne s'agissait pas de monter un gros atelier industriel, mais un petit atelier d'Artisan. Il était certain que les machines ne marcheraient pas toutes à la fois, mais qu'elles marcheraient au grand maximum par deux. Des petits moteurs devraient coûter plus cher d'installation qu'un gros unique, mais dépenseraient beaucoup moins d'électricité. Avec moins de risques d'à-coups. Le calcul était juste, c'est ce qui s'appelle voir loin. En somme, pour tout l'atelier, la consommation mensuelle moyenne est d'environ 635 KW, soit avant la guerre, une dépense de 1 franc par jour et actuellement de 2 fr. à 2 fr. 50.

Retraversons la cour, où se fait le ferrage des roues, avec chantier mobile spécial. Un réservoir d'eau, en ciment, mesure 2 mètres de longueur, 0 m. 50 de largeur et 1 mètre de profondeur, couvert à fleur de terre et de 2 ferrures à gradins pour les différentes hauteurs de roues pour le refroidissement des cercles après le ferrage.

L'atelier de forge et de montage, qui donne sur la grande route de Craponne.

Même ordre, même propreté.

Contre les murs, tous les petits instruments de métier. Les clés, les mèches, rangées par ordre de grandeur. On dirait des panoplies mises là uniquement pour faire joli.

Boirivent n'admet pas qu'on puisse perdre quelques minutes à chercher un outil quel qu'il soit. Il faut quelques secondes pour remettre un instrument à sa place et l'y retrouver, alors qu'on voit des ouvriers perdre un temps précieux à fureter partout pour voir où diable ils ont bien pu mettre la mèche de 10 mm par exemple, ou un burin, ou une clef.

Le grand principe de Boirivent est de savoir que deux et deux font quatre et que quatre quarts d'heure font une heure. On avouera qu'il n'y a pas besoin de sortir de Polytechnique ou de Saint-Cyr pour savoir ça. Et dire que cela suffit presque pour être un « as » ! Certes, il n'est pas un de nous qui ne sache pas cela, mais combien en font une application sévère et rigoureuse dans l'exercice de leur profession ?

Allons, bon ! Je me lance dans la digression, je suis fichu, je ne vais plus pouvoir m'en sortir. Et pourtant tout le long de ma visite, il en a été ainsi. Des tas d'observations de mon ami me plongeaient dans des abîmes de réflexion. Comme c'est simple et vrai, tout ce qu'il me dit là. Tous mes autres Artisans le savent.

Combien l'appliquent ?

Cela me donnait des distractions telles, que je n'écoutais plus mon Cicéron et qu'il a été, plusieurs fois, obligé de recommencer ses explications. Je sais bien qu'à sa place, je me serais envoyé promener, mais Boirivent ne se fâche jamais !

Une forge double (2 feux), munie d'un groupe de ventilateurs automoteurs, s'orne du vieux soufflet de cuire comme appareil de secours. Deux enclumes, un gros étau à chaud, *machine à refouler* classique, une petite cisaille à tôle pouvant couper jusqu'à 7 mm, puis à côté une étampeuse pouvant cisailer, poinçonner, forger et matricer. Ce petit outil est indispensable (je dis petit, bien que le volant horizontal ne pèse pas moins de 75 kilos). Ce volant me rappelle un certain mardi gras. On l'avait enlevé et posé à terre et les costauds, entre deux « hugues » s'amusaient à s'en servir d'haltère !!! On a bien ri !!! Rébé en a failli tomber à la renverse quand il a vu que son ami Romanet soulevait la barre munie de ses deux énormes boules...

Allons, je m'égare encore ! Le fait utile est que les charrons qui voient fonctionner cette petite machine décident immédiatement d'en acheter une, n'est-ce pas Tavernier ?

Attenant à la machine à faire les rais et faisant presque corps avec elle, se trouve la « machine à affûter » les fers de raboteuse et de dégauchisseuse, comprenant une meule à boisseau et une glissière. C'est là un instrument qu'on peut monter soi-même. Boirivent s'en est tiré tout seul et avec une pièce de 150 fr. il en a vu le bout, alors qu'à acheter la machine cela lui aurait occasionné une dépense de 1500 francs au minimum.

Les dégourdis ne manquent pas chez nous. Il faut savoir tirer profit de nos connaissances. On s'en trouve bien et on voit là une application dans cette machine même et dans le moteur qui l'actionne.

Boirivent a installé un moteur de 2 HP muni de deux poulies de chaque côté, ce qu'on appelle un moteur à deux hauts d'arbre. Par un simple embrayage ou débrayage, ce même moteur peut faire marcher ensemble, soit la machine à faire des rais et la mortaiseuse, soit la machine à faire des rais et l'affûteuse. Tous ceux qui voient cette combinaison en sont surpris et concluent tous : c'est simple comme tout, mais il fallait le trouver.

La machine à cintrer est connue, celle de Boirivent marche encore à la main, mais tout est prêt pour la relier au moteur de 2HP qui fait actuellement marcher : une machine à percer, une meule à affûter, un tour à bois, un lapidaire à deux meules et enfin un marteau-pilon. Saluez ! C'est le dernier venu. Ce brave Boirivent en devenait barbe avec son pilon. Voilà deux ans qu'il nous en parlait. Il a fallu attendre d'avoir la galette suffisante. Aussi quand on l'a inauguré ! Ah ! Mes enfants ! Qu'est-ce qu'on l'a arrosé ! Un mois après Meillon n'en avait pas encore retrouvé son sang-froid et se faisait flanquer une « Fanny » monstre au concours de boules de Craponne. Heureusement personne ne le sait...

Ce pilon est du même modèle que ceux que les maréchaux emploient. La masse tombante est de 50 à 55 kilos. Avec ça on remplace un frappeur. C'est dire qu'en moins de deux ans l'outil est gagné. Il en est ainsi de tout l'outillage perfectionné.

Il est inutile, je crois, de parler du petit outillage, il est ce qu'il est partout ; mais ce qui émerveille, c'est l'alignement et le casage de tous les gabarits. Contre les murs de multiples casiers à fournitures, chaque catégorie de boulons a son tiroir, le tout dûment étiqueté comme dans un magasin de quincaillerie bien tenu. On ne trouverait pas contre les murs 50 centimètres inutilisés ; ajoutez un bureau minuscule plein de documents, dessins, plans, photographies, etc.

Le montage se fait au milieu de l'atelier. On se demande comment tout peut entrer. C'est archi-bourré et pourtant on évolue à l'aise. Un petit escalier de bois conduit à l'étage supérieur. Un palan fixé aux poutres du toit permet de monter les bois découpés à travers une trappe.

Tout le tour des murs est garni de bois de toutes les essences. On trouve là des plateaux, des voliges qui ont dix ans. J'espère prendre Boirivent en faute de calcul en lui disant que s'il estimait l'intérêt du capital engagé sur ces bois, au bout d'un certain nombre d'années, le prix d'achat se trouverait considérablement grevé. Il paraît que non. Un bois en séchant prend une valeur telle que l'intérêt perdu est absolument insignifiant. J'ai même vu le moment où Boirivent allait s'emballer. C'est une abomination que de vouloir employer du bois qui n'est pas archi-sec. C'est de la camelote en série. C'est du travail de bazar indigne d'un charbonnier qui se respecte.

J'ai manifesté mon enthousiasme en poussant un hip ! hip ! hip ! hurrah !... mais cela n'empêche pas que les charbons sont des ..., ici Boirivent met la main sur la bouche, son flair d'artilleur l'a averti que je vais lâcher une grossièreté.

- Attention, il y a du monde !
- Où ?
- Les confrères du *Centre et du Sud-Est*. Ils sont peut-être susceptibles ?
- - Je m'en moque !

Ah ! Votre bois prend de la valeur en séchant ? De la valeur pour qui ? Vous achetez des arbres pour 1000 francs par exemple, vous perdez 60 francs d'intérêt par an. Si, au lieu d'acheter du bois, vous aviez acheté de la rente 6%, vos 1000 francs auraient fait des petits et vous vous trouveriez à la tête de 1787 francs au bout de 10 ans. Votre bois vous coûte donc, non plus 1000 francs, mais 1787 francs. Or, sur quel chiffre l'immense majorité des charrons va-t-elle se baser pour faire son prix (je parle de ceux qui font des prix) ? Ils se baseront sur le prix du cours. Si le cours a monté, tant mieux ! S'il a baissé, il y aura double perte.

Boirivent a détourné l'orage en désignant toute une série de pièces qui séchaient aussi contre une maîtresse poutre. Là je fus immédiatement de la partie et n'eus besoin d'aucune explication pour décrocher le saucisson le plus à point de la série. La séance ne pouvait pas finir autrement. Un tour à la cave, juste le temps d'admirer une série très complète de moyeux préparés d'avance, puis de remonter la main garnie chacun d'une bonne bouteille, et vous devinez la suite qui, pour être moins instructive, fut beaucoup plus agréable.

Il faut pourtant tirer des conclusions. Beaucoup diront : « Jamais je ne pourrai arriver à me payer un matériel semblable ». Il est bien certain que cela représente une grande valeur, mais comme dit Boirivent, une machine gagne l'autre, il s'agit de commencer. Il s'agit aussi de savoir se faire payer du bon travail un bon prix : par ce moyen on n'a jamais de reproches et l'on conserve tous ses clients. Il est vrai que tout le monde n'est pas comme Boirivent un enrichi de la guerre, Pendant cinq ans, il s'est fait nourrir, loger, chauffer, habiller par le gouvernement, et on lui collait en plus cinq sous par jour ! C'est affreux la quantité de machines qu'on peut acheter avec ça. Aussi vous pouvez croire que je n'ai aucun scrupule et je n'éprouve aucun remords à manger les saucissons de mon ami.

Document N° 6 Charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) : voiture à quatre roues pour boucherie, 1921.

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, octobre 1921, N°36

Voiture à quatre roues pour boucherie pouvant servir au service des abattoirs et comme fourgon de livraison

La caisse

Cette voiture mesure 2 m. 80 de longueur, 1m. 40 de largeur et 2 m. 20 de hauteur, le dessus arrière de la voiture est muni d'une galerie qui sert à déposer les corbeilles vides, s'il y a lieu. Des marchepieds placés de chaque côté de la caisse, ainsi qu'une rampe à main en permettent l'accès. L'extérieur de la caisse est construit à barrettes chanfreinées. Jusqu'à la frise du milieu, tout le haut de la caisse est tôle à l'extérieur, servant de panneaux pour inscriptions, une jolie peinture est nécessaire comme réclame, au goût du client.

Cette voiture se compose de deux parties : l'avant forme capucine avec glace ovale de chaque côté, le siège est séparé de l'arrière par une cloison qui ferme l'avant de la voiture et sert de dossier au cocher et livreurs ; l'avant du siège est également fermé par un cadre assemblé en bois dur et rempli en lames de pitchpin. Le dessous du siège reste libre à l'intérieur du derrière de la caisse.

Le derrière de la caisse est monté en voiture basse par un coffre fortement suspendu par des ferrures boulonnées au brancard qui supporte le fond de la caisse ; les portes s'ouvrent à deux vantaux, l'accès et le chargement sont très faciles : ils se font de plain-pied ; des crochets latéraux pour suspendre les grosses pièces, et au milieu une barre solidement fixée au centre de la toiture porte des crochets doubles à coulisses pour les petites pièces ; l'intérieur de la

caisse est en lames de pitchpin verni à plusieurs couches, d'où grande facilité de propreté et lavage. Dans le cadre des portes derrière deux cadres persiennes servent à l'aération.

Le montage

Le devant est monté à 0 M. 95 de hauteur de terre soutenu par un solide avant-train en fer forgé avec rond de 0 m. 70, à pattes pouvant s'atteler à un et deux chevaux, de préférence à deux, monté sur ressort pincettes de 0 m. 95 – 60 ; 8 feuilles avec essieu patent de 55 millimètres ; les roues avant sur 0 m. 85 de hauteur, fer compris ; le fer à 70 – 25 en acier arrondi.

Les roues de derrière ont 1 m. 40 de hauteur ferrées à 70 – 27 acier arrondi. L'essieu derrière et coudé patent huile de 65 millimètres ; les ressorts sont montés à l'avant sur mains plates, et à l'arrière sur main double C à jumelles ; les ressorts arrière ont 1 m. 30 de longueur, 0m. 70 et 11 feuilles. De cette façon la voiture est bien suspendue et peut porter de fortes charges.

La mécanique

La mécanique, dont l'arbre traverse la caisse à l'avant et à l'angle du bas de caisse, est en fer rond de 38 millimètres, soutenu par deux colliers enlevés dans les mains plates de devant, les branches de mécanique ou bras porte-patins sont également en fer rond de 38 millimètres, avec douilles renforcées ; le tirant de mécanique est forgé d'une seule pièce avec la douille de la branche côté droit ; le tirage se fait en dehors de la caisse par une bonne vis de 24 millimètres à deux tourillons, auxquels est reliée une tringle à fourche avec chape prise au levier, et fait ainsi tirage direct.

Document N° 7 Charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) : derby à deux roues ou charrette anglaise, 1921

Source : *L'Artisan*, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons, forgerons et des bourreliers-selliers, août 1921, N°24

Cette voiture est très appréciée en raison des services qu'elle rend. C'est par excellence la voiture pour courses et commission, livraison de marchandises peu encombrantes. Sa construction est d'une grande simplicité. Elle peut recevoir deux banquettes, tout en se servant du même dossier ; dans ce cas, l'hayon de derrière abaissé et maintenu par deux chaînettes sert de coquille. Le marchepied arrière, tout en servant de main de ressort et de queue de singe, en facilite l'accès. La caisse se compose du fond de caisse, constitué par deux faux brancards et quatre traverses en frêne. La fonçure est clouée sur les traverses et en feuillures devant et derrière dans les traverses des bouts. Le devant est légèrement relevé ; un panneau en bois dur à l'affleurement des côtés forme le panneau de la coquille, laquelle est surmontée du garde-crotte, dont le côté forme poignée.

Les côtés sont en bois d'orme ou frêne de 25 millimètres d'épaisseur ; ils sont vissés contre les faux brancards.

L'élévation des côtés est faite par quatre ranchers en fer méplats, sur lesquels sont fixés deux ridelles de chaque côté. Sur celle du haut, fixées chacune par deux boulons, reçoivent l'aide garde-boue.

La longueur totale de la caisse est de 1 m. 450. La hauteur est de 0 m. 530. La largeur extérieure au fond est de 0 m. 920, et celle en haut des ridelles 1 m. 05. La longueur des ailes est égale à celle de la ridelle du haut. La hauteur du garde –crotte est de 0 m. 400 au-dessus de la coquille.

Montage

Cette voiture est montée à 0 m. 950 de terre sur deux roues de 1 M. 35 de diamètre, avec deux ressorts de 1 m. 15 de longueur et 0 m. 650 de large. Les mains recevant les ressorts sont

soudés aux marchepieds. Elles sont déportées en dehors autant que l'exige la longueur de l'essieu et l'assise de la voiture. Les ressorts sont écartés de 1 m. 040 de milieu en milieu des patins d'essieux. L'articulation des brancards a un goujon servant de pivot à ces derniers.

Le marchepied derrière, faisant équerre sur la caisse, est fixé au moyen de quatre boulons. La main qui y est soudée est également déportée comme à celui de devant.

Les brancards ont 1 m. 95 de longueur à partir du devant du garde-crotte, leur longueur à partir du devant du garde-crotte, leur longueur en arrière est égale à celle de la caisse, soit 1 m. 45.

Les brancards étant articulés à l'avant, à l'arrière ils sont maintenus par un ressort.

On peut régler la hauteur de la dossière, suivant les proportions du cheval.

P. Boirivent

Document N° 8 Devis de location de matériel et de fabrication proposé par le charronnage Rey au maire de Lyon

Source : arch. mun. Lyon, 1125 WP 02, service des transports, marché des voitures

Lyon le 24 décembre 1902

Monsieur le Maire de la Ville de Lyon,

En réponse à la demande de fourniture que l'on m'a faite par votre circulaire du 22 courant, j'ai l'avantage Monsieur le Maire de vous annoncer que je suis à même de vous fournir en location suivant votre désir

1° 6 tombereaux d'un mètre cube ;

2° 2 camions de 4 m. 20 de longueur sur 1 m. 37 de largeur avec siège et caisson ainsi que ridelle de 0,60 de hauteur et pouvant porter 2 500 à 3 000 kg ;

3° 2 fourragères.

Le tout usagé en bon état et pouvant assurer votre service, à raison de vingt francs par mois et par véhicule, l'entretien à ma charge sauf les avaries causes par accident et cela à partir du 1^{er} janvier 1903.

Dans le cas où la ville désirerait garder pour quelques années ce matériel en location, je m'engagerai à le faire neuf suivant vos indications afin qu'il remplisse le mieux possible vos exigences de travail et aux mêmes conditions, avec facilité pour la ville de l'acheter quand bon lui semblera à des prix qui varieront suivant l'usure qu'il aura pu subir par le temps que la ville l'aura usagé avant la demande d'achat.

Dans ces conditions les prix qui seront fixés d'avance varieront soit pour l'achat immédiat soit après un an de location ou deux, etc.

Je puis également fournir toutes les garanties que la ville exigera pour la bonne exécution de ces fournitures.

Agrérez, Monsieur le Maire mes sentiments respectueux.

Votre dévoué Rey.

Document N° 9 Inventaire après décès et succession de Mme Émilie Benoîte Gauthier épouse de Fleury Aimé Trouillon, maître charron

Source : arch. dép. Rhône, 3^E 17 305, minute de Me Muguet, notaire à Lyon, 27 août 1886

L'an mil huit cent quatre-vingt-six et le vendredi vingt sept août à onze heure du matin. À Lyon, rue Fénelon N°20.

À la requête de

M. Fleury Aimé Trouillon, maître charron demeurant à Lyon, rue Fénelon N°20

Agissant :

1° En son nom personnel à cause de la communauté de biens réduite aux acquêts qui a existé entre lui et Mme Émilie Benoîte Gauthier son épouse décédée, aux termes de leur contrat de mariage passé devant Me Baudot, notaire à Lyon substituant Me Muguet notaire soussigné le cinq juillet mil huit cent soixante dix-sept et par suite à cause des créances et reprises qu'il peut avoir à exercer contre ladite communauté.

Au nom et comme tuteur légal de sa fille mineure Melle Jeanne Pauline Trouillon née à Lyon le Vingt-six juin mil huit cent soixante-dix-huit.

En présence de M. Gaspard Chion, chaudronnier demeurant à Lyon, chemin de la Scaronne N°18.

Agissant en qualité de subrogé tuteur de la mineure Trouillon, fonction qui lui a été conférée et qu'il a acceptée suivant délibération du conseil de famille de ladite mineure sous la présidence de M. le juge de paix du septième canton de la ville de Lyon le dix août présent mois, enregistrée.

Ladite mineure Jeanne Pauline Trouillon seule habile à se dire et porter héritière de droit et à réserve de Mme Émilie Benoîte Gauthier prénommée quelquefois par erreur Émilie seulement, sa mère, qui était épouse de M. Fleury Aimé Trouillon, avec lequel elle demeurait à Lyon, rue Fénelon N°20, est décédée à Villeurbanne (Rhône) chez les religieuses de la Charité du Verbe incarné le 26 juillet dernier (1886) sans avoir fait de testament. Pour la conservation des droits et intérêts des parties et de tous ceux qu'il appartiendra et sans que les qualités ci-dessus puissent nuire ni préjudicier à qui que ce soit et au contraire sous toutes réserves. Il va être par Me Muguet et son collègue, notaires à Lyon soussignés, procédé à l'inventaire fidèle et à la description exacte de tous les objets mobiliers, meubles meublants, espèces monnayées, titres, papiers et renseignements de toute nature dépendant tant de la communauté qui a existé entre M. et Mme Trouillon que de la succession de Mme Trouillon, et se trouvant dans l'appartement que M. et Mme Trouillon occupaient au premier étage d'une maison sise à Lyon, rue Fénelon N°20.

La représentation du tout sera faite par M. Trouillon lequel averti du serment qu'il aura à prêter à la fin des présentes a promis de bien et fidèlement montrer et déclarer tout ce qui à sa connaissance peut dépendre desdites communauté et succession.

La prise des objets mobiliers qui en seront susceptibles sera faite par M. Benoît Thévenet, l'un des commissaires priseurs de la ville de Lyon, où il demeure rue de l'Hôpital, 6, lequel a promis de la faire à sa juste valeur et sans crue, conformément à la loi.

Lecture faite, sous toutes réserves utiles et protestations de droit, M. Trouillon et M. Chion ont signé avec le commissaire priseur et les notaires.

Trouillon, Chion, Thévenet, Me Muguet, Me Druard.

I – Prisée.

Il a été de suite procédé à cet inventaire de la manière suivante

Dans une pièce servant de chambre à coucher éclairée par une fenêtre sur la rue Fénelon, il s'est trouvé :		
1	Guéridon en bois noyer, trois chaises en paille et une chaise en étoffe garnie, deux rideaux de vitrage, un bureau pupitre noyer surmonté d'un casier à tiroirs et cartonnier	25
1	Lit en bois noyer avec sommier et un matelas, une table de nuit et une armoire à vitrine en bois noyer	75
	Ouverture faite de cette armoire, il s'y est trouvé le trousseau de Mme Trouillon comprenant,	
18	Chemises	25
4	Camisoles	
6	Paires de bas	

12	Mouchoirs de poche	
3	Robes et 8 autres pièces de vêtements tels que bonnets, jupons, camisoles, un chapeau et deux paires de chaussures	20
1	Montre col à double boîte or	25
1	Chaîne giletère or et deux boucles d'oreille or et turquoise	45
4	Draps	16
Dans une pièce servant de cuisine éclairée par une fenêtre sur la rue Fénelon, il est trouvé :		
1	Poêle à four et son tuyau en mauvais état	
30	Pièces vaisselle et verroterie	
10	Pièces batterie de cuisine,	
Dans la cave il s'est trouvé :		
50	Litres de vin ordinaire	25
1	Marchon et cinquante bouteilles vides	2
Dans une pièce servant d'atelier de charronnage, au rez-de-chaussée, éclairée par deux ouvertures sur la rue Fénelon et une ouverture sur la cour il s'est trouvé :		
1	Bâti de forge construit en briques et ferrures, une capote en tôle, un soufflet, deux enclumes et cinquante pièces outils de forge tels que tenailles, marteaux, mandrins, étaux burins tranches	150
1	bascule à percer	
30	Pièces d'outils telles que tenailles, marteaux, vilbrequins, limes, râpes, serre-joints de dimensions diverses, ciseaux, compas, scies plaines, clefs anglaises	140
2	Étaux fixés à un établi	50
4	Filières	
2	Établis de menuisiers munis de leurs presses et valets, un lot de calibres et cinquante pièces telles que rabots, plaines, mèches, vrilles, tarières, serre-joints, scies, ciseaux, becs d'âne, marteaux, gouges, limes râpes	
5	Tarauds à bois	65
1	Chantier à percer	
1	Machine à cintrer les fers	
1	Meule à aiguiser	
1	Chèvre à graisser	
1	Cabri	
4	Tréteaux	
1	Rayonnage à tiroir	
2	Soupentes construites en bois sapin	
1	Lot de ferraille	10
100	Kilos de fer neuf de qualités diverses	15
1	Lot de boulons et vis	25
1m ³	Environ de bois d'emploi tels que fayard et frêne	60
1	Lot de rais	50
1	Lot de plateaux en frêne	25
6	Plateaux fayard	12
2	Litres d'huile	2
1	Litre d'essence	
10	Carrioles à bras de diverses grandeurs	400
Total		1262

II – Analyse des papiers.

Cote première. Pièce unique.

Cette pièce est l'expédition d'un acte reçu par Me Boudot, notaire à Lyon, substituant Me Muguet l'un des notaires soussignés, le cinq juillet mil huit cent soixante dix-sept, par lequel M. Fleury Aimé Trouillon et Mlle Émilie Benoîte Gauthier ont réglé les clauses et conditions civiles de leur union.

Aux termes de cet acte, les futurs époux ont adopté le régime de la communauté de biens réduite aux acquêts.

Mlle Gauthier s'est constituée en dot :

- 1) son trousseau estimé mille francs
- 2) une somme en espèces de deux mille francs

Total : trois mille francs.

La future épouse s'est réservée expressément pour elle ou pour ses héritiers le droit de reprendre son trousseau en nature à la dissolution de la communauté ou de réclamer le montant de son estimation.

M. Trouillon a apporté en mariage :

- 1) son trousseau estimé 600 francs.
- 2) Un fonds de charronnage qu'il exploitait à Lyon, cours Bourbon N°10 comprenant le matériel, les outils et ustensiles, les marchandises et la clientèle et l'achalandage dudit fonds, évalué ensemble à quatre mille francs.
- 3) Et une somme en espèce de cinq mille francs ;

Total : neuf mille six cents francs.

Cette pièce a été cotée et paraphée par Me Muguet, notaire.

Cote deuxième. Pièce unique.

Cette pièce est un livret de la caisse d'épargne et de prévoyance de Lyon délivré à M^{lle} Émilie Gauthier sous le n° 182343 constatant que son compte de dépôts et remboursements arrêté au quinze juillet dernier se solde par un excédant en sa faveur de huit cent soixante-quatorze francs quatre-vingt-dix centimes.

Cette pièce a été cotée et paraphée par Me Muguet, notaire.

Établissement de l'actif et du passif

De ce qui a été inventorié ci-dessus et des déclarations des parties, il résulte que l'actif et le passif desdites communauté et succession se composent ainsi qu'il suit :

Actif

L'actif comprend

- 1) la somme de cent quinze francs résultant de l'estimation ci-dessus du trousseau de Mme Trouillon.
- 2) Celle de onze cent quarante sept francs montant de l'estimation du mobilier, du matériel de l'atelier de charron et de ses marchandises.
- 3) Celle de huit cent soixante quatorze francs quatre vingt dix centimes montant du livret de la Caisse d'épargne.
- 4) Celle de deux cent quatre francs vingt cinq centimes, qui a servi à payer une partie du passif
- 5) Les sommes dues à la communauté au jour du décès, savoir :
 - Par M. Canot, trente un francs quinze centimes.
 - Par M. Velay, quatorze francs.
 - Par M. Lureau, cent francs.
 - Par M. Carnoux, quatre francs, vingt centimes.
 - Par M. Bouclet, quatorze francs quatre-vingt-cinq centimes
 - Par M. Chion, douze francs cinquante centimes.
 - Par M. Plâtre, neuf francs dix centimes.

- Par M. Piraud, quatre francs cinquante centimes.
- Par M. Thevenin, dix-sept francs.
- Par M. Chassot un franc vingt-cinq centimes.
- Par M. Exaltier, neuf francs vingt centimes.
- Par M. Pétavit, onze francs cinquante centimes.
- Par M. L'Héritier, deux francs.
- Par M. Caton, vingt-six francs cinquante centimes
- Par M. Jarry quatorze francs.
- Par un marchand de fromages, dix francs soixante quinze centimes.

Total de l'actif deux mille six cent quarante-deux francs soixante quinze centimes.

Passif

Le passif comprend

Premièrement les sommes payées depuis le décès.

- 1) À l'église de Saint-Pothin pour les funérailles religieuses, trente francs.
- 2) À la mairie du sixième arrondissement pour le service des inhumations cinquante deux francs vingt cinq centimes.
- 3) À MM. Cordier, Faivre, Cotton, médecins pour visites, ensemble quarante-cinq francs.
- 4) Aux facteurs de commerce pour lettres de décès, trente francs.
- 5) Pour l'achat d'une barrière, dix-neuf francs.
- 6) Au greffier de la justice du septième canton de Lyon, frais de délibération du Conseil de famille de la mineur Brouillon, 28 francs.

Total : 204 francs vingt-cinq centimes.

Deuxièmement sommes encore dues :

- 7) À la compagnie des pompes funèbres sa facture pour mémoire.
- 8) À M. Déléant, pharmacien, soixante-et-un francs quarante cinq centimes.
- 9) Aux religieuses de Villeurbanne pour frais de pension, soixante quatre francs quarante centimes
- 10) À M. Thevenet, boulanger, quarante francs douze centimes.
- 11) À Mmes Hévia et veuve Pollet cent quarante-trois francs trente centimes.
- 12) Pour l'achat de diverses fournitures de modes vingt francs cinquante centimes.
- 13) À M. Claudy, marchand de vin, cent-vingt francs soixante-sept centimes.
- 14) À MM. Streichenberger et Goubeaud marchands de charbon vingt-cinq francs soixante-dix centimes.
- 15) À M. Mabile fils, marchand de charbon, trente deux francs.
- 16) À M. Maire, négociant, montant de diverses factures au jour du décès, deux cent soixante-cinq francs soixante quinze centimes.
- 17) Prorata de location depuis le vingt-quatre juin dernier, mémoire.
- 18) Fais et honoraires des présentes, mémoire.

Total du passif sauf mémoire, neuf cent soixante-quatorze francs quatorze centimes.

M. Trouillon interpellé par le notaire soussigné, a déclaré que son enfant mineure ne lui doit pas autre chose que le coût de la délibération du conseil de famille précitée.

Ceci fait, ne s'étant plus rien trouvé à dire, montrer et déclarer au présent inventaire, il a été définitivement clos et arrêté à la réquisition des parties.

Et à l'instant M. Trouillon a affirmé sous la foi du serment prêté entre les mains des mêmes notaires soussignés qu'il a bien et fidèlement montré et déclaré tout ce qui à sa connaissance peut dépendre desdites communauté et succession, qu'il n'a rien pris ni détourné, ni vu ni su qu'il en ait été rien pris ni détourné par qui que ce soit, directement ou indirectement.

Les objets titres et papiers ci-dessus inventoriés sont du consentement des parties restées en la garde et possession de M. Trouillon, qui s'en est chargé pour les représenter quand et à qui il appartiendra.

Il a été vaqué à tout ce que dessus depuis ladite heure de onze du matin jusqu'à celle de six heures du soir par triple vacation.

Document N° 10 Concours de maréchalerie du 28 août 1898 organisé à Lyon par la Société d'agriculture, histoire naturelle et arts utiles de Lyon

Source : *Annales des sciences physiques et naturelles, d'agriculture et d'industries*, 1898, N°7, série 7, pp. 299- 309

Rapport de M.Peuch
Professeur à l'École vétérinaire de Lyon.
Sur le concours de maréchalerie du 28 août 1898.

Messieurs,

Notre Président a bien voulu me charger de vous faire connaître notre concours de maréchalerie sous le double rapport de son exécution et de l'influence qu'il peut avoir sur les progrès de cet art ; je m'acquiesce d'autant plus volontiers de cette tâche que la Société d'agriculture, Sciences, Arts et Industrie de Lyon, en instituant ce concours, a sanctionné le vœu que j'émettais en terminant ma communication du 10 juin dernier. Vous savez déjà que ce concours de maréchalerie a pleinement réussi, du moins quant au nombre de candidats qui ont subi les épreuves. Faut-il dire également qu'il est le premier qui ait eu lieu à Lyon ?... Cela témoignerait tout au moins que notre Société a compris l'importance économique de la ferrure du cheval et la nécessité d'encourager les ouvriers maréchaux qui travaillent d'une manière rationnelle. C'est bien cette pensée qui vous a inspiré, Messieurs, lorsque vous avez décidé que votre concours comporterait une épreuve de forge et de ferrure, sans faire mention des collections de fers, parfois qualifiées de chefs-d'œuvre, qui font partie intégrante des concours de maréchalerie tels qu'ils ont été institués jusqu'ici ; car ces collections, qui ne sont pas toujours faites par les concurrents eux-mêmes, sont souvent des travaux de serrurerie plutôt que de maréchalerie proprement dite. Il vous a paru également qu'il n'était pas nécessaire de comprendre dans ce concours les *ferrures* dites *de luxe*, mais bien de s'en tenir à la *ferrure ordinaire* ou *usuelle*, attendu que cette opération est une dans ses principes et dans ses règles. En d'autres termes, quel que soit le genre de service auquel le cheval est employé, la ferrure n'est rationnelle qu'autant qu'elle respecte l'aplomb du pied et qu'elle conserve au sabot sa forme et ses fonctions. L'ouvrier qui pratique une semblable ferrure est bien certainement celui dont le travail est le plus avantageux pour le propriétaire d'un cheval, en ce sens qu'il permet l'utilisation régulière du moteur ou tout au moins sans que l'on ait à craindre une interruption de travail pour cause de ferrure vicieuse. C'est cet ouvrier que vous avez voulu récompenser, sans vous préoccuper du travail que l'on effectue dans certains ateliers de maréchalerie des grandes villes pour obéir aux caprices de la mode ou aux fantaisies des cochers. Vous avez pensé que ces ferrures réputées *élégantes*, attendu que le sabot est paré et râpé à fond, la fourchette taillée à facettes, le fer bizarrement ajusté et toujours limé sur toutes ses faces, n'avaient point leur place dans un concours pratique et utilitaire, où l'ouvrier devait avant tout concentrer son attention sur l'aplomb et la forme du pied.

Or, c'est avec une réelle satisfaction que le Jury a constaté l'habileté de la plupart des candidats pour exécuter une ferrure vraiment économique, c'est-à-dire conservatrice de l'aplomb du pied et de la forme du sabot. Ainsi, presque tous les concurrents ont ménagé la fourchette et ajusté leurs fers de manière à permettre l'appui de cette organe au pied de derrière comme à celui de devant. La sole et les barres ont été également respectées par la plupart des candidats. En général, les fers ont été forgés fort habilement, et comme l'a très

bien dit notre très honorable Secrétaire général, c'était plaisir de voir travailler ces vaillants ouvriers, qui, en deux chaudes transformaient le lopin en un fer à cheval en général correctement étampé et contre-percé. Mais le travail qui consiste à donner au fer la tournure et l'ajusture a été moins heureux, un certain nombre de concurrents ont laissé à désirer sous ce rapport ; signalons encore quelques fers qui présentaient un défaut de couverture en pince, des éponges trop épaisses et parfois trop longues ; des étampures dont la profondeur était insuffisante ; des contre-perçures dont les dimensions n'étaient pas en rapport avec celles du collet du clou, ce qui rend la ferrure moins solide. Nous avons remarqué que quelques concurrents, heureusement en petit nombre, faisaient porter le fer chaud trop longtemps sur le sabot, ce qui expose à la brûlure de la sole ; certains dont les fers étaient mal étampés, brochaient trop à gras, c'est-à-dire trop près des parties vives du pied, d'où la possibilité de piqûres, voire même d'encloutures. Mais nous avons hâte de dire que ces défaillances ou maladresses ont été rares et que la plupart des concurrents se sont acquittés de leur tâche avec intelligence et habileté. Le Jury a même été surpris de voir que les candidats paraissaient s'être inspirés des règles de la ferrure telles que nous les avons exposées devant vous, dans la séance du 10 juin dernier, sans doute en raison de la publicité donnée à ma modeste communication... Quoi qu'il en soit, le Jury a été généralement très satisfait de la manière dont les deux épreuves du programme de concours – épreuve de forge et épreuve de ferrure – ont été exécutées par la majorité des concurrents, et il a témoigné sa satisfaction en en récompensant 42 sur 67.

Messieurs, le concours de maréchalerie institué par la Société d'agriculture de Lyon montre, avec la plus grande netteté, que les ouvriers maréchaux, civils ou militaires, qui se sont rendus à notre appel, ont bien toute l'habileté nécessaire pour exécuter une ferrure rationnelle. Cependant on voit encore, dans notre ville au moins, des chevaux mal ferrés : c'est que le maréchal est obligé de ferrer au gré de ses clients : tantôt c'est un cocher qui exige que les sabots de son cheval soient parés à fond, la fourchette taillée, la parai râpée ; tantôt c'est un charretier qui veut que l'on applique en tout temps des fers à crampons... Et puis, lorsque le maréchal ferre à l'abonnement, il a intérêt à appliquer des fers très épais, fortement ajustés, ayant une forte garniture, afin de faire durer la ferrure, mais cette condition n'est réalisée qu'au détriment de l'aplomb du pied et de la conservation de sa fonction, ce qui détermine finalement l'usure prématurée du cheval.

Or, notre concours de maréchalerie, dont le succès immédiat a été si complet, me paraît appelé dans l'avenir à combattre ces pratiques vicieuses. N'est-il pas vrai qu'en donnant à ce concours un *lendemain*, comme l'a dit si judicieusement M.L. Riboud, c'est-à-dire en adressant à chacun de nos soixante-sept concurrents, ainsi qu'à tous les maréchaux de la région lyonnaise, une instruction sur les principes et les règles de la bonne ferrure, instruction approuvée par vous ; n'est-t-il pas vrai, disons-nous, qu'on aurait de grandes chances de détruire les erreurs qui ont cours sur la ferrure ? Nous l'avons pensé du moins, et c'est pour ce motif que nous avons l'honneur de vous soumettre la note suivante :

Instruction sur la ferrure normale du cheval

Les conditions d'une bonne ferrure sont au nombre de quatre, savoir :

- 1° protéger le sabot contre l'usure sans le détériorer ;
- 2° répartir régulièrement le poids du corps sur le pied afin de ne pas fausser l'aplomb, attendu que l'aplomb du pied commande celui du membre ;
- 3° donner de la solidité à l'appui en mettant en jeu l'élasticité du pied par l'appui de la fourchette ;
- 4° une bonne ferrure doit être durable et économique.

Ces conditions, qui reposent sur l'anatomie et la physiologie du pied, sont réalisées en pratiquant la ferrure d'après les règles suivantes :

Parer le pied selon un plan horizontal ; retrancher de la paroi la corne qui a poussé depuis la précédente ferrure ;

Ne pas toucher à la fourchette ni aux barres, ni à la sole et ne jamais diminuer l'épaisseur de la paroi en rognant les mamelles ; ne pas râper le sabot au-dessus de la ligne des rivets ;

Modeler exactement le contour du fer sur celui du bord plantaire, c'est-à-dire donner exactement au fer la tournure du pied ;

Ajuster le fer à l'anglaise, de préférence, en relevant légèrement la pince ; le disposer sous le sabot de telle sorte que ses branches et la fourchette soient sur le même plan ;

Donner aux étampures une forme exactement semblable à celle de la partie inférieure de la tête du clou ;

Brocher en bonne corne et à égale hauteur ; faire de solides rivets et les bien incruster ; rabattre le ou les poinçons consolidant la ferrure.

Il est à remarquer que ces règles s'appliquent à la ferrure ordinaire ou usuelle, attendu que celle des pieds malades ne saurait être faite, d'une manière rationnelle, sans les conseils d'un vétérinaire. Nous ajouterons encore qu'il est à désirer que les propriétaires de chevaux, et plus généralement toutes les personnes qui les conduisent ou surveillent leur entretien, n'exigent plus de l'ouvrier maréchal qu'il taille la fourchette, la sole, les barres et qu'il râpe la muraille d'une manière exagérée, sous le prétexte de faire de l'ouvrage propre. Car la ferrure ainsi pratiquée déforme le sabot et finit par déterminer une boiterie qui rend l'animal impropre à son service ou tout au moins en diminue la valeur. Il est donc à désirer que la ferrure ordinaire ou usuelle soit pratiquée d'après les règles exposées ci-dessus, afin qu'elle soit réellement économique pour le propriétaire, c'est-à-dire que le capital représenté par l'animal ne reste point improductif en raison de boiteries ou de souffrances imputables à la ferrure. Et le concours de maréchalerie institué par la société d'Agriculture, Sciences, Arts et Industrie de Lyon, porte à penser que les maréchaux de notre région sont capables, en tout point de pratiquer la ferrure suivant les règles qui font l'objet de la présente instruction.

Sur la demande de divers membres de la Société, M. Burelle a ensuite rendu compte des résultats de la ferrure pratique, sur ses chevaux par les concurrents.

Les chevaux présentés aux concurrents étaient tous des chevaux de gros trait, du poids de 550 à 700 kilogrammes.

Le service de ces chevaux se faisant continuellement en ville sur le pavé, dans la plaine et le coteau, les pieds étaient plus fatigués qu'ils ne le sont ordinairement.

L'écurie de l'Union Mutuelle des Propriétaires Lyonnais comprenant cent vingt chevaux en moyenne, il a été possible de choisir pour ce concours des chevaux présentant à peu près les mêmes conditions.

Aucune ferrure à planche ou autre n'a été demandée aux concurrents.

Ceux-ci devaient cependant tenir compte de l'état du pied, de sa forme et de l'usure habituelle du cheval qui leur était indiqué par la déferre.

Les indications sommaires données avant le concours par M. le professeur Peuch ont été très bien comprises par la généralité des concurrents et appliquées avec habileté.

Nous n'avons pas constaté des ferrures excentriques en usage dans diverses régions et qui paraissent être le résultat d'une tradition plutôt que d'une pratique raisonnée.

D'une manière générale, la ferrure a été faite soigneusement et habilement.

À l'exception d'un seul cheval, tous ceux qui ont été ferrés par les concurrents ont pu reprendre leur service régulièrement dès le lendemain du concours.

L'usure des fers a été régulière ; leur durée a été normale.

Listes des primes et récompenses accordées

Deux premiers prix				
	Nom/Prénom	D. naissance	Commune de naissance	Commune d'exercice
1 ^{er} prix ¹⁴ -	Vallier Rémy	6. 6. 1852	Neuville-sur-Saône (Rhône)	M.-F. audit Neuville
2 ^e prix ¹⁵	Sourdeau Jean	11. 10.1874	Saint-Benin-des-Bois (Nièvre)	Brigadier maréchal au 7 ^e régiment de cuirassiers, à Lyon
Quatre seconds prix				
1 ^{er} Second prix ¹⁶ .	Guillermier Jean	24. 6. 1869	Les Avenières (Isère)	M.-F. à Corbelin Isère.
2 ^e Second prix ¹⁷	Bacqué Abel, Jean-Marie	23. 10. 69	Valentine (Haute-Garonne)	Brigadier-maréchal au 26 ^e régiment de dragons, à Dijon
3 ^e Second prix ¹⁸ .	Namiand Michel	28. 8. 1866	Quincieux (Rhône)	M.-F. à Lyon, 165 cours Lafayette
4 ^e Second prix ¹⁹	Lacroix Paul-Émile	30. 1. 1864	Ygrande (Allier)	Brigadier-maréchal à l'artillerie de la 6 ^e division de cavalerie, à Lyon
Dix 3 ^e Prix. Médaille de bronze : les deux premiers, de la Société nationale d'encouragement à l'agriculture de France ; les huit autres, de la Société d'Agriculture, Sciences et Industrie de Lyon.				
1 ^{er} Trois. prix	Coquet Joanny	16. 3. 1863	Feurs (Loire).	M.-F. audit Feurs
2 ^e Trois. prix	Ginier Louis	7. 9. 1862	Brézins (Isère).	M.-F. à Lyon, 53, rue de Bourgogne
3 ^e Trois. prix	Bouet Eugène	26. 8. 1869	Poulaines (Indre).	Brigadier-maréchal au 7 ^e régiment de cuirassiers, à Lyon
4 ^e Trois. prix	Morin Auguste	-	Chapelle-en-Vercors (Isère).	Brigadier-maréchal à l'État-Major de la place de Lyon
5 ^e Trois. prix	Perrin Léody-François	11. 11 1973	Bourgoin-Jallieu (Isère).	Brigadier-maréchal au 14 ^e escadron du train des équipages à Lyon
6 ^e Trois. prix	Barré Pierre-Augustin	11. 8. 1859	Vançais (Deux-Sèvres)	Brigadier-maréchal 7 ^e régiment de cuirassiers, à Lyon
7 ^e Trois. prix	Liabeuf Jules	10. 4. 1869	Cayres (Haute-Loire).	M.-F. à Lyon, 10, rue de Bourgogne
8 ^e Trois. prix	Blanc Félix	18. 3. 1874	Saint-Félix (Haute-Savoie).	Aide-maréchal à l'artillerie de la 6 ^e division de cavalerie, à Lyon
9 ^e Trois. prix	Blanc Joseph	2. 4. 1866	Péronnas (Ain).	M.-F. à Bourg (Ain)
10 ^e Trois. prix	Riocruix Claude	24. 6. 1859	Saint-Marcel (Ain).	M.-F. audit Saint-Marcel
Huit mentions honorables avec palmes				
1 ^{ère} Mention	Jouve Félix	21. 12. 1871	Cayres (Haute-Loire)	Ouvrier chez Liabeuf, 10, rue de Bourgogne, à Lyon
2 ^e Mention	Eyraud Louis	21. 3. 1857	Saint-Étienne (Loire)	M.-F. audit, 26 rue Balaÿ
3 ^e Mention	Martelet Joseph	12. 5. 1860	Brénod (Ain)	M.-F. à Lyon, 8 rue Saint-Jérôme
4 ^e Mention	Tréboud Charles	22. 10. 1867	Saint-Cergues, canton de Vaud (Suisse)	Ouvrier chez Namiand, 165 cours Lafayette, Lyon
5 ^e Mention	Duprat Philibert	3. 9. 1873	Chalamont (Ain)	M.-F. à Lyon, 30 avenue de Noailles
6 ^e Mention	Caillaud Auguste	10. 12. 1859	La Bretonnière (Vendée)	M.-F. Feurs (Loire)

14 Médaille de vermeil accordée par M.le Ministre de l'Agriculture

¹⁵ Médaille de Vermeil de la Société d'Agriculture Sciences et Industries de Lyon.

¹⁶ Médaille d'argent accordée par M. le Ministre de l'Agriculture. Diplôme de médaille d'argent de la Société d'Agriculture, Sciences et industrie de Lyon.

¹⁷ Médaille d'argent offerte par la Société nationale d'encouragement à l'Agriculture de France. Diplôme de médaille d'argent de la Société d'Agriculture, Sciences et industrie de Lyon.

¹⁸ Médaille d'argent de la Société d'Agriculture, Sciences et Industrie de Lyon. Diplôme de médaille d'argent de la même Société.

¹⁹ Diplôme offert par la Société nationale d'encouragement à l'agriculture de France.

7 ^e Mention	Thiberge Alexandre	18. 5. 1864	Cérans-Foulletourte (Sarthe)	M.-F. à Lyon, 7, rue Moncey
8 ^e Mention	Meunier Simon	12. 1. 1835	Janneyrias (Ain)	M.-F. à Lyon, 53, rue de la Pyramide
Vingt et une mentions honorable, sans prime (Diplôme de mention honorable)				
1 ^{ère} Mention	Odin Jean	Aveize	2. 5.1866	M.-F. à Saint-Symphorien-sur- Coise (Rhône)
2 ^e Mention	André Marcellin- Hugues	17. 5. 1868	Bellegarde-Poussieu (Isère)	M.-F. audit Bellegarde-Poussieu
3 ^e Mention	Collet Alexis	30. 4.1872	Saint-Siméon-de-Bressieux (Isère)	M.-F. à Saint-Genis-Laval (Rhône)
4 ^e Mention	Brossette Jacques	-	Bagnols (Rhône)	M.-F. à Fontaines-sur-Saône.
5 ^e Mention	Moreau louis Auguste	25. 4. 1872	Saint-Bonnet-le-Troncy (Isère)	Ouvrier chez Maty, à Oullins (Rhône)
6 ^e Mention	Crouzet Édouard	15. 8. 1864	Charmes (Ardèche)	M.-F. à Lyon, 7, rue Vaudrey
7 ^e Mention	Parent Claudius	10. 5. 1871	Donjon (Allier)	Ouvrier chez Berthoud, à Lyon 297, cours Lafayette
8 ^e Mention	Feuillat Antoine	-	Chaponost (Rhône)	Ouvrier chez M. Ansoud, 17 cours Charlemagne à Lyon
9 ^e Mention	Fagot Joseph	13. 11. 1860	Saint-Joseph-de-Rivière (Isère)	Ouvrier chez Meunier, à Lyon 52, rue de la Pyramide
10 ^e Mention	Barthe Joseph- Louis	24. 8. 1874	Dourgne (Tarn)	Brigadier- maréchal au 19 ^e régiment de dragons à Vienne (Isère)
11 ^e Mention	Grivel Joseph- Antoine	4. 3. 1874	Samoëns (Haute-Savoie)	Aide-maréchal au 14 ^e escadron du train des équipages, à Lyon
12 ^e Mention	Perrier Antoine	17. 3. 1867	Saint-Jean-de-Bournay (Isère)	M.-F. audit Saint-Jean-de- Bournay
13 ^e Mention	Danneyrolle Frédéric-Claude	1. 8. 1853	Bourg-Argental (Loire)	M.-F. 66 rue Henri Rolland, Lyon-Charpennes
14 ^e Mention	Servon Joanny	24. 10. 1862	Terrasse-en-Doizieux (Loire)	M.-F. à Mornant (Rhône)
15 ^e Mention	Griffoulière Eugène	13. 2. 1868	Viviez (Aveyron)	Ouvrier chez Crouzet, à Lyon, 7, rue Vaudrey.
16 ^e Mention	Masson Claude	-	-	Ouvrier chez Joublot à Lyon, 44, quai de Serin
17 ^e Mention	Théry Antoine	4. 8. 1853	Varenne-Reuillon (Saône-et- Loire)	Ouvrier chez Vibert à Lyon, 101, Grande rue de la Guillotière
18 ^e Mention	Treynet Jean- Gaspard	13. 4. 1871	Soucieu-en-Jarret (Rhône)	Ouvrier chez Michallet, à Lyon, 195 cours Villeurbanne
19 ^e Mention	Caillaud Gabriel	12. 9. 1879	Bretonnière (Vendée)	M.-F. à Feurs (Loire)
20 ^e Mention	Vèbre Benoît- Claude	5. 4. 1861	Vauban (Saône-et-Loire)	M.-F. à Châteauneuf (Saône-et- Loire)
21 ^e Mention	Clerc Eugène	30. 4. 1861	Sardieu (Isère)	M.-F. à la compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon

3^{ÈME} PARTIE LES USAGES DU CHEVAL À LYON ET DANS LA RÉGION LYONNAISE

CHAPITRE IX L'EXPLOITATION DU CHEPTEL EN MILIEU URBAIN : LA DIVERSITÉ DU TRAIT URBAIN

Document N° 1 L'industrie fiacrière vue par l'hebdomadaire le 7^{ème} Jour

Source : *Le 7^{ème} Jour*, 2^e année N°26, 29 juin 1913

Si nous ne marchons plus, comment serons-nous roulés ? Tramways, « sapins²⁰ » et Taxis. Nous ne marchons plus : tous les philosophes le constatent. À part l'athlète complet et l'humble serviteur de la patrie, l'animal raisonnable renonce à faire l'usage de ses pieds. Nos préhistoriques ancêtres allaient à quatre pattes – chacun sait cela et nos aïeux plus rapprochés s'enorgueillirent de « lever vers le ciel un front sublime » tandis que leurs membres antérieurs tâchaient à de nobles gestes et que leurs jambes, diligemment, sans fausse honte, les transportaient d'un point à l'autre.

Or, les jambes ne constituent qu'un reste de barbarie, qu'une tradition, qu'un préjugé. Notre siècle de lumière les supprime. Bientôt nous ne verrons plus de mollets qu'aux pauvres diables. Les élégants des deux sexes, dociles à la mode, seront amputés. De souples et rapides véhicules traîneront partout un peuple de cul-de-jatte. Car tout individu assez mal élevé ou disgrâcié de la fortune pour se déambuler *pedibus cum jambis*, sera voué à la réprobation de ses concitoyens, montré au doigt, banni de la « société ».

Pour satisfaire à ces exigences du progrès, nos villes offrent des voitures de place et des tramways. Les riches seuls peuvent se payer le luxe d'un huit-ressorts ou d'un landaulet particulier. Au commun des mortels, il faut abondamment octroyer le transport en commun. C'est pourquoi le problème des transports sollicite, avec tant d'urgence et de fréquence, l'attention de nos pouvoirs municipaux. La dernière séance du Conseil était encore remplie des exploits de la Compagnie OTL et l'Hôtel de Ville s'insurgeait, une fois de plus, contre la firme triomphante.

Une précédente délibération avait été consacrée à l'industrie fiacrière : nos édiles s'étaient lamentés sur l'incompétence professionnelle et sur l'insolence des cochers. Ces sortes de questions s'aggravent à la veille de notre exposition internationale. Nous devons prévoir, pour l'an prochain, un afflux énorme d'étrangers et faciliter une circulation intense. Comment nous y prendrons-nous pour répondre à ces besoins nouveaux ? Nos visiteurs trouveront-ils à Lyon une quantité de voitures suffisante ? Le moment nous a paru propice d'ouvrir une rapide enquête à ce sujet.

Expériences

Vous savez que Lyon est la grande ville de France où l'on voit le moins de voitures. Quelques courses que nos concitoyens aient à faire, ils prennent le confortable et rapide tramway qui dessert tous les quartiers et toutes les banlieues. L'usage du fiacre semble réservé, dans la capitale du Sud-Est, aux fils de famille désireux de manger leur patrimoine et aux étrangers sans défense. J'ai connu un fort honorable commerçant complètement discrédité pour voir, en un jour de folie, sillonné la rue de la République à bord d'un « sapin » ! Il se fit, sur place, une immédiate réputation de légèreté et de prodigalité qui le conduisit droit à la faillite. Cependant nous avons un assez grand nombre de voitures publiques, et d'importants renforts leur sont amenés, depuis quelques temps, par diverses entreprises d'auto-taxi. Comment vivent les cochers et les chauffeurs ? Où prennent-ils les ressources nécessaires à leur budget ?

²⁰ désigne dans la langue populaire lyonnaise le fiacre le plus commun.

Un arrêté municipal du 20 avril 1911 définit très exactement les obligations imposées aux cochers, les lieux de stationnement, le tarif des « hippomobiles » et des automobiles, etc. Il précise les vertus exigées des conducteurs et détermine la composition des jurys qui sont appelés à sanctionner ces vertus.

Car n'est pas cocher qui veut : il faut, pour être admis aux susdites fonctions, affronter de redoutables examens qui ont lieu tous les trois mois.

La Commission, présidée par un adjoint de la Mairie centrale, comprend un vétérinaire de la ville, un carrossier expert, l'inspecteur du service des voitures, et un délégué de chaque syndicat de cocher régulièrement constitué. Ces syndicats sont actuellement au nombre de cinq, parmi lesquels il faut citer le syndicat mixte, le plus nombreux et le plus puissant, dont l'organe, le Réveil des Cochers, fait les périodiques délices de l'automédon littéraire.

Chaque candidat subit deux sortes d'épreuves. Tout d'abord, il doit prouver sa connaissance théorique des règlements professionnels, de la topographie lyonnaise, etc. Puis, le fouet en main, et juché sur le siège dont il veut entreprendre l'exploitation, il pilote sa voiture dans les rues les plus mouvementées et les plus accidentées de la ville. S'il se tire à son honneur de cette difficulté, il est déclaré admis et on lui délivre aussitôt son permis de conduire.

À la dernière session, 24 admissions seulement furent prononcées pour 36 « impétrants ».

Le cocher lyonnais, nous a dit quelqu'un qui le connaît bien, relève les origines les plus variées. C'est en général, un vaincu de la vie, un « pas-de-veine », qui, d'une splendeur disparue à tout juste conservé le pécule nécessaire à l'acquisition d'une voiture et d'un cheval.

La corporation ne se flatte peut-être pas, comme à Paris, de compter dans ses rangs des licenciés es lettres et des docteurs en droit, mais elle vous présentera, si vous le désirez, un capitaine en retraite, chevalier de la légion d'honneur, plusieurs gros commerçants ou industriels tombés dans la déconfiture, quatre ou cinq gentlemens porteurs de noms à particule et de titres sonores.

À l'examen d'octobre 1910, notre jury, tentant un grand effort de décentralisation, reçut une candidate. Et pour n'avoir rien à envier à Paris, nous faillîmes attacher à nos stationnements une accorte cochère. Cette cochère était cuisinière de son métier. Aux lauriers exceptionnels dont la Commission, enthousiasmée, couvrit sa tête, elle préféra, toute réflexion faite, le laurier-sauce dont les clients ordinaires lui savaient gré. Je dois ajouter que les entrepreneurs lyonnais ne manifestaient aucun empressement à embaucher cette brave femme. Elle retourna finalement à ses fourneaux et l'on n'entendit plus parler d'elle. C'est dommage. Nos rues si monotones auraient emprunté quelque gaîté à la note pittoresque de son mâle jupon.

Décadence

Regrettons l'illusoire cochère, mais félicitons-la de n'avoir point succombé à la tentation, car le métier n'est pas fameux, et les chiffres le démontrent.

Alors qu'en 1894 – année de l'exposition – nous comptions dans nos murs 800 sapins, nous n'en réunissions plus guère de 300 en 1910, et ce nombre se réduit maintenant à 230. Chaque année voit diminuer le contingent du fouet et nul effort le relève. Les 28 taxis inaugurés, en 1909, par la « Compagnie Générale » n'ont pas fait de brillantes affaires et nous n'en avons plus que 18 aujourd'hui. Le pneumatique lui-même n'a su renouveler l'estime et la confiance du public. Caoutchoutés ou non, taxiphores ou non, les fiacres hippomobiles sont dédaignés.

La grosse majorité des cochers se compose de petits patrons. À part la « Compagnie Générale », qui met en ligne trente voitures, et trois ou quatre entrepreneurs qui exploitent chacun de cinq à douze fiacres, la plupart de nos automédons sont à leur compte. La mise de fonds initiale est de 2 500 à 3 000 fr. Pour ce prix, on fait l'acquisition de deux voitures et de

deux chevaux, qui constituent l'indispensable matériel et la nécessaire cavalerie de tout cocher sérieux.

On sait que chaque voiture paie à la ville un droit de stationnement. Le total annuel de ces droits s'élève à 25 000 francs. La moitié de cette somme environ sert à l'entretien du personnel spécial – un inspecteur principal, un vétérinaire et trois contrôleurs – chargé de veiller à la stricte observation des règlements, ainsi qu'à l'hygiène des services. Toute une série de dispositions, très sévères, applicable au transport des malades dans les voitures publiques, à la désinfection de ces voitures, etc. Les fiacres pourraient constituer, si l'on n'y prenait garde, le plus merveilleux agent de contagion, en cas d'épidémie.

Doléances

Afin d'éviter les multiples discussions qui naissent continuellement entre voyageurs et cochers, M. le Maire a prescrit – et c'est un article essentiel de son plus récent arrêté – que chaque voiture soit pourvue, à l'intérieur, d'une plaque de tôle émaillée contenant le tarif des courses. De cette manière, pas de contestation possible, à moins de mauvaise foi.

Ajoutons que les tarifs ont été légèrement modifiés, à l'avantage des cochers, en ce qui concerne les courses de Villeurbanne et du Grand-Camp, ainsi que la classique promenade au Parc.

Cependant, cochers et voyageurs se plaignent. Les voyageurs accusent les cochers de se montrer peu complaisants et de chicaner hors de propos pour quelques minutes de supplément. Les cochers, à leur tour, se lamentent sur la parcimonie des clients et sur les mille obligations onéreuses que leur impose le règlement municipal. Ce règlement est d'une précision insupportable. Tout s'y trouve codifié, spécifié, délimité, jusqu'au vêtement des infortunés assujettis. Lisez plutôt les articles 25 et 35 :

Article 25. – les cochers devront toujours avoir une tenue convenable et propre. Ils porteront en toutes saisons, comme signe distinctif, le chapeau haut de forme en cuir bouilli.

Toutefois, lorsque l'administration le jugera utile, ils pourront être autorisés à porter pendant les gros froids une casquette en fourrure ; pendant les fortes chaleurs, un chapeau de paille noire.

Article 35. – Il est défendu aux cochers :

De conduire en état d'ivresse, de fumer en conduisant, d'ôter leurs habits ou de conduire en blouse, de faire claquer leurs fouets, etc., etc.

C'est un véritable esclavage auquel on nous réduit, s'exclamait dernièrement un brave automédon. Et dire que toute la journée je m'entends interpeller : « Cochez, êtes-vous libre ?... ». Quelle amère plaisanterie !

Concurrence.

D'ailleurs, depuis quelque temps, les automobiles de place font une redoutable concurrence au modeste « sapin » de nos pères. Leur nombre s'est accru de 30 en moins de trois ans, et il y en a 85 à l'heure actuelle.

Deux sortes de tarifs sont applicables aux automobiles de place, selon le procédé de leurs appareils enregistreurs. La plupart des autos sont simplement munies d'un compteur kilométrique. Celles-ci prennent 3 francs par heure, plus 0 fr. 40 par kilomètre, ce qui finit par coûter assez cher au client.

On fait une sérieuse économie avec les 30 hirondelles du garage Terminus. Prise en charge 0,75, plus 0,10 par 250 mètres. C'est à peu de chose près, le tarif parisien.

Les automobiles de place appartiennent presque toutes à de petits patrons. Ils font une recette moyenne et mensuelle de 1200 francs. C'est assez, paraît-il, pour assurer leur existence. Mais l'administration municipale, émue de diverses réclamations, parle d'imposer à toutes les voitures automobiles, sans distinction, le compteur horokilométrique. Le drapeau du compteur serait blanc, bleu ou rouge, selon la qualité de la voiture et le prix du tarif.

Les Mouches sont mortes²¹, mais les Hirondelles prospèrent²². De quoi nous plaignons-nous ?

Ch. F.

Document N°2 Les métiers de l'OTL : les conducteurs

Source : arch. mun. Lyon, 303 166, *Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, Règlement concernant le personnel actif*, Lyon, Imprimerie Léon Delaroché et Cie, 1894, 47 pages

Conditions d'admission

Toute demande d'admission à un emploi quelconque dans la compagnie doit être faite par écrit.

Les postulants doivent justifier :

- 1° Qu'ils savent lire, écrire et compter ;
- 2° Qu'ils sont Français ou naturalisés Français ;
- 3° Qu'ils sont âgés de plus de vingt-et-un an et de moins de quarante ans, et qu'ils ont satisfait à la loi militaire.

Ils doivent en outre fournir, lorsqu'ils sont admis et avant de pouvoir prendre leur service :

- 1° Un extrait de leur casier judiciaire ;
- 2° Un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire de leur commune ou le commissariat de police de leur quartier.

Tout postulant dont le casier judiciaire relaterait des condamnations ne peut être admis dans le personnel ;

3° Un certificat d'un médecin de la Compagnie, constatant qu'ils ne sont atteints d'aucune maladie ou infirmité chronique.

Grades et salaires

Les conducteurs sont divisés en trois classes. Ils sont payés à la journée, savoir :

- 1° conducteurs de première classe : 4,50 fr. par jour ;
- 2° conducteurs de deuxième classe : 4, 25 ;
- 3° conducteurs de troisième classe : 4 ;

Cautionnement

Les agents admis à la Compagnie devront déposer à la caisse, avant leur entrée en service le cautionnement fixé ci-après :

conducteur : 200 francs.

Ce cautionnement pourra être fait soit en espèces, soit en obligations de la ville de Lyon.

Tenue réglementaire de service

L'uniforme réglementaire est à la charge des agents. Il est ainsi déterminé :

Casquette de forme dite marine, à large visière, en drap bleu foncé, dont le bandeau recevra à la partie supérieure et à la partie inférieure, un filet étroit en laine rouge, et sur le devant les lettres O.T.L. brodées en laine rouge.

Par exception, le fond de la casquette des cochers pourra être garni extérieurement en cuir verni noir.

Veston en drap fort, gris bleu foncé, entièrement doublé en satin de Chine et confectionné de telle sorte qu'il puisse être porté sans gilet en été, et couvrir au contraire, en hiver des vêtements de dessous, étrangers à l'uniforme et au choix des conducteurs et cochers, pourvu qu'ils ne soient pas apparents.

²¹ Navires fluviaux des passagers desservant jusqu'au début du XX^e siècle, le Rhône et la Saône. Ainsi appelés car originellement construits dans le quartier de La Mouche.

²² Hirondelle, désignation populaire des taxis couleur noir et blanc qui circulent dans l'agglomération.

Ce veston doit toujours être boutonné au moins de quatre boutons inférieurs.

Ce veston dont la longueur doit arriver à mi-cuisse, se ferme de chaque côté sur la poitrine par cinq boutons d'uniforme dorés.

Collet rabattu aux initiales O.T.L. brodées en laine rouge. Poches de côté sur les cuisses ; une poche de portefeuille extérieure du côté gauche et une intérieure du côté droit ; manches droites sans parements ; gousset de montre intérieur à gauche.

En été, ce veston peut-être remplacé par un veston en drap plus léger, de même nuance et de confection identique.

Pantalon en drap fort, de même couleur que le veston, en forme demi-hussarde ; en été et seulement aux époques qui seront fixées, pantalon forme demi-hussarde, en coutil bleu rayé avec bande bleue, cravate et chaussures noires.

Nota. – Les conducteurs et les cochers de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classes se distingueront comme suit :

1^{ère} classe. – Trois filets étroits en laine rouge, rapprochés l'un de l'autre et placés à environ 10 centimètres de l'extrémité de la manche.

2^{ème} classe. – Deux filets étroits en laine rouge rapprochés l'un de l'autre et placés à environ 10 centimètres de l'extrémité de la manche.

3^{ème} classe. – Un seul filet en laine rouge placé à environ 10 centimètres de l'extrémité de la manche.

Capote-manteau en drap fort, bleu foncé, du modèle adopté pour les officiers d'infanterie, tombant à 0 m 30 de terre ; collet rabattu se fermant au moyen d'une agrafe. Cinq boutons dorés de chaque côté du devant.

Petites pattes de ceinture en martingale retenues par deux gros et deux petits boutons dorés.

Les deux coins du devant munis d'une boutonnière permettant de les relever en les fixant aux boutons des pattes de ceinture.

Poche de côté et poche de portefeuille intérieur gauche.

Un gousset de montre intérieur de chaque côté du devant.

Les cheveux devront être coupés courts ; le port de la barbe sera toléré à la condition qu'elle soit coupée courte. À défaut, la tenue réglementaire ne comprend que la moustache et la mouche.

Durée du service et divers indemnités afférentes

Pour tous les agents du service actif, la durée du travail sera de 12 heures par jour en moyenne, auquel s'ajoutera le temps nécessaire pour le repas.

Lorsque les besoins du service nécessiteront un travail supplémentaire dépassant de 30 minutes la journée de 12 heures, il sera alloué un supplément de 0 fr. 50. Après la première heure, chaque heure en plus sera également payée à raison de 0 fr. 50, tout heure commencée étant due.

Les conducteurs et cochers qui seront temporairement affectés au service d'une ligne appartenant à un dépôt autre que celui auquel ils sont attachés, recevront un supplément de solde de 1 fr. 50 comme indemnité de déplacement pour les défrayer du repas qu'ils peuvent avoir à prendre en dehors de chez eux.

Un supplément de solde de 1 fr. 50 sera également accordé aux employés des voitures faisant le service de théâtre, comme indemnité pour travail en plus des 12 heures de service ordinaire.

(...) Les agents payés à la journée ont droit à un jour de repos non payé par quinzaine.

Aucun agent ne peut s'absenter ou manquer à son service sans motif connu et sans autorisation (circulaire N°33 du 20 avril 1892). Lorsque l'absence non autorisée aura duré plus d'un jour, l'agent sera considéré comme démissionnaire.

Les permissions sont accordées selon les exigences du service, 24 heures par l'inspecteur principal ou par le chef de dépôt, au-dessus, par la Direction sur une demande écrite de

l'intéressé, approuvée par le chef de dépôt et transmise par l'inspecteur principal. Il ne sera jamais accordé de congé les dimanches et fêtes à moins d'urgence absolue.

Dans le cas de refus motivé de permission, si l'agent manque à son service ou se porte malade, il sera considéré comme démissionnaire.

Les agents convoqués par l'autorité militaire pour accomplir leur période d'instruction, devront en prévenir la Direction par écrit, au moins quinze jours avant leur départ.

Les agents de tous ordres doivent déférer aux ordres qui leur sont donnés sans discuter, quitte à réclamer ensuite, si l'ordre leur a paru arbitraire ou abusif de la part, soit des piqueurs, des chefs de dépôt, inspecteurs, contrôleurs et chef de la cavalerie.

(...) Il est interdit aux agents en service ou en uniforme de fumer étant sur les voitures

Tout agent dont le traitement est l'objet d'une opposition ou saisie-arrêt, ou qui a consenti une cession ou délégation sur les sommes qui pourraient lui être dues éventuellement par la compagnie, est considéré comme démissionnaire et rayé des contrôles du personnel si, dans le délai d'un mois, à partir de la notification qui lui en a été faite par la Direction, la mainlevée pure et simple de cette opposition n'a pas été notifiée à la Compagnie.

Il peut être dérogé à la règle précédente en faveur d'agents qui se trouvent obérés temporairement par suite de maladies ou de charges de famille dûment constatées et qui, en outre, justifient qu'ils seront en mesure de se libérer dans un délai de quatre mois au maximum.

Les agents de tous ordres blessés en service, reçoivent pendant toute la durée de la maladie, le paiement de la demi-solde. Le bulletin délivré par le médecin de la Compagnie sert à déterminer le temps nécessaire à l'agent pour la guérison, temps pendant lequel la demi-solde lui sera comptée.

Il n'y a lieu à aucun paiement de salaire lorsque le rapport du médecin constatera que la blessure a eu lieu à la suite d'intempérance, de vice ou de rixe.

Conditions générales de service

La tenue d'uniforme est obligatoire pendant qu'ils sont en service. Ils doivent toujours être d'une propreté irréprochable.

Ils sont subordonnés aux ordres des contrôleurs pour ce qui concerne le service des départs, arrivées aux stations, et même pendant la marche.

Ils sont responsables des retards ou avances aux stations, étant maîtres de leur voiture ; ils ont autorité sur le cocher en route. En aucun cas cependant, ils ne peuvent l'obliger à accélérer l'allure réglementaire pour gagner du temps ou rattraper le temps perdu.

Lorsque le service d'une voiture est terminé, le conducteur doit l'accompagner jusque sous la remise (circulaire N°27). Pendant la marche, les conducteurs doivent se tenir sur la plateforme de derrière, tournant le dos à la direction suivie, afin de voir les personnes qui veulent monter dans leur voiture et pouvoir donner aussitôt le signal d'arrêt.

Ils doivent aider les voyageurs à monter ou descendre, et pour cela, lorsque le cas se présente, ils doivent descendre eux-mêmes de la plateforme.

Les conducteurs doivent avoir les plus grands égards pour tous les voyageurs, particulièrement pour les vieillards, les femmes, les enfants, les infirmes, en un mot, pour tous ceux qui peuvent avoir besoin de leur aide.

Ils doivent éviter toute conversation inutile avec les voyageurs et rester attentifs à leur service (circulaires 13 et 20).

Ils ne doivent jamais donner le signal de mise en marche de la voiture avant d'avoir sonné les voyageurs montés (ordre N°8).

Ils ne doivent pas permettre l'entrée des voitures aux gens pris de boisson, aux personnes atteintes de maladies contagieuses et aux voyageurs porteurs de paquets qui, par leur volume, leur odeur, pourraient gêner les voisins.

Ils ne doivent pas laisser monter les chiens (article 36 de l'arrêté ministériel du 6 août 1881).

Lorsque toutes les places sont occupées, le conducteur doit lever la plaque portant le mot « complet ». Il devra l'abaisser aussitôt qu'une place deviendra disponible.

Les conducteurs ne doivent pas attendre d'être près d'arriver à une station pour percevoir le prix des places. La recette doit se faire avant le départ de la station terminus, soit pendant la marche, en commençant toujours du côté opposé à la montée et sans que ces agents cessent d'être attentifs, afin de faire arrêter la voiture si une personne désire monter ou descendre. Lorsque la voiture en station est complète, la recette doit se faire avant la mise en marche.

Les conducteurs doivent cesser de faire leur recette lorsqu'un ou plusieurs voyageurs montent en voiture et ne la continuer qu'après avoir sonné les voyageurs montés.

Les tickets de circulation gratuite, étant personnels et nominatifs, les conducteurs ne doivent jamais accepter un ticket en paiement de la place d'une personne autre que le titulaire.

Il leur est en outre interdit de recevoir des permissionnaires des tickets d'un prix supérieur à celui de la place occupée ou des tickets n'ayant pas cours sur la ligne.

Il leur est fait défense absolue de donner des gratifications, soit à leurs cochers, soit aux palefreniers ou relayeurs (circulaire N°6).

À la rentrée au dépôt, les conducteurs doivent remettre leur feuille de route et la somme qu'ils ont encaissée dans la journée, entre les mains du receveur préposé à ce service. Les feuilles de route doivent toujours être décomptées au moment où ils versent leur recette.

Le bureau du contrôle chargé de la vérification des feuilles, renverra aux receveurs de chaque dépôt les feuilles de route en indiquant les différences et les erreurs qui y auront été relevées ;

Il est formellement interdit aux conducteurs, sous peine de renvoi, de faire des emprunts sur leur recette.

Dans le versement de leur recette journalière, toute la monnaie de billon sera acceptée ; les monnaies démonétisées, altérées ou fausses, seront vigoureusement refusées.

L'Administration offre une prime de 0 fr. 50 par cent francs sur la différence versée en moins de quinze francs de monnaie de billon.

Les cochers sont chargés d'allumer les lanternes signaux et les lampes de leurs voitures. Ils doivent le faire avec le plus grand soin, autant que possible pendant le stationnement, dès que la nuit arrive et à toute heure de la journée, en cas de brouillard ; ils sont responsables des contraventions qui pourraient être faites pour défaut d'éclairage. Une tolérance de six verres de lampe est accordée par voiture et par mois ; au-dessus de ce nombre, les verres cassés seront payés au prix de 0 fr. 05 pièce par les conducteurs (circulaire 14).

Ils doivent procéder, avant le départ de la station, au changement des verres de couleur destinés à indiquer la direction suivie par la voiture. La sonnerie des cadrans doit être espacée, de manière que l'on puisse facilement entendre les coups, et ne jamais être précipité, pour éviter de détériorer le mécanisme (circulaire N°27).

Les conducteurs doivent vérifier, aux octrois et aux stations terminus, si le poinçonnage des feuilles a été fait régulièrement par le contrôleur. Lorsque le dernier départ de leur voiture ne va pas jusqu'au terminus de la ligne, ils doivent en informer les voyageurs. Ils doivent, après chaque parcours, s'assurer de la propreté de leur voiture, et au moins trois fois par jour, la nettoyer en se servant du balai du kiosque où ils stationnent, et se conformeront strictement aux articles 27, 28, 29, 30, 31, 32, et 33 de l'arrêté préfectoral.

Les conducteurs peuvent être exceptionnellement affectés au service de contrôleur.

Il est expressément recommandé aux conducteurs de ne jamais permettre aux voyageurs de séjourner sur le marchepied, surtout à leur descente de voiture.

Toutes les fois qu'un voyageur fait une chute de voiture, le conducteur doit immédiatement donner le signal d'arrêt et se porter à son secours ; il doit de plus et surtout veiller à ce que les

soins qui peuvent lui être utiles lui soient prodigués et, à cet effet, le faire transporter dans la pharmacie la plus voisine. Il doit prendre le nom des voyageurs ou des passants, témoins de l'accident, en rendre compte à la station terminus et remettre à sa rentrée au dépôt une déclaration d'accident signée de lui et du cocher, qui sera transmise à la Direction par les soins du chef de dépôt.

Dispositions complémentaires relatives au service

Chaque jour le chef de dépôt établit un tableau de service, lequel est déposé au corps de garde avant six heures du soir ; les agents doivent en prendre connaissance et le signer.

Dans le cas d'indisposition ou de maladie, ils doivent prévenir ou faire prévenir le chef de dépôt au moins une heure d'avance, de l'impossibilité où ils sont de travailler (circulaire N°34).

Si dans le courant de la journée, un agent se trouve dans le cas d'être relevé, pour cause d'indisposition, il en informe ou fait informer son chef immédiat, le contrôleur ou le piqueur (circulaire N°34) ; celui-ci le fait remplacer dans le plus bref délai. Le chef de dépôt remet à l'agent qui vient prendre le poste, si c'est un accident de service, un bulletin de visite à remettre au remplacé (circulaire N°12 du 24 septembre 1882).

L'état d'ivresse en service est un motif de révocation.

Avant de prendre leur service, les conducteurs et cochers doivent passer une inspection minutieuse de la voiture, et s'assurer de son bon état, de sa propreté, de celle des harnais et des chevaux, chacun en ce qui le concerne.

La plus grande politesse est recommandée aux contrôleurs, conducteurs, cochers et à tous les agents à l'égard des voyageurs. Ils doivent éviter de les froisser par des paroles brusques ou peu convenables, répondre poliment quel que soit le ton sur lequel des observations leur sont faites, afin d'éviter des scènes bruyantes, ne jamais repousser l'injure par l'injure, ni user de voies de fait, alors même qu'ils seraient provoqués. Ils doivent, en cas de conflit, se borner à prendre des témoins et avoir, au besoin, recours aux agents de l'autorité pour constater les faits.

En cas d'accident et lorsque des collisions se produisent entre des voitures de la Compagnie et des véhicules appartenant à des tiers, les conducteurs et les cochers doivent relever exactement les noms et adresses des propriétaires des voitures, tels qu'ils sont indiqués sur la plaque réglementaire dont chaque véhicule doit être muni, et ne pas se contenter des indications peintes sur les panneaux et prendre le nom des voyageurs ou des passants qui ont été témoins de l'accident (note de service du 23 mai 1892).

Il est interdit aux conducteurs et cochers de prendre ou de faire des commissions pour en être rétribué ou non.

(...) Toute voiture sortant du dépôt pour aller en service, doit être conduite par son cocher titulaire et accompagnée de son conducteur qui se tiendra à son poste réglementaire pour empêcher les enfants de monter, soit dans la voiture, soit sur le marchepied.

Les conducteurs sont prévenus que les voitures sortant du dépôt pour aller prendre leur service, ne doivent transporter aucun voyageur entre leur sortie du dépôt et le point où elles rentrent en service sur leur ligne respective. La portière de la voiture devra être fermée jusqu'à ce point.

Le soir, une fois le service terminé, les voitures ne prendront aucun voyageur sur le parcours du haut-le-pied, et pour les voitures dont le service ne finit pas au terminus, les conducteurs devront prévenir les voyageurs qui pourraient monter en route, que leur voiture s'arrête au point qui est désigné par l'horaire. La portière devra être fermée jusqu'à la rentrée au dépôt.

Exception est faite pour le personnel et les agents de la Compagnie, ainsi que pour les personnes ayant des tickets pour circuler entre le terminus des Brotteaux et le dépôt des Charpennes.

Punitions

En cas d'accident grave, le conducteur et le cocher doivent en faire la déclaration au commissariat de police du quartier, aussitôt qu'ils ont terminé leur service.

Les punitions infligées pour infractions au règlement sont les suivantes, au choix du directeur et suivant les circonstances :

- 1° réprimande ;
- 2° amende ;
- 3° amende avec avertissement ;
- 4° mise à pied ;
- 5° suspension ;
- 6° rétrogradation à une classe inférieure ;
- 7° révocation ou renvoi.

La révocation pourra être prononcée dans les cas ci-après :

- 1° le refus de service ou insubordination ;
- 2° infidélité dans les perceptions ou les versements. La non sonnerie de voyageurs ou la non délivrance de tickets, la sonnerie en 2^e classe d'un voyageur de 1^{ère}, la délivrance d'un ticket d'un prix inférieur à celui que doit payer le voyageur suivant les sections parcourues ; le détournement, l'échange de correspondances périmés, sont considérés comme une infidélité.

« Seront également considérés comme infidélité les prélèvements sur les recettes journalières » ;

- 3° acceptation de tickets de permissionnaires en paiement du prix de la place de personnes autres que le titulaire ;

4° insultes ou grossièretés envers les agents de l'autorité, les voyageurs, ou envers un supérieur ;

- 5° ivresse manifeste en service ;

6° scandale sur la voie publique ou dans les dépôts, en service ou en dehors du service, coups et blessures volontaires ;

- 7° mauvais traitements envers les chevaux ;

- 8° Retard dans le service (après récidive) ;

- 9° avoir fumé dans les écuries ou dans les dépôts ;

- 10° absence non autorisée et non justifiée ;

- 11° infraction aux arrêtés préfectoraux et aux divers articles du règlement (après récidive).

La rétrogradation, la suspension, la mise à pied, l'amende avec avertissement, l'amende simple et la réprimande seront infligées suivant le cas de gravité des fautes pour toutes les infractions relevées, soit contre les règlements ou ordres de service, soit contre les arrêtés de l'administration supérieure.

Tout agent rétrogradé ne pourra être remis à la classe qu'il occupait qu'après une durée minimum de six mois, pendant laquelle il n'aura encouru aucune punition.

La suspension de grade pourra avoir une durée de 1 à 3 mois.

Pendant toute la durée, l'agent suspendu ne recevra que la paie de journée attribuée à la classe venant immédiatement au-dessous de celle à laquelle il appartient. En cas de mauvais service pendant la durée de sa suspension, cette peine disciplinaire pourra être convertie en rétrogradation ou révocation.

Document N° 3 Les métiers de l'OTL : les cochers

Source : arch. mun. Lyon, 303 166. Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, *Règlement concernant le personnel actif*, Lyon, Imprimerie Léon Delaroché et Cie, 1894, 47 pages

Conditions d'admission

Identiques à celles des conducteurs.

Grades et salaires

Les cochers sont divisés en trois classes. Ils sont payés à la journée, savoir :

1° cochers de première classe : 5 francs par jour.

2° cochers de deuxième classe : 4,75 francs.

3° cochers de troisième classe : 4,50 francs.

Cautionnement

Identique à celui des conducteurs

Tenue réglementaire de service.

Identique à celle des conducteurs toutefois :

« Par exception, les cochers porteront en plus [de la capote-manteau] une pèlerine de même drap qui s'ajustera sur la capote au besoin de boutons.

(...) les sabots noirs seront tolérés pour les cochers seulement ».

Durée du service et divers indemnités afférentes.

Identiques à ceux des conducteurs.

Conditions générales de service.

Ils sont sous les ordres des conducteurs pendant le service. Ils doivent conduire leurs chevaux avec sagesse et prudence, et ne pas perdre de vue que les chevaux conduits d'une façon régulière, bien soignés et bien nourris, doivent durer longtemps. Leur conservation dépend en grande partie du cocher qui doit avoir pour eux toute la sollicitude qui caractérise un homme qui aime les chevaux.

En prenant leur service au dépôt, ils doivent s'assurer que leurs chevaux ont reçu tous les soins nécessaires, qu'ils sont propres, que la ferrure est en bon état, ainsi que les harnais. Ils doivent, à ce sujet, faire leurs observations aux piqueurs, au chef de dépôt et enfin au chef de la cavalerie, si les précédents n'ont pas fait droit à leurs plaintes.

Pendant les stationnements ils doivent, en hiver, couvrir les chevaux ou mettre les caparaçons par les pluies froides ; en été, éponger les yeux, la bouche, les naseaux et le fourreau. À cet effet, des seaux et des éponges sont en permanence dans les kiosques. Ces petits soins soulagent les chevaux et évitent souvent des maladies.

Le service d'un relais terminé, les cochers doivent inspecter leurs chevaux, s'assurer qu'ils n'ont aucune blessure occasionnée par les harnais, etc..., que la ferrure est en bon état, et prescrire au relayeur d'informer, s'il y a lieu, le piqueur des détériorations qu'ils auront constatées. Ils doivent éviter, par tous les moyens en leur pouvoir, de mettre les chevaux en sueur, surtout au moment où ils doivent rentrer à l'écurie.

Lorsque deux tramways se rencontrent sur un garage entre deux parties de voie unique, il est prescrit aux cochers de stationner sur le garage à égale distance des aiguilles, afin de les dégager entièrement. Lorsque deux tramways s'aperçoivent aux deux extrémités d'une voie unique, c'est celui qui se dirige sur le centre ville qui doit passer le premier et celui qui s'en éloigne, se garer (circulaire N°23).

Lorsque deux voitures sont engagées sur une voie unique, celle qui se trouvera la plus rapprochée du garage ou de la double voie, devra reculer pour laisser le passage libre. Dans ce cas, le cocher devra dételer ses chevaux pour ramener sa voiture au point de croisement. En aucun cas, les cochers ne doivent faire reculer les chevaux en tirant sur les guides. La non observation de ces prescriptions donnera lieu à une punition sévère.

Les cochers doivent corner lorsque devant eux la voie est embarrassée par des véhicules ou des piétons, lorsqu'ils approchent d'un croisement de lignes, de rues perpendiculaires à la direction suivie ou à un brusque changement de direction (arrêté préfectoral du 26 décembre 1891).

Par les temps brumeux et de brouillards épais, ils devront corner très souvent et presque sans interruption quand ils se trouvent engagés sur une voie unique.

Pour le passage d'une voie sur une autre, les cochers doivent ralentir l'allure et même marcher au pas, arrêter au besoin pour donner aux conducteurs le temps d'aiguiller avec soin. Ils ne reprennent la marche ordinaire qu'après certitude d'avoir dépassé l'aiguille.

Il est également prescrit aux cochers de ralentir dans les courbes, de ne jamais arrêter leur voiture sur ces points et d'éviter, autant que possible, les arrêts dans les montées un peu dures. Ils doivent régler leur marche de manière à ne stationner aux points désignés que le temps donné par chaque horaire. La non observation de ces prescriptions sera sévèrement réprimée.

Chaque cocher doit rester à son poste jusqu'à la rentrée au dépôt (circulaire N° 207).

Il leur est interdit de recevoir des colis non accompagnés des voyageurs.

Défense formelle leur est faite d'abandonner la voiture si le conducteur a besoin de s'absenter un instant pas nécessité.

Aux stations terminus, ils doivent transporter le timon et tout l'appareil d'attelage d'un bout de la voiture à l'autre, se tenir à proximité de leurs chevaux pour les surveiller, et avant de se mettre en marche, accrocher les chaînes de sûreté des palonniers.

L'allure doit être réglée à raison de 8 kilomètres 500 à l'heure.

Pendant la marche de la voiture, ils doivent être constamment attentifs, afin d'éviter des accidents, et pour cela éviter toute conversation avec les voyageurs.

Les cochers peuvent être employés provisoirement comme conducteurs, suivant les besoins du service.

Ils doivent, à chaque trajet, passer une inspection minutieuse du harnachement de leurs chevaux et veiller à ce que ces derniers ne soient pas blessés ; dans le cas contraire, en prévenir de suite le chef de dépôt.

Avant le départ de la station, ils doivent aider le conducteur aux changements des verres signaux indiquant la direction suivie par leur voiture.

Par ordre de l'administration préfectorale :

Les cochers doivent tenir une distance d'au moins dix mètres entre leur voiture et le tramway ou le train qui les précèdent sur la même voie.

L'usage du parapluie pour les cochers n'est toléré qu'autant qu'il ne gênera pas les voyageurs.

Dispositions complémentaires relatives au service

Identique à celles des conducteurs.

Punitions

Identiques à celles des conducteurs.

Document N°4 Les inquiétudes des cochers et conducteurs de l'OTL en août 1890

Source : arch. dép. Rhône, 10 M 261

[Au début des années 1890, l'exploitation des salariés par la Compagnie OTL est de plus en plus contestée par les employés de l'entreprise et singulièrement par les cochers et les conducteurs. La dureté de l'exploitation indispose la municipalité progressiste, la Préfecture et d'une manière générale les organes de la presse conservatrice comme le Salut public évitent de prendre position. La Compagnie, contrainte de négocier et d'accepter la généralisation des 12 heures de travail, répartit le travail en fonction de l'engagement syndical de ses salariés : les salariés qui se plaignaient des journées de plus de 14 heures sont partiellement privés de travail : en passant du salaire à la journée au salaire horaire, les ouvriers gagnent moins parce qu'ils travaillent moins. Le document qui émane du Syndicat des conducteurs et cochers de tramways de Lyon, créé quelques semaines auparavant, souligne la suspicion extrême qui règne à l'égard de la Compagnie.]

Les cochers et conducteurs des tramways de Lyon ne sont pas contents du nouveau service inauguré le 1^{er} août et voient avec crainte, arriver le moment de la paye.

Voici les faits :

La plupart ne font bien que douze heures, mais le service est mal équilibré. Ainsi pendant que des cochers et des conducteurs sur une ligne quelconque sont remplacés pendant 3 voyages dans leur service d'autres ne sont remplacés qu'une fois et ils constatent que ceux qui ne sont remplacés qu'une fois sont généralement ceux qui n'ont pas adhéré au syndicat ou qui ne se sont pas mis en vedette.

De plus, presque tous ceux qui ont été les ardents à défendre le syndicat font bien qu'une journée de douze heures mais le lendemain font les remplacements et ne font que quatre, cinq ou six heures au plus. Or, je tiens d'une source sûre, qu'à la première paye tous les cochers et conducteurs, seront payés selon les heures et non à la journée. La compagnie qui pouvait se faire des vieux serviteurs fidèles arrivera à n'avoir comme cochers et conducteurs que des passants et qui la gruge[ront] de main de maître.

Quand cela sera connu des intéressés, vous verrez les doléances et les cris car la position sera celle-ci : avant un conducteur gagnait 4 francs par jour et avait dans le mois cinq repos en moyenne, ce qui faisait ressortir son mois à 100 francs

Par le système nouveau, le même conducteur fera 15 jours à 12 heures soit 180 h. et 15 jours à 5 h. soit 75 h.

En tout 252 heures et comme le prix de l'heure sera fixé à 0,32 franc, cela ne lui fera pas plus qu'une somme de 80,60, d'ou une perte de 19,40 francs par mois.

La Compagnie est roublarde me disait quelqu'un de bien informé, ne pouvant éviter les douze heures, elle va prendre ses employés par la famine.

Document N°5 Les revendications des cochers et conducteurs de l'OTL rapportées par le *Salut public*

Source : *Salut public*, 21 août 1890.

Hier nous avons lu dans deux journaux à tendance socialiste le récit d'une réunion tenue à la brasserie du cours Vitton par un certain nombre de cochers et de conducteurs de tramways voulant protester contre le nouveau règlement relatif aux heures de travail. On y prêtait notamment à un chef de dépôt de la compagnie, des propos révoltants à l'encontre des meneurs de l'agitation et l'on donnait aux plaintes des intéressés une acuité exceptionnelle.

La question étant celle qui intéresse le public, nous avons voulu nous renseigner et, tout d'abord, nous sommes autorisés à démentir les propos attribués au chef de dépôt, exprimant le désir que le pain montât à quarante sous la livre, etc. Quant aux modifications adoptées par la compagnie et aux récriminations qu'elles suscitent voici ce qu'il en est :

À la suite des pourparlers dont nous avons entretenu nos lecteurs, il y a cinq ou six semaines, il avait été convenu que le conseil d'administration prendrait une décision sur le quantum d'heures de travail des employés.

Cette décision a été conforme aux vœux des cochers et conducteurs, c'est-à-dire douze heures de travail effectif, et la mesure a été appliquée à partir du 4 août.

Des brigades volantes de remplaçants, qui permettent aux hommes de service de prendre le temps nécessaire aux repas, se transportent sur les différentes lignes et suppléent les brigades au repos ; malheureusement, il a été impossible d'improviser une pareille modification sans tâtonnements à l'instant, sans délais. En principe, la limitation à douze heures de travail est

générale ; en fait, il peut arriver que même aujourd'hui, 20 août, ce service de manière complète et régulière. Avec un peu de patience, on y arrivera peu à peu et la situation se régularisera de façon à concilier tous les intérêts en présence.

Document N°6 La grève des tramways de Lyon en juin 1891 vue par le journal républicain Le Progrès de Lyon

Source : *Le Progrès*, 15 juin 1891

La journée de dimanche

La nouvelle de la grève votée à la bourse du travail a été vite connue aux abords des dépôts.

Les femmes des cochers et des conducteurs, dont les logements sont presque tous situés dans les environs, sont les premières à venir sur les lieux. La question les préoccupe vivement ; quelques-unes, inquiètes, se demandent ce qu'il va advenir de la grève.

En ville, la décision des employés de tramways n'a guère été connue qu'entre six et sept heures du matin.

Elle a fait aussitôt l'objet de toutes les conversations. Un courant de sympathie s'est établi très vite en faveur des grévistes. Les cochers et les conducteurs de tramways sont connus du public, avec lequel ils sont constamment en contact. On les considère tous comme de braves gens et l'on sait que leurs revendications sont des plus légitimes.

Au dépôt des Charpennes

Le dépôt des Charpennes est le plus important de la compagnie. Chaque matin partent de là cinquante-cinq tramways et vingt-deux cart-Ripert, représentent un personnel de cent cinquante-quatre employés et plus de cent dix palefreniers.

Les écuries renferment environ cinq cents chevaux.

Le premier tramway doit partir à cinq heures dix pour Vaise ; le second, cinq heures vingt pour Villeurbanne ; le troisième, à cinq heures quarante pour la ligne de Perrache-Brotteaux ; le quatrième à cinq heures quarante-cinq pour Vaise, etc.

À quatre heures et demie du matin, nous nous rendons au dépôt des Charpennes.

Les hommes envoyés par la commission de la grève pour empêcher la sortie des voitures sont déjà à leur poste ; d'autres grévistes viennent se joindre à eux. Les curieux commencent à affluer également. Mais le calme le plus complet règne dans les groupes. Un clair soleil luit à l'horizon ; il fait un temps superbe. Quatre gardiens de la paix font les cent pas sur le boulevard Pommerol. Trois quarts d'heure après, ils sont renforcés par seize agents venus sous les ordres de l'adjudant Grimaud.

On remarque également la présence de M. Lafon, commissaire de police des Brotteaux.

Le service d'ordre, comme on le voit n'a rien d'excessif. Les agents d'ailleurs ont l'ordre de n'intervenir qu'en cas de rixe.

Les grévistes sont résolus à la plus grande modération. L'un d'eux dit à un agent qui fait évacuer la voie de sortie des tramways :

Soyez tranquilles, nous ne voulons pas faire de bruit.

Les gardiens de la paix causent avec les grévistes.

L'ouverture des portes

Mais voici l'heure de l'ouverture des portes du dépôt des tramways. Quelques grévistes qui se sont assis sur les bords des trottoirs se lèvent.

Aucun conducteur, aucun cocher ne s'est présenté pour prendre son service, pas plus que les palefreniers. Deux gardes d'écurie, deux maréchaux-ferrants et M. Guillermin, chef du dépôt, ont donné la botte et l'avoine aux cinq cents chevaux enfermés dans les écuries, auxquels la grève fait d'agréables loisirs.

Dans le dépôt des cars-Ripert et, qui se trouve tout à côté, quelques palefreniers sont occupés à faire la toilette des voitures. Des cochers de fiacre, dont les remises sont situées dans le même local, font le pansage des chevaux.

À l'entrée du dépôt se tient M. Pierron, directeur des cars-Ripert.

L'heure de la sortie des tramways est passée, et les voitures sont restées immobiles sur les rails ; la dernière rentrée au dépôt est tout à fait à la porte, elle montre son écriteau : « Perrache-Brotteaux ».

Les cochers de fiacre

Les grévistes n'ont plus qu'à attendre l'heure de la sortie des cars-Ripert. Le premier doit partir à 6 heures 20 pour Pierre-Bénite ; le second, à 6 heures 30 pour la rue de l'Hôtel-de-Ville ; le troisième, à 6 heures 35 pour l'avenue de l'Archevêché ; le quatrième à 6 heures 40 pour la rue Centrale, etc.

Ils ont encore une heure devant eux. Les grévistes, qui ont passé la nuit, sont morts de fatigue. Ils se couchent sur les tas de pierres qui bordent le boulevard ou le long du talus de la ligne de Genève.

Quelques-uns sommeillent. Ils sont tirés de leur somnolence par les appels des cochers de fiacre qui sortent du dépôt :

Eh bien, crient les facétieux automédons : il fait beau aujourd'hui, bonne affaire pour nous, on fera des étrennes.

Un autre, plus enthousiaste, crie en brandissant son chapeau : « Vive la grève ! Vive la grève !

Ces mots sont accueillis naturellement par des éclats de rire. Les fantaisies des cochers de fiacre sont interrompues par l'arrivée des marchands de journaux. Les grévistes se passent les feuilles du matin qui annoncent leur grève et commentent les articles, très sympathiques qui leur sont consacrés.

La sortie des cars-Ripert

Les employés des cars-Ripert ne font pas partie du même syndicat que ceux des tramways, et il avait été décidé par ces derniers qu'on les laisserait circuler, à cette condition toutefois qu'ils suivraient leur itinéraire habituel et non celui des tramways.

Ils avaient promis d'ailleurs leur appui moral à leurs camarades, et c'est certainement forts de cette promesse que les grévistes se sont mis en devoir de dételer les chevaux des cars dès leur sortie du dépôt. À 6 h. 55 le car-Ripert N°26, qui fait le service de la rue Terme au cours Charlemagne, fait son apparition.

Les grévistes, couchés, se lèvent immédiatement. On entend le mot : Attention ! prononcé à voix basse dans les groupes.

.....
Arrivés devant le panorama de la Bastille, le véhicule s'arrête pour laisser passer une autre voiture qui vient en sens inverse.

C'est le signal de la résistance. Deux grévistes détachent les traits de chaque côté ; le fouet du conducteur est brisé.

À peine les grévistes ont-ils décroché les traits qu'ils sont appréhendés par deux gardiens de la paix. Les deux pauvres diables, qui ont l'air fort bonhomme, pâlisent en se voyant mettre la main au collet.

Les traits sont remis en place, et la voiture continue sa route ; mais elle ne va pas tarder à être arrêtée et définitivement cette fois.

Les deux grévistes arrêtés sont conduits auprès de M. Lafon, commissaire de police ; ce sont MM. Ducharne, cocher, et Tarare, garçon d'écurie.

Ils n'ont opposé aucune résistance et ils ont suivi les agents librement.

Les grévistes restent absolument calmes, malgré les arrestations. Ils ne tentent aucun effort pour dégager les prisonniers, bien résolus qu'ils sont à rester dans la légalité.

La police, qui sent bien qu'elle a affaire à de braves gens, n'agit qu'avec modération.

Les grévistes suivent le car-Ripert en invectivant le cocher. Celui-ci paraît avoir grande envie de descendre de son siège ; nous le voyons devenir de plus en plus pâle. Il s'engage pourtant sur le cours Morand.

Les voitures arrêtées

C'est sur ce cours, devant la Bourse du travail, que les voitures vont être arrêtées complètement. Le bureau de la chambre syndicale est là, entouré d'une vingtaine de grévistes qui ne seront pas si timides que ceux qui stationnaient devant le dépôt. À peine, le car-Ripert N° 26 est-il arrivé devant la Bourse du travail, qu'il est arrêté ; les traits sont détachés. Un gréviste fait un tour au serre-frein et enlève la clef.

Le cocher descend immédiatement de son siège et emmène ses chevaux.

On gare le véhicule dans une rue transversale. Celles qui arrivent ensuite subissent le même sort. Le car-Ripert N°9, 19 et 22 sont dételés et remisés dans les rues voisines. La foule aide les grévistes et encourage les cochers qui voulaient travailler à rentrer leurs chevaux à l'écurie. Ceux-ci ne se le font pas dire deux fois.

Rue Moncey, deux voitures sont dételées ; on coupe les traits.

En moins d'une demi-heure, toutes les voitures qui ont voulu sortir sont mises dans l'impossibilité de continuer leur chemin.

Arrestations

Les agents essaient d'arrêter les grévistes. Une huitaine d'entre eux sont appréhendés et conduits au poste.

Le directeur des cars-Ripert, en présence de la fermeté des grévistes, donne l'ordre que les voitures restent à l'écurie. Une foule de curieux stationnent dans la rue, mais aucun incident regrettable ne s'est produit.

Au dépôt de Vaise

À quatre heures trois-quarts, une trentaine de grévistes arrivaient au dépôt de Vaise et mettaient aussitôt leurs camarades au courant des résolutions prises dans la réunion de la nuit, c'est-à-dire du vote de la grève générale.

Le dépôt de Vaise compte de trente à quarante employés. La plupart, une dizaine exceptés, ces derniers des sujets italiens, déclarèrent qu'ils conduiraient leurs voitures.

Cette résolution était plus facile à prendre qu'à exécuter, ainsi qu'on va le voir.

Les cochers, conducteurs et contrôleurs qui ont accepté la grève se sont joints à leurs camarades des Charpenne qui étaient groupés dans la rue de Saint-Cyr.

À cinq heures du matin, une escouade de gardiens de la paix, sous les ordres du commandant de la caserne de Serin, venait se masser devant le dépôt, afin de protéger la sortie des voitures.

Une demi-heure plus tard, deux tramway quittaient le dépôt. La sortie se fit sans encombre jusqu'à la rue de Saint-Cyr, où se trouvait le groupe des grévistes. Là, ceux-ci se jetèrent sur les chevaux qui furent dételés ; la flèche du véhicule fut brisée.

Des vifs propos furent échangés entre les grévistes et les employés étrangers. Une bagarre se serait probablement produite sans l'intervention des agents qui sont arrivés à ce moment et ont opéré plusieurs arrestations.

Le passage étant déblayé, grâce à l'intervention des gardiens de la paix, le premier tramway, muni d'un nouveau timon, a pu continuer sa route : mais pas pour longtemps, car en arrivant sur la place de Paris, il a dû s'arrêter de lui-même, l'aiguille de raccord étant brisée : un gréviste l'avait fait sauter à l'aide d'un pressou. Force a donc été aux conducteurs de ramener au dépôt leurs véhicules.

Afin d'empêcher toute circulation les grévistes ont placé des cailloux dans la voie de la place de Paris et dans la rue de la Pyramide.

Au dépôt de Saint-Fons.

Dès la première heure, quarante employés des tramways stationnent devant la porte du dépôt des machines du Moulin-à-Vent.

Dans l'intérieur du dépôt, tout était organisé comme à l'ordinaire : les générateurs étaient sous pression et on s'occupait de transmettre dans les récipients des machines la vapeur nécessaire à leur parcours.

À cinq heures du matin, une machine attelée à deux wagons.....

Ce n'est qu'à neuf heures et demie du matin, après s'être assurés que le feu avait été éteint dans les générateurs qu'ils ont quitté la place en se dirigeant sur Lyon.

Sur le parcours, des cris de : « Vive la grève ! » sortaient de leurs rangs, retentissaient de temps en temps.

Il faut ajouter que l'ordre de laisser tomber la pression des générateurs émanait de l'administration centrale de la Compagnie, place de la Charité.

Les pièces d'artillerie

Quand on arrive au dépôt en ce moment, on est tout étonné d'apercevoir dans la cour, plusieurs pièces d'artillerie ce qui fait dire à plusieurs personnes mal informées que l'administration des tramways, redoutant une attaque, avait fait appel à la force armée. C'est une erreur ; les pièces d'artillerie qui sont en ce moment au dépôt des marchandises au Moulin-à-Vent, sont montées sur des affûts, qui reposent eux-mêmes sur des trucs roulants, construits pour circuler sur la voie ferrée.

C'est un système inventé par M. le capitaine Robert. Et l'essai que l'on pratique en ce moment n'a d'autre but que de s'assurer si on peut se servir des voies ferrées des tramways pour transporter les canons de gros calibre sur tous les points de la ville où, en cas de siège, on pourrait avoir besoin d'artillerie pour la défense contre l'ennemi à l'extérieur.

C'est une étude qui durera certainement plus jours.

À Montchat

Au dépôt de Montchat, le plus grand calme a régné toute la matinée. Dans la grande cour on voyait, alignées sur deux voies en file, les voitures de tramways. Trois ou quatre chevaux de gardiens à cheval remplaçaient aux anneaux ceux de la Compagnie.

Vers six heures, un groupe de grévistes, restés jusque-là en permanence aux Charpennes, sont arrivés pour renforcer leurs camarades qui étaient fort peu nombreux.

Quelques-uns étaient même venus en voiture de place. On leur avait dit qu'il y avait quelque chose à Montchat.

Ils ont été fort surpris de voir tout le monde très calme.

À la préfecture

Les délégués des grévistes ont eu deux entrevues à la préfecture, l'une le matin avec M. Bouyaguet, pour lui demander la mise en liberté de leurs camarades arrêtés ; l'autre dans la soirée pour prier le préfet d'intervenir dans la grève.

M. Rivaud leur a donné rendez-vous à ce matin dix heures, pour avoir une entrevue avec les administrateurs de la Compagnie. Il leur a ensuite promis que les voitures ne sortiraient pas aujourd'hui des dépôts.

Dans la soirée, à sept heures et demie, une réunion des grévistes a eu lieu à la bourse du travail.

Un appel de la Fédération des Syndicats

La Fédération nationale des syndicats ouvriers adresse l'appel suivant à la population lyonnaise :

Citoyens,

Après des années d'abaissement et de servitude, les employés des tramways de la ville de Lyon réclament le droit qui leur est dû. Ils demandent que la durée du travail ne soit pas supérieure à celle des animaux qu'ils conduisent ;

Ils demandent qu'on ait pour eux les égards seulement qu'on a pour leurs chevaux ;

Ils demandent que la justice prenne la place de l'exploitation et de l'arbitraire sur le travail ;

Ils demandent enfin d'être traité comme doivent être traités des hommes et des citoyens.

Ce sont des pères de famille laborieux et esclaves du devoir.

La population lyonnaise ne saurait, sans forfaiture, manquer de leur apporter un appui légitime.

Nous la supplions, tant que durera la grève, de se mettre, elle aussi en grève contre les tramways.

Il ne faut pas que personne dans le cas où les voitures sortiraient, apporte son obole à la Compagnie. Nous vous invitons instamment pendant toute la durée de la grève à refuser de monter dans les véhicules.

Agir autrement ce serait trahir le droit, la raison et la justice.

La population lyonnaise connaît maintenant ses devoirs : elle ne faillira pas à les remplir.

Tous les travailleurs lyonnais syndiqués ou non sont invités à assister, ce soir lundi, à la Bourse du Travail, à la réunion générale de tous les syndicats adhérents.

Les conseillers municipaux et les conseillers prud'hommes sont spécialement priés de s'y rendre.

Le Conseil local.

Document N° 7 La grève des cochers et conducteurs de l'OTL : revendications des grévistes

Source : *Salut public*, 17 juin 1891

Les conducteurs et cochers de tramways ont tenu une réunion. M. Colliard conseiller municipal, qui s'occupe tout particulièrement du mouvement gréviste, a pris la parole à plusieurs reprises au cours de la séance, et notamment pour apprendre à son auditoire que le Conseil municipal avait décidé de refuser toute nouvelle concession à la Compagnie des tramways tant que celle-ci ne consentirait point à diminuer la durée des heures de travail de ses employés.

Voici la liste des propositions que les délégués des employés sont chargés de présenter aux chefs de leur administration :

1 – La journée de travail sera réduite à douze heures et coupée par une interruption d'une heure pour le déjeuner ;

2 – La Compagnie devra notifier immédiatement à l'intéressé la punition dont il a été frappé ;

3 – Les cochers ne couperont plus les crins de leurs chevaux ;

4 – La mise à pied sera remplacée par une amende de 50 centimes par banquette et 1 fr. par intérieur non sonné. Le produit de ces amendes servira à constituer une caisse de secours ;

5 – La Compagnie acceptera la monnaie qui lui sera présentée ;

5 – Les conducteurs ne seront plus responsables des dégâts occasionnés à leurs voitures ;

7 – La Compagnie accordera 4 jours de repos par mois à chacun de ses employés.

Document N° 8 L'acceptation par le Conseil d'administration de l'OTL des revendications formulées par les grévistes en juin 1891

Source : *Salut public*, 18 juin 1891.

La séance a été laborieuse ; elle ne s'est terminée qu'à dix heures et demie ; les seize articles contenus dans le programme de revendications des grévistes ont été discutés

longuement et point par point ; c'est ainsi que l'examen d'un seul article, relatif aux palefreniers, n'a pas duré moins d'une heure et demie.

Les grévistes ont, sur la plupart des questions en litige, obtenu gain de cause ; voici du reste, la teneur de l'engagement qui a été admis de part et d'autre :

Article 1^{er}. – Reconnaissance officielle du syndicat.

Article 2. – Les remplacements seront payés comme suit : pour les conducteurs 4 fr. pour les cochers 4 fr. 50.

Article 3. – La durée de la journée de travail est fixée à douze heures. Le temps nécessaire aux repas sera fixé par la Compagnie, il sera au minimum de quarante minutes s'ajoutant aux douze heures de travail.

Article 4. – Il y aura deux classes de contrôleurs avec appointements de 120 et 130 fr. par mois ; les contrôleurs auront un jour de repos par mois et un dimanche tous les deux mois. Pour cette catégorie d'employés, la durée de la journée de travail est fixée à douze heures pour les contrôleurs de la ville et quatorze heures pour ceux de la banlieue. Le poste de la place du Pont ne fera que douze heures. La Compagnie prend l'engagement de construire des abris pour les contrôleurs, sur les points où cela sera jugé nécessaire.

Article 5. – Le combustible pour le chauffage des postes sera fourni par la Compagnie.

Article 6. – La Compagnie accorde les objets de pansement aux palefreniers, qui ne feront plus que douze heures de travail par jour ; la Compagnie s'engage à faire exécuter le travail par les palefreniers actuellement en service.

Le salaire des palefreniers est fixé à 3 fr. 50 par jour et à 3 fr. 75 quand ceux-ci auront un an de service.

Article 7. – Il y aura un botteleur de plus au dépôt des Charpennes.

Article 8. – Il sera toléré un bris de six verres de lampes par mois et par voiture ; au-dessus de ce chiffre, le verre sera payé cinq centimes. Les voitures seront vérifiées à leur arrivée au dépôt.

Article 9. – Une indemnité de 1 fr. 50 sera allouée à titre de supplément au personnel qui fera le service du théâtre les jours de représentations effectives, après une journée de douze heures.

Article 10. – La monnaie de billon sera acceptée jusqu'à concurrence de 15 francs ; une prime de 0fr. 50 sera accordée au conducteur qui versera moins de 15 francs.

Article 11. – Suppression des mises à pied jusqu'à nouvel ordre, sans fixer le nombre de jours.

Article 12. – La Compagnie s'engage à n'inquiéter aucun employé ayant fait partie de la grève le 15 juin.

Article 13. – Les punitions ne seront appliquées que sur contestation immédiate de la faute commise.

La Compagnie accepte en principe de ne pas prendre de mesures disciplinaires sur simple rapport des contrôleurs secrets. Les punitions seront prononcées sur la constatation effective de la faute, et dans tous les cas dans un délai qui ne dépassera pas vingt-quatre heures autant que possible.

Article 14. – La Compagnie ne profitera pas des amendes ; elles seront versées dans une caisse de secours mutuel pour venir en aide aux femmes et enfants et employés de la Compagnie.

Article 15. – Le tableau de service sera à la disposition des employés dans tous les dépôts de la Compagnie.

Article 16. – Aucune journée de douze heures ne pourra être faite sans y comprendre le repas.

Ont signé MM. Gailleton [mairie de Lyon], Rivaud [préfet du Rhône], Cambefort, président du conseil d'administration de la Compagnie, et M. Joanot, président de la Chambre syndicale des employés de tramways.

Document N° 9 De la manière de quitter un tramway hippomobile

Source : *Salut public*, 11 mai 1887.

Il n'y a pas de jours que des chutes ne produisent quand on descend d'un tramway en marche. Ces chutes n'ont, la plupart du temps, aucune conséquence grave. Mais il arrive trop souvent qu'elles ont provoqué le bris d'un membre. Il est donc toujours prudent, lorsqu'on veut descendre, de faire arrêter le tramway, et il faut reconnaître que les conducteurs mettent, en général, beaucoup de complaisance à exécuter l'ordre qu'on leur donne d'arrêter. Mais parfois, par un sot sentiment d'amour-propre, un homme n'ose pas donner cet ordre, car c'est faire l'aveu qu'il n'est pas sûr de lui : en cas de chute il ne peut s'en prendre qu'à lui-même.

La descente du tramway a ses classiques et ses romantiques. Les classiques descendent le corps en arrière, en se tenant quelques instants à la tige métallique placée à l'arrière ; les romantiques – qui appartiennent à la jeunesse – se penchent tout simplement en avant sans se retenir à aucun appui. Quelques femmes – de petites ouvrières surtout, - sont devenues très habiles dans ce dernier exercice, et sautent sur la chaussée avec la grâce et la légèreté d'un oiseau.

Conclusion : Quand on n'est pas sûr de soi, il est toujours prudent de mettre de côté un sot amour-propre et de faire tout bonnement arrêter le tramway.

Document N° 10 Les feux de fenil

Source : arch. mun. Lyon, 1271 WP 24

12 avril 1880. Rue Sébastopol N°1, quartier de la Part-Dieu, 2 heures du matin. Note : « Le feu occasionné par on présume l'imprudence de deux garçons d'écurie couchés ensemble qui étaient ivres et qui sont morts victimes de leur imprudence en mettant le feu en fumant probablement »

19 mai 1880. Rue Robert. Marchand de chiffons. Dégâts : foin, paille et harnais.

7 septembre 1880. 5, rue Duhamel. Crétin Cocher de fiacre. Imprudence, fermentation de foin. Dégâts : coffre à avoine, paille, foin, lit.

27 novembre 1880. Route de Vienne N°122, quartier de La Mouche. François Simera, jardinier. Dégâts : foin, paille avoine, cheval brûlé, perte : 5000 fr.

23 mars 1881. Rue Boileau et Précly, feu de bâtiment hangars et écurie. Note : « Feu occasionné par une voiture de paille qui touchait aux écuries. Dégâts : hangar et écurie, 7 chevaux brûlés.

1 août 1881. Grande rue de la Guillotière N° 32 et 34. Dégâts : entrepôt Eugène Bellicard, chevaux brûlés.

21 septembre 1881. Rue de la Roche à Vénissieux, III^e arrondissement. Feu de paille.

18 octobre 1881. Rue de Bourgogne N°49. Feu de remise. Voiturage Mitton. Dégâts : bâtiment, foin, harnais, 4 chevaux brûlés.

29 novembre 1881. Rue Robert N°47. Feu de chantier. M. Gattoux charpentier. Dégâts : hangar, bois de construction, 3 chevaux.

8 janvier 1882. Rue des Docks prolongée. Feu d'écurie chez M. Garde, voiturier. Cause inconnue. Dégâts : foin, harnais, 3 chevaux brûlés, perte : 10 000 fr.

25 mars 1882. Chemin de Saint-Simon à Saint-Just. Feu d'écurie chez un voiturier. Dégâts : bâtiment, 2 chevaux brûlés.

6 août 1882. Chemin des Pins (quartier de Montchat). Feu d'écurie. Dégâts : harnachement.
 25 mars 1883. Avenue des Ponts. Feu d'écurie et de remise chez François Massot, voiturier. Dégâts : écurie, remise, cheval.
 25 mai 1883. Angle rue Molière/Vauban. Feu de bâtiment, hangar chez Fignet marchand de chiffons. Dégâts : 2 chevaux brûlés.
 5 juin 1883. Feu d'écurie chez Richard-Vitton. Dégâts : cheval brûlé, voitures, fourrage, paille et remise.
 28 mars 1884. Quai de Serin. Grand incendie chez Favre frères marchands de bois, plâtre, ciment et briques. Dégâts : « 14 chevaux ont brûlés dans l'incendie. Feu de minuit 30 à 6 heures du soir, perte : 160 000 fr.
 28 juin 1884. Feu de charrette de paille au marché de la Guillotière, place de La Croix.
 6 mars 1885. Feu de bâtiment et d'écurie. Rue Cavenne N°7. Chez Mortier propriétaire de l'immeuble. Assuré contre l'incendie. Cause du sinistre inconnu. Dégâts : harnais, matériel d'écurie, fourrage.
 24 avril 1885. Rue Montesquieu N°79, III^e arrondissement. Feu de hangar.
 25 juillet 1885. Rue Sébastopol N°1. Marchand de grains et fourrage. Assuré. Dégâts : un cheval brûlé.
 28 juillet 1885. Chemin des Pins N°52. Feu de hangar chez Jean David jardinier. Dégâts : fourrage, 1 cheval brûlé.
 26 août 1885. Rue de Créqui N°38, chemin Montbernard. Chez Peyret, marchand de fourrages. Dégâts : fourrage, un cheval brûlé.
 28 Août 1885. Rue Saint-Antoine N°2, quartier de la Villette. Feu de bâtiment chez Maugelaz, fabricant d'eau gazeuse. Dégâts : 2 chevaux brûlés.
 21 septembre 1885. Chemin de la Croix Barret chez veuve Alix. Dégâts : fourrages.
 25 novembre 1885. Chemin de la Croix Barret chez Blanc.

Document N°11 Le rôle de la cavalerie lors de l'incendie de la rue Centrale N°17, le 1^{er} février 1894 Rapport du capitaine Ponchon

Source : arch. mun. Lyon, 1270 WP 23

À midi 45' le dépôt central était prévenu par le poste de l'Hôtel de Ville qu'un incendie très sérieux venait de se déclarer rue Centrale 17 au 1^{er}.

À midi 48' le départ attelé part avec :

Commandant

1 chef mécanicien

1 caporal

4 sapeurs ;

ainsi que la pompe à vapeur Sivelles avec :

1 mécanicien

1 chauffeur

1 servant.

À midi 50' part l'échelle aérienne Gugumus avec :

1 adjudant (malade)

1 sapeur.

À midi 50' arrivent sur les lieux le départ attelé et la pompe Sivelles qui est immédiatement installée sur bouche angle rue Centrale et rue Grenette et 2' après deux établissements comportant des boyaux de 0.065 m furent mis en batterie. À ce moment arrive l'échelle Gugumus qui est de suite mise en manœuvre et dressée rue Centrale à l'aide de deux sapeurs de l'équipe du départ attelé et 1 de l'équipe de la pompe Sivelles, un établissement de cette

pompe est immédiatement utilisé, mais étant donné l'intensité du foyer, l'établissement a dû être démonté pour être installé au 5^{ème} étage de la maison d'en face.

À 12 heures 51' les capitaines des 1^{ère} et 2^e compagnies sont prévenus l'un par le gardien du dépôt de la place Sathonay et celui de la 2^e par le gardien de la paix du poste de Bellecour.

À 1 heure arrive la voiture des postes dont les 2 chevaux sont immédiatement attelés à la 2^e pompe (Roux) qui part avec le sous-chef mécanicien et le planton de service et vient s'établir sur la bouche angle rue de la République et rue Grenette et fonctionnait avec deux établissements comportant des boyaux de 0,065 m. dont l'un était sur les toits de la maison contiguë (rue Grenette) et l'autre sur la chaussée rue Grenette ; le 2^e établissement de la pompe Sivelles étant sur la chaussée rue Centrale.

À 1 heure l'un des cochers reçoit l'ordre du commandant de se rendre immédiatement avec 2 chevaux au dépôt général pour y chercher l'échelle aérienne Porta, qui est amenée quelques minutes après et installée rue Grenette ; cette échelle ne pu être utilisée avec succès étant donné l'intensité du foyer.

À 1 heure 30' le téléphoniste du dépôt central recevait l'ordre du Commandant, par l'intermédiaire du capitaine de la 3^e compagnie de faire rappeler les 3^e et 6^e compagnies ce qui fut immédiatement fait.

Lors de l'arrivée du poste de l'Hôtel de Ville avec une pompe à bras, le caporal faisait fixer un établissement sur bouche d'arrosage, angle rue Centrale et rue Grenette et allait commencer l'attaque par la cage d'escalier lorsque arrivé dans l'allée cette dernière s'effondra, il dut battre en retraite, démonter l'établissement, et mit la pompe à bras en manœuvre face au N° 15 rue Centrale, où il fit un établissement verticale dans la maison contiguë (rue Centrale).

Les bouches d'incendie ont fonctionné avec leur pression ordinaire.

Document N° 12 Acquisition de voitures funéraires. Soumission Joussemet. Rapport de M. le Maire de Lyon, rapport de la commission et débats au conseil municipal

Source : arch. mun. Lyon, 1140 WP 76.

[Ce document est le compte-rendu brut, avant correction et publication au Bulletin officiel municipal, des débats du conseil municipal relatifs à l'adoption d'une commande de 14 corbillards hippomobiles pour le service municipal des Inhumations. Le choix final de la commission chargée de se prononcer sur le choix du fournisseur s'arrête sur un constructeur avignonnais. Ce choix singulier, compte tenu de l'offre disponible en ville, suscite un long débat qui renseigne autant sur les us et coutumes du microcosme politique municipal que sur les rapports qui lient les édiles aux industriels lyonnais. Quelques observations s'imposent :

1 – La commande de 14 corbillards à exécuter en quelques mois n'est accessible qu'à quelques entreprises lyonnaises parmi lesquelles, les établissements Faurax semblent les mieux placés. Les constructeurs lyonnais qui n'imaginent pas que le marché ne puisse leur échapper tergiversent sur les prix qui sont singulièrement bas et n'apprécient pas, à sa juste mesure, l'impatience de la mairie centrale qui entend achever au plus vite la municipalisation des inhumations.

2 – Les raisons qui poussent la majorité municipale à évincer la maison Faurax, tiennent sans doute à des rivalités politiques non dites. Léon Faurax, conseiller d'arrondissement, bien introduit dans les milieux de la chambre de commerce, est un professionnel unanimement reconnu pour ses compétences professionnelles. Cheville ouvrière de l'exposition de la carrosserie lyonnaise à l'Exposition universelle de 1894 à Lyon, Léon Faurax peut s'appuyer sur la réputation internationale de son entreprise. Il est inconcevable que la maison Faurax qui possède des dizaines de modèles ne puisse en fournir un qui

satisfasse aux exigences de la municipalité. Faurax a eu sans doute l'imprudence de proposer un premier modèle médiocre façon détourner de contester la faiblesse des prix proposés.

3 – L'attribution de la fourniture à la maison avignonnaise Joussemet aîné, déclenche des réactions qui montrent l'attachement d'une partie des conseillers municipaux au patriotisme commercial local : les commandes locales doivent servir les intérêts industriels lyonnais. Le choix de la municipalité, jugé déloyal par les carrossiers lyonnais, a débouché sur une brouille durable, les principaux carrossiers refusant ultérieurement de construire des corbillards pour la ville.

4 – Le choix entériné par l'équipe municipale de Victor Augagneur, en partie motivé par des rivalités politiques et par la volonté d'en imposer à la morgue de la maison Faurax, sous couvert de moralité et de respect des conventions, s'est avéré un fiasco : Joussemet, défendu contre les intérêts de la carrosserie lyonnaise n'a pas fait preuve d'une aussi grande délicatesse. La modestie du prix consenti a eu comme corollaire une qualité médiocre. Aussi, l'Administration a dû par la suite consentir des frais de fonctionnements importants. La peinture des corbillards a donné lieu ultérieurement à une réfection complète. Le choix initial d'un constructeur lyonnais, que l'Administration aurait pu mettre devant ses responsabilités, apparaît après coup comme la solution qui aurait dû être mise en œuvre.]

Rapport de M. le Maire

Messieurs, le transfert du service des pompes funèbres dans les bâtiments de la caserne des troupes de passage sera bientôt un fait accompli ; d'autre part, les travaux d'aménagement des locaux au même lieu, en vue de l'installation des corbillards, sont en voie d'exécution.

Par votre délibération en date du 30 mai 1901, en décidant la transformation du mode de transport des corps, vous avez autorisé l'Administration, sous réserve d'approbation ultérieure, à passer des marchés pour l'acquisition des chevaux, voitures et autres objets nécessaires à cette transformation.

Je viens aujourd'hui vous demander cette approbation en ce qui concerne les voitures.

Ainsi que vous en aviez exprimé le désir, il a été adressé à un certain nombre de constructeurs de cette ville et de la région une invitation à faire connaître, avec dessins et devis à l'appui, les conditions auxquelles ils pourraient fournir les appareils dont il s'agit.

Quatre constructeurs seulement ont fait des offres que je joins au dossier.

Une commission, composée de M. l'adjoint chargé du service des inhumations et de deux membres du Conseil municipal, a examiné les propositions dont il s'agit et son choix s'est porté sur le type présenté par M. Joussemet aîné, d'Avignon, figuré par une photographie côté A, en exigeant toutefois quelques modifications qui ont été consenties et insérées dans une soumission définitive que je place sous vos yeux.

Au terme de ce marché, M. Joussemet s'engage à fournir la ville de Lyon, dans un délai de trois mois et demi, à partir du jour de la commande et au prix de 1600 francs l'une, quatorze voitures funéraires, dites corbillards, payables après livraison complète et définitive, sauf un quinzième restant aux mains de la ville pendant deux années comme retenue de garantie.

Ces conditions paraissant avantageuses pour la Ville, je vous propose de vouloir bien approuver la soumission de M. Joussemet et décider que la dépense, montant à 22 400 fr., sera imputée sur le crédit ouvert à l'article 169 du budget supplémentaire de l'exercice 1902 sous la rubrique : « organisation du service de transport par corbillard ».

Lyon, le 22 mai 1903.

Le Maire de Lyon,

Victor Augagneur

Rapport de la première commission

Messieurs, il n'est pas sans intérêt de vous rappeler que par votre délibération du 30 mai 1901, en décidant la transformation du mode de transport des corps, vous avez autorisé l'administration, sous réserve d'approbation ultérieure, à passer des marchés pour l'acquisition des chevaux, voitures et autres objets nécessaires à cette transformation.

M. le Maire nous demande aujourd'hui cette approbation en ce qui concerne les voitures funéraires. S'en référant à notre désir, l'Administration a adressé à un certain nombre de constructeurs lyonnais et de la région une invitation à faire connaître, avec dessins et devis à l'appui, les conditions auxquelles ils pourraient fournir les voitures dont il s'agit.

Quatre constructeurs seulement ont fait des offres.

Une commission composée de M. l'adjoint chargé du service des Inhumations et de deux membres du Conseil municipal, a examiné les propositions dont il s'agit et son choix s'est porté sur le type présenté par M. Joussemet aîné, d'Avignon.

La description de ce modèle, avec les quelques modifications qui y ont été apportées, se résume ainsi :

La caisse est construite en forme de bateau avec panneau, sans sculptures, au milieu des bandes du bateau est sculpté un écusson aux armes de la ville.

Le pavillon, sans dôme, est recouvert en feuilles de zinc, et a son pourtour orné d'une galerie en métal bronzé. Des crochets pour la suspension des couronnes sont placés sur chaque face latérale et sur la face postérieure de la caisse. Deux lanternes sont placées à l'avant. L'intérieur est aménagé pour recevoir un brancard avec le cercueil, et, au-dessous, est établi, dissimulé, un caisson propre à renfermer, en outre les outils indispensables au cocher, les draps funéraires. La caisse est desservie par trois marchepieds, deux sur les côtés et un à l'arrière ; elle est peinte en noir avec filets blancs.

La voiture est pourvue d'appareils pour attelage à un cheval ou à deux chevaux, etc.

M. Joussemet s'engage à fournir à la ville de Lyon, dans un délai de trois mois et demi, à partir du jour de la commande, et au prix de 1 600 francs l'une, quatorze voitures funéraires dites corbillards, payables après livraison complète et définitive sauf un quinzième restant aux mains de la Ville pendant deux années comme retenue de garantie.

Ces conditions paraissent avantageuses pour la Ville, je vous propose, au nom de votre première Commission, de vouloir bien approuver la soumission de M. Joussemet, et décider que la dépense s'élevant à 22 400 fr., sera imputée sur le crédit ouvert à l'article 169 du budget supplémentaire de l'exercice 1902, sous la rubrique : « organisation du service de transport par corbillards ».

Ainsi la réalisation de cette réforme, qui paraissait si lointaine, ne semble plus qu'une question de quelques mois.

Le Rapporteur

C. Deleuvre.

M. Mairet : Messieurs, je ferai la même observation que j'ai déjà faite en première Commission. Je crois que l'Administration a été mal inspirée en donnant les quatorze voitures funéraires à confectionner hors de Lyon, tandis que nous avons à Lyon un grand nombre de carrossiers qui ne demandent qu'à travailler ; chacun sait, Messieurs, que l'industrie et le commerce lyonnais subissent une crise en ce moment et qu'un grand nombre de travailleurs sont sur le pavé.

L'Administration municipale avait donc une belle occasion d'adoucir, dans la mesure du possible, les misères d'un certain nombre d'ouvriers lyonnais, en donnant la commande de ces voitures, qui s'élève à 22 000 fr., à un industriel de la ville.

Je prie donc mes collègues de vouloir bien revenir sur la décision qui a été prise en première Commission et de décider que les quatorze voitures funéraires et toute la sellerie seront fabriquées à Lyon.

En conséquence, je dépose sur le bureau du Conseil municipal l'ordre du jour suivant :

Dans l'intérêt du commerce lyonnais, le Conseil municipal décide que le dossier relatif à la fourniture des corbillards, sera renvoyé à l'Administration et qu'une adjudication publique aura lieu.

M. Gonindard : Est-ce que les carrossiers lyonnais ont été appelés à fournir des plans et devis ?

M. Deleuvre, rapporteur : Parfaitement, mon cher collègue, et l'Administration municipale a reçu quatre réponses aux lettres qu'elle a adressées aux carrossiers de Lyon.

M. le Maire : Voici exactement ce qui s'est passé. Quand l'Administration a eu obtenu les autorisations nécessaires pour exécuter le projet de transformation du Service des inhumations pour organiser le transport par corbillards, elle a d'abord pensé faire établir un modèle spécial à la ville de Lyon. Nous nous sommes donc adressés à différents artistes pour en obtenir un et nous leur avons demandé des dessins sur lesquels il nous serait possible de faire établir le prix de revient des corbillards.

Nous nous sommes alors trouvés en présence de deux difficultés : la première résultait du fait que nous allions imposer à un fabricant un type non encore exécuté ; la seconde était l'impossibilité de diviser la commande en plusieurs lots. Lorsque nous avons voulu faire établir le modèle de corbillard que nous considérons comme convenant à la ville de Lyon, nous nous sommes heurtés à un prix de revient exagéré puisqu'il dépassait 2 500 fr., impossible à admettre en raison du crédit mis à notre disposition. Le prix de 2500 fr. étant d'ailleurs excessif.

Nous avons alors pensé qu'il convenait d'ouvrir une sorte de concours où les carrossiers seraient mis en concurrence les uns avec les autres, sur les bases que voici : 1° le prix de chaque voiture ne devrait pas dépasser 1 600 fr. ; 2° le devis fourni devrait contenir la description complète de toutes les pièces du corbillard et l'énumération des matériaux employés à sa fabrication.

Nous avons envoyé à 14 carrossiers lyonnais et à 4 ou 5 de ces industriels établis en dehors de Lyon, notre offre de concours. Sur ces 14 carrossiers lyonnais, 4 ont donné une réponse. La première était purement négative, le prix fixé était considéré par le fabricant comme insuffisant ; la seconde présentait un type de voiture coûtant 3 000 fr.

Quant aux deux dernières, l'une consistait en une étude absolument incomplète d'un corbillard disgracieux de forme et sur lequel personne n'a pu songer à porter son choix ; l'autre présentait un type de voiture jamais exécuté, insuffisamment étudié, dont les ressorts des roues postérieures ne présentaient pas les conditions voulues, et dont le dessin général était d'un aspect désagréable.

Nous nous sommes donc décidés pour un autre type qui était celui de la maison Joussemet, d'Avignon, exécuté déjà plusieurs fois et dont les conditions générales sont de beaucoup préférables à tout autre.

Il nous paraissait regrettable que le travail ne pût pas être donné aux industriels lyonnais, mais il nous fallait constater aussi que les carrossiers lyonnais ne pouvaient pas ou ne voulaient pas exécuter la commande que nous leur avons proposée, dans les mêmes conditions que leurs concurrents.

M. Mairet nous a proposé de mettre la fourniture des corbillards en adjudication publique. Pense-t-il que cela garantira les intérêts des carrossiers lyonnais ? Nous n'avons pas le droit d'éliminer, dans une adjudication publique, des industriels étrangers à notre ville, si le résultat serait le même que celui que nous avons obtenu, à moins cependant qu'il pense que l'adjudication restreinte à laquelle nous avons procédé n'a pas été faite dans les conditions régulières. Nous ne nous défendons même pas contre une semblable accusation, qui serait ridicule. Nous disons que nous avons appelé les carrossiers lyonnais à nous soumettre des propositions. Nous avons apporté devant la première Commission, à sa dernière séance, les

diverses propositions qui nous avaient été adressées, et personne n'a soutenu un autre projet que celui que nous avons proposé nous-même.

Si vous voulez procéder à une adjudication publique, cela retardera encore de deux mois le moment où les corbillards pourront être mis en service ; c'est le résultat le plus clair que vous obtiendrez, car rien ne sera changé aux propositions que nous vous soumettons. Soyez convaincus que des carrossiers étrangers se présenteront à l'adjudication ; par conséquent, rien ne vous garantit que l'adjudicataire sera un carrossier lyonnais.

M. Mairet : Il y a cependant plusieurs carrossiers lyonnais qui font des offres au même prix que M. Joussemet.

M. le Maire : Je viens d'apprendre maintenant – j'ai été le dernier à le savoir – que l'un des concurrents qui ont été appelés à faire des offres, revenait aujourd'hui en présentant un type de corbillard copié sur le projet adopté et en l'offrant à un prix inférieur. Croyez-vous que nous puissions accepter un tel procédé ? Toute administration qui le ferait, agirait d'une façon déloyale !

M. Mairet : Il paraît que M. Joussemet aurait dressé son avis depuis le 9 mai.

M. le Maire : Je pourrais vous en citer sept ou huit différents. Vous imaginez-vous que nous avons fait les choses en l'air ? J'ai demandé à plus de dix carrossiers, et ce n'est qu'après avoir pris connaissance des conditions offertes, que j'ai fait procéder à une adjudication restreinte sur des bases déterminées. Nous ne pouvions, d'ailleurs, agir autrement, car nous ne sommes pas carrossiers. Parmi ceux à qui nous nous sommes adressés, il y a des carrossiers d'Angers et d'Alençon : il y en a d'autres endroits différents ; nous avons puisé des indications partout pour pouvoir dresser un cahier des charges.

M. Mairet : Il n'en est pas moins regrettable que le carrossier choisi ne soit pas lyonnais.

M. le Maire : Ce n'est pas de notre faute.

M. Nové-Josserand : Est-ce qu'il y avait un cahier des charges ?

M. le Maire : Oui. Nous avons dit aux carrossiers : voulez-vous nous envoyer un type de corbillard pour un ou deux chevaux dont le prix ne dépassera pas 1 600 fr., en nous indiquant la nature des matériaux dont vous vous servirez. C'était en somme un concours.

M. Deleuvre, rapporteur : Voici la lettre qui a été adressée, par la Mairie, aux différents carrossiers :

Monsieur,

La ville de Lyon a besoin, pour le service des pompes funèbres, de seize voitures corbillards.

Ces voitures doivent être construites de façon à pouvoir être attelées à un cheval ou à deux chevaux.

Sous la cage sera aménagé un coffre pouvant contenir quatre draps funéraires et quelques menus objets. Le siège serait à deux places.

Le prix de la voiture ne devrait pas dépasser 1 600 fr.

La livraison devrait être effectuée intégralement au 15 août prochain. Si vous voulez concourir à cette fourniture, je vous prie de me faire parvenir vos propositions avant le 20 avril 1903, en les accompagnant d'un dessin type au quart d'exécution et d'un devis descriptif des matériaux entrant dans chacune des parties de la construction.

Les carrossiers lyonnais auxquels cette lettre a été envoyée sont :

MM Depigny, rue de Sèze, 34-36.

Dujon, quai Tilsitt, 23.

Faurax, avenue de Noailles, 5.

Gacon, chemin de Choulans, 2.

Guillemet, rue des Remparts-d'Ainay, 40.

Perrinet, rue Sainte-Hélène, 29.

Rigollet, rue Boileau, 149.

Coissieux, rue Vendôme, 161.

Maire, rue d'Auvergne, 4.

Favier, rue de la Bombarde, 9

Belouin, place du Commandant-Rivière, Charpennes.

Lafay, place de l'Abondance, 5.

Dutel, Grande Rue de la Croix-Rousse, 87.

Tavier, rue Vendôme, 53-55.

M. Nové-Josserand : Parmi ces carrossiers, il y en a bien qui ont répondu ?

M. le Maire : Quatre d'entre eux seulement ont répondu :

M. Faurax a envoyé un type à peine dessiné et défectueux ; la voiture était trop courte et le cercueil rentrait sous le siège ;

M. Depigny a répondu qu'il ne pouvait accepter de construire les corbillards au prix fixé ;

M. Lafay a offert pour le prix de 1600 fr. un modèle carré ; pour le modèle à bateau, il demandait de 2 500 à 3 000 fr. ;

Enfin, M. Coissieux a accepté le prix de 1 600 fr., mais son modèle de voiture est inacceptable.

Seul M. Joussenet, d'Avignon, a présenté, au prix fixé, un modèle satisfaisant.

M. Nové-Josserand : Les services techniques ont-ils été consultés ?

M. le Maire : J'ai d'abord désigné trois membres du Conseil qui ont été chargés de donner leur avis ; puis le dossier complet, avec toutes les réponses et tous les croquis, a été soumis à l'examen de la première Commission, qui a eu toutes les pièces à sa disposition.

M. Nové-Josserand : Il serait peut-être possible de profiter de certaines propositions, si elles sont conformes aux conditions fixées.

M. le Rapporteur voudrait-il nous donner lecture, par exemple, des propositions que nous avons reçues.

M. Cadet : M. Nové-Josserand demande la lecture des propositions de l'un des concurrents. Je crois que nous ne pouvons pas faire connaître publiquement les conditions offertes en dernier lieu.

M. le Maire : Il y a, en effet, certains renseignements que j'ai donnés en séance privée et que je ne puis renouveler ici.

M. Nové-Josserand : Il n'y a aucun inconvénient à donner connaissance de la lettre de M. Faurax.

M. le Maire : En tout cas, vous remarquerez qu'il s'agit d'une réponse à une proposition ferme d'adjudication.

M. Deleuvre, rapporteur : Voici la lettre de M. Faurax :

Lyon, le 18 avril 1903.

Monsieur le Maire,

En réponse à la lettre que vous avez bien voulu nous faire adresser, nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de corbillard étudié pour le service de notre ville. Nous nous sommes inspirés de la topographie de nos cimetières et du peu de largeur de la plupart de nos rues. À cet effet, nous vous soumettons un dessin comportant peu de longueur entre les trains pour pouvoir tourner plus facilement : les cercueils entreront de 10 à 20 centimètres sous le coffre du siège. Cette disposition nous permet de diminuer la longueur de la caisse de 40 centimètres.

La note qui nous a été envoyée ne mentionne pas de mécanique d'enrayage. On n'en met jamais aux corbillards, il est vrai mais nous croyons que c'est utile à Lyon.

Le prix maximum fixé est bien au-dessous des prix payés dans presque les villes. Nous avons dû étudier un type simple très solide, et aussi élégant que votre prix le permet.

Nous nous engageons à vous fournir 14 voitures corbillards au dessin ci-joint roues avec moyeux en orme tortillard, rais en acacia, jantes en frêne du Dauphiné, cercles en acier. Essieux patents à l'huile, fabriqués entièrement chez nous, ou d'une autre marque, au choix.

Mécanique d'enrayage très solide.

Brancards pour atteler un cheval.

Timon et volée pour deux chevaux.

Caisse en frêne et noyer avec bâtis massifs vissés, pavillon garni dessus en zinc, galerie en zinc estampé, crochets pour couronnes, porte derrière se rabattant, rouleaux intérieurs ou coulisses en fer, au choix siège à deux places, un coussin et une pente en cuir verni noir.

Le coffre demandé pour 4 draps funéraires n'est pas indiqué dans le dessin, pouvant se placer dans plusieurs endroits. Nous le ferons à l'emplacement que vous désignerez.

Le tout construit en matériaux de premier choix, bois de 4 ans de séchage (existant dans nos chantiers).

Peinture fine noire, avec filets blancs.

Le tout garantit une année, pour la solidité, pour le prix de seize cents francs pièce, initiales du défunt, emblèmes ou armoiries en plus.

Nous nous permettons, Monsieur le Maire, de vous faire savoir que nous avons une grande expérience de ce genre de voitures ; nous en avons fabriqué pour 45 villes en France, pour l'Algérie, l'Espagne, l'Amérique du Sud, etc.

Nous sommes à votre disposition pour vous soumettre les dessins des types fabriqués ; tous ces dessins, ainsi que celui que nous vous soumettons, sont notre propriété.

Veillez agréer, etc.

Signé : Faurax.

M. Robin (Frédéric) : Je crois qu'il est possible même à cette heure de trouver un adjudicataire dans le milieu lyonnais ; de cette façon nous conserverions à l'industrie lyonnaise le bénéfice d'un travail d'une certaine importance.

Nous avons des offres, soit de M. Faurax, soit de M. Coissieux, au prix de 1 600 fr. ; il est vrai que M. Joussemet consent le même prix, Coissieux propose même aujourd'hui d'exécuter le même modèle à 1200 et 1400 fr. Je crois que c'est une maison sérieuse et ancienne, elle a été fondée en 1837. Au surplus, la maison Faurax, dont les offres sont de 1600 fr., est suffisamment connue sur la place de Lyon. De toute façon, la Ville n'a rien à perdre, et nous pouvons être assurés, en procédant par voie d'adjudication restreinte, entre les carrossiers de notre ville, de faire bénéficier du travail les ouvriers lyonnais.

J'ajoute que l'Administration pourrait adopter un type de voiture pour servir de base à cette adjudication. De cette façon, nous serions certains que les corbillards présenteraient toutes les conditions désirables, tout en conservant le travail au commerce local et sans que les finances de la ville aient à en souffrir, puisque nous avons déjà des offres égales à celle qu'on nous demande d'accepter aujourd'hui.

Contrairement à l'avis de M. Mairet en faveur d'une adjudication publique à laquelle tous les concurrents seraient admis et qui entraînerait de longs retards, je propose de procéder, pour la fourniture des corbillards, à une adjudication à laquelle ne seraient appelés que les industriels lyonnais.

M. Gailleton : Messieurs, on vient de parler d'une adjudication restreinte entre les seuls industriels lyonnais.

Permettez-moi de vous faire remarquer qu'une adjudication faite dans ces conditions serait irrégulière : la loi ne nous permet pas d'éloigner de l'adjudication un industriel uniquement par ce motif qu'il est étranger à Lyon.

On a parlé aussi de la mise en adjudication publique de la fourniture des corbillards.

Cette solution ne nous paraît pas pratique. Pour pouvoir recourir à une adjudication publique, il faut avoir une chose sur laquelle on puisse se baser, il faudrait que l'Administration ait préparé un type complet avec cahier des charges et devis.

Autrement, comment pourriez-vous examiner les propositions qui vous seront faites ? Vous ne pouvez pas comparer une voiture de tel modèle avec une autre voiture de tel autre modèle.

Donc, si l'on veut recourir à une adjudication publique, il faudrait, au préalable, que l'Administration préparât un type de voiture.

Ce serait alors imposer deux sortes d'adjudications : un concours pour la forme de la voiture et une adjudication pour l'exécution de la fourniture.

M. le Maire : Nous avons si bien compris la portée de l'observation de M. Gailleton que, tout d'abord, nous avons pensé à préparer un type complet de corbillard.

Mais pour créer ce type, il fallait dépenser une somme considérable et le prix d'exécution de ce corbillard dépassait de beaucoup le chiffre de 1 600 francs.

Cela se comprend aisément. Une maison est outillée en vue d'un type qu'elle a l'habitude d'exécuter et elle ne peut pas du jour au lendemain, établir un nouveau type à des conditions aussi avantageuses.

Procéder autrement qu'on l'a fait eût été d'emblée se chercher des difficultés considérables et aller au devant d'un échec.

C'est pour ces raisons que nous avons procédé à une adjudication restreinte sur les bases que j'ai indiquées. Et c'est aujourd'hui que nous viendrions dire à celui dont le projet a été reconnu le meilleur : il n'y a rien de fait, vous ne pouvez pas être admis à l'adjudication ! Ce serait un procédé déloyal, indigne de la ville de Lyon. Si vous estimez que l'adjudication n'a pas été entourée de toutes les garanties désirables, dites-le franchement et alors on la recommencera.

Mais comme je suis certain qu'on ne peut nous adresser un semblable reproche, je demande au Conseil de vouloir bien accepter les conclusions présentées par la première Commission.

M. Mollard : Le prospectus ou plutôt le dessin qu'on nous présente aujourd'hui n'a rien de commun avec le projet soumis à la première Commission par ce même carrossier !

M. le Maire : C'est, en effet un nouveau projet qui ne ressemble en rien au premier.

M. Robin (F.) : Afin de conserver le travail à Lyon, on pourrait demander aux carrossiers lyonnais de modifier leurs projets.

M. le Maire : Il serait absolument déloyal d'agir ainsi.

Après avoir procédé à une adjudication, croyez-vous que nous puissions dire à l'auteur du projet qui a été adopté : « Nous ferons exécuter votre projet par les carrossiers lyonnais ! »

M. Masson : Si nous acceptons les conclusions de la première Commission, les carrossiers lyonnais ne manqueraient pas de dire que le Conseil municipal n'a pas défendu les intérêts de l'industrie lyonnaise.

Du moment que M. le Maire ne voit aucun inconvénient à recommencer l'adjudication, et du moment que M. Joussemet se croit certain d'avoir la fourniture, je ne vois pas pourquoi nous ne déciderions pas de remettre la fourniture en adjudication !

De cette façon, les intérêts dont le Conseil a la garde seraient sauvegardés.

M. Robin (F.) : Je me rallie à la proposition de M. Masson.

M. Fort (Victor) : Je crois que la question a été suffisamment étudiée en Commission pour qu'il n'y ait pas lieu de la remettre en cause ici.

Nous n'avons qu'à adopter les conclusions de M. le Rapporteur, car il y a là une question de loyauté.

Je crois, en effet, que ce serait compromettre le bon renom de la ville de Lyon, que de refaire une adjudication sur un type présenté par un des concurrents.

D'autre part, une adjudication nouvelle ne ferait qu'entraîner de nouveaux retards.

M. Robin (F.) : Il ne s'agit pas de loyauté ! (Bruit)

M. le Maire : Vous ne vous préoccupez pas de cela, nous le savons ! (cette répartition d'origine ici conservée a été remplacée dans le compte-rendu officiel du débat par : « je l'imagine ! »).

M. Robin (F.) : Vous seul êtes loyal Monsieur Augagneur, nous le savons ! Je continue : parmi les personnes qui ont présenté des soumissions, il y a des carrossiers lyonnais ; que ces commerçants ont fait des offres semblables à celles des carrossiers étrangers. Je dis qu'à offre égale l'Administration municipale aurait dû pencher en faveur des industriels lyonnais.

M. Bossy : Et si le type est mauvais ?

M. Roux : Le carrossier lyonnais qui fait des offres semblables a copié son modèle sur un autre. Eh bien, maintenant il est trop tard !

Robin (F.) : Permettez ! Quand j'aurai terminé, vous pourrez faire vos critiques.

On aurait pu demander à M. Faurax, par exemple d'apporter des modifications à son modèle de voiture...

M. Roux : Dans dix ans, nous n'aurions pas fini !

M. Robin (F.) : Voulez-vous me laisser terminer !

Dans le dossier, il y a plusieurs propositions émanant, l'une, d'un carrossier étranger, et l'autre d'un carrossier lyonnais. Ces industriels offrent de construire les voitures pour le prix de 1 600 fr. et comme il ne s'agit pas de faire reproduire par l'un la maquette de l'autre, il n'y a rien de déloyal à donner la commande à l'industriel de Lyon plutôt qu'à celui qui est étranger à notre ville.

M. Faurax a présenté à l'Administration un modèle de voiture. Si ce type est sujet à des critiques, on peut lui faire subir des modifications sans pour cela copier le modèle présenté par l'autre concurrent.

M. le Maire : Cette façon de procéder ne s'appelle plus une adjudication. C'est un traité de gré à gré après marchandage !

M. Robin (F.) : Vous avez procédé de la même manière à l'égard de M. Joussemet. Vous le dites vous-même dans votre rapport.

M. le Maire : Je ne voudrais pas que vous preniez vos collègues pour quoi que ce soit ! Vous apportez ici des arguments déloyaux.

M. Robin (F.) : Je ne vous permets pas de dire ces choses-là.

M. le Maire : Vous ne le permettez pas, eh bien, je le dis quand même !

Avant de mettre la fourniture des corbillards en adjudication, nous avons voulu, je le répète, fixer un type de voitures. Nous avons reçu, d'un grand nombre de carrossiers, des indications ; chacun proposait tel ou tel type, nous nous en sommes servis pour établir un cahier des charges.

L'adjudication, telle que nous l'avons faite, n'a rien de comparable avec ce que vous voulez insinuer. Quand le cahier des charges a été dressé, nous l'avons envoyé à tous les carrossiers dont la nomenclature est au dossier. Certains d'entre eux n'ont pas répondu et, parmi ceux qui ont envoyé des soumissions, nous avons accepté celui qui de l'avis des personnes qui ont examiné le projet faisait le mieux et au meilleur marché.

L'adjudication restreinte a donc eu lieu et nous ne pouvons pas nous servir des résultats fournis par un des concurrents, pour obtenir d'autres conditions.

L'adjudication, encore une fois, a été faite. Ce n'est pas un traité de gré à gré, et nous ne pouvons pas la transformer en marchandage.

M. Robin (F.) : Il ne s'agit pas de marchandage !

Vous avez demandé des modifications au modèle présenté par M. Joussemet, vous auriez pu faire une proposition semblable à un carrossier de Lyon.

M. Bossy : Non, si le type qu'il avait présenté n'était pas acceptable.

M. le Maire : Il aurait pu aussi bien nous présenter un modèle de brouette pour 1 600 fr., en disant...

M. Robin (F.) : On ne parle pas de brouette, Monsieur le Maire !

M. le Maire : ...en disant qu'on fera des corbillards après.

M. Masson : M. le Maire vient de prononcer une parole qui a son importance il a dit que l'adjudication restreinte a été faite.

M. le Maire : L'adjudication restreinte ! Qu'est-ce que vous appelez une adjudication restreinte ?

M. Masson : J'ai entendu ces mots : l'adjudication est faite....

M. le Maire : Oui, sous forme d'adjudication restreinte.

M. Masson : ...De sorte que M. le Maire a l'air de dire que la Ville est engagée.

Est-ce que la Ville a pris des engagements, oui ou non ?

M. le Maire : Des engagements moraux, c'est incontestable.

M. Bossy : Je trouve même extraordinaire qu'on conteste le résultat de l'adjudication !

M. le Maire : Oh ! Ne trouvez rien d'extraordinaire, il y a des gens qui ont la conscience tellement délicate !

Messieurs, je mets aux voix les conclusions présentées par M. Deleuvre, au nom de la première Commission.

(Adopté)

Document N° 13 le service municipal des transports

Source : Arch. mun. Lyon, 1125 WP 02, Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal séance, 9 décembre 1902.

Président : M. le Maire

Secrétaire élu : Mermillon

Présents : MM. Gourju, Piaton, Nové-Josserand, Garnier, Devay, Mollard, Chasson, Bataille, Beauvisage, Decléris, Chevrot, Caillot, Carle, Veyron, Menut, Mairet, Abel, Didier, Masson, Roche, Robin (Pierre), Augagneur, Cadet, Vally, Bossy, Fagot, Roux, Blanc, Falconnier, Mermillon, Voidier, Curtelin, Raton, Lavigne, Marietton, Gonindard, Coléon, Faure (Jean), Jacquet, Bizet, Végat, Dupont, Robin (Frédéric), Deleuvre, Devic, Fort (Victor).

Absents excusés : MM. Bonnevay, Brunard, Hoffherre, Gailleton.

Le Conseil municipal,

1 - Vu le rapport par lequel Mr le Maire expose : Que plusieurs services municipaux ont besoin pour leur fonctionnement, d'avoir des moyens de transport à leur disposition ;

Que certains de ces services tels que ceux de l'ambulance urbaine, du lait stérilisé, des étuves mobiles de désinfection, de la capture des chiens errants sont actuellement assurés par la cavalerie des sapeurs-pompier, sans qu'il en résulte une sensible augmentation dans les dépenses de ce service ; mais qu'il n'en est pas de même des services des Eaux, de la Voirie et des cultures ; que le premier, pour le transport des charbons, le deuxième pour le transport des détritres provenant du nettoyage des égouts et de l'enlèvement des boues des chaussées empierrées ; la troisième enfin, pour le transport des arbustes et plantes destinés aux décorations des fêtes officielles et à l'entretien des jardins et squares et pour l'enlèvement des immondices du Parc, ont eu, jusqu'à ce jour, recours à des entrepreneurs spéciaux choisis par voie d'adjudication.

2 - Qu'il a été nécessaire de renouveler le premier de ces marchés, le transport des charbons offrant certaines sujétions qui rendraient difficiles la prise en charge de ce service par la ville ; au contraire, rien ne paraît s'opposer à ce que la Ville assure elle-même, à partir du 1^{er} janvier prochain, les transports ressortissant aux services de la Voirie et des Cultures

3 - Que les dépenses de premier établissement d'un service municipal de transports peuvent être évaluées ainsi :

A – Matériel roulant

Le service des cultures possédant déjà un camion et une voiture fermée, il resterait à acheter

Six tombereaux à 350 fr. l'un	2100
Un camion suspendu à quatre roues	700
Une voiture fermée à quatre roues	1500
Deux charrettes fourragères pour le transport des foins et des bois abattus dans le Parc (service nouveau) à 700 fr. l'un	1400

B – Chevaux et harnachements

Sept chevaux à 1000 fr. l'un	7000 fr.
Harnais, couvertures et caparaçons	900 fr.
Total	13 600fr.
Soit en chiffres ronds	14 000fr.

C – Écuries et hangars à matériel

Les écuries et hangars pourront être aménagés dans les bâtiments communaux existant à l'angle des rues Mazenod et Pierre-Corneille.

Une partie du matériel nécessaire : râteliers, mangeoires, bat-flancs pourra être fournie par le manège Collin, récemment acquis par la ville. Le surplus du matériel, ainsi que les dépenses d'installations réduites au minimum, pourront être prélevées sur le crédit d'entretien des bâtiments communaux, qui présente encore un disponible assez élevé ;

4 - Que les dépenses annuelles de fonctionnement peuvent être évaluées comme suit :

A – Matériel roulant.

Entretien (à assurer en grande partie par le Service des Sapeurs-pompiers)	200 fr.
--	---------

B – chevaux et harnachements

Nourriture des chevaux – huit chevaux (y compris celui récemment acheté pour le transport des décors à 800 fr. l'un	6400 fr.
Ferrures, harnais, dépenses diverses huit chevaux à 80 fr, l'un	640 fr.

C – Personnel, vétérinaire

Huit cochers, garçons d'écurie, frais d'entretien	12 000 fr.
---	------------

D – Matériel des écuries

Frais d'entretien	160 fr.
-------------------	---------

Soit un total de dépenses annuelles de 19400 fr.

Qu'en déduction de cette somme, il faut faire intervenir la suppression de deux emplois au magasin scolaire, une bonne partie des transports effectués avec la voiture à bras dudit magasin scolaire pouvant être confiée au nouveau service des transports, d'ou une économie de 3 000 francs qui réduit les dépenses nouvelles à prévoir pour le fonctionnement du nouveau service à la somme de 16 400 francs.

Sa première Commission entendue ;

Considérant que la comparaison de l'évaluation des dépenses annuelles de fonctionnement du nouveau service avec les dépenses de même nature payées par la ville et qui s'élèvent à 22 000 francs au minimum par an, fait ressortir une économie annuelle de 5600 francs.

Que cette somme est assez importante pour que la ville fasse les frais d'une première installation.

Que d'autre part, le nouveau service pourra assurer le transport des foin du Parc, des décors des théâtre, des objets divers livrés aux écoles et qu'on pourra utiliser le fumier produit par la cavalerie de la ville pour améliorer le rendement des récoltes du foin du Parc ;

Délibère :

1 - À procéder par voie de gré à gré à l'acquisition du matériel roulant et des chevaux indiqués ci-dessus, en imputant la dépense au crédit de 14000 francs qui sera inscrit au budget de cet exercice et prélevé sur l'excédant budgétaire.

2 - À faire aménager dans les bâtiments communaux de la rue Mazenod les écuries et hangars et installations diverses nécessaires au nouveau service, en prélevant la dépense sur le crédit d'entretien des bâtiments communaux.

3 À imputer les dépenses annuelles de fonctionnement sur le crédit de 20000 francs qui viendra s'ajouter à celui de 14000 francs déjà inscrit au chapitre premier, article 35 du budget de 1903.

Comme contre partie de cette dépense nouvelle, les crédits suivants, inscrits au budget de cet exercice et sur lesquels étaient imputées les dépenses de transport des services de la Voirie, des Cultures et des Écoles seront annulés jusqu'à concurrence des sommes ci-après :

Art 61 – Nettoiement des égouts	14000 fr.
Art. 80 – Cultures promenades et plantations	8000 fr.
Art. 88 - Magasin scolaire	3000 fr.
Total	25000 fr.

Et ont signé les membres présents.

Pour extrait conforme,

L'Adjoint délégué.

CHAPITRE X LA CAVALERIE ET LES DÉCHETS DE LA GRANDE VILLE

Document N° 1 La collecte des équevilles : la grève des rondeurs (I)

Source : *Salut public*, 3 janvier 1893

L'enlèvement des immondices dans les rues de Lyon se fait par adjudication pour une période de 5 ans.

Les entrepreneurs s'adressent à des jardiniers et à des maraîchers de banlieue qui, moyennant une rétribution, se chargent de procéder cette importante opération de nettoyage. Ces braves gens qui, tous les matins, versent dans des tombereaux les seaux d'équevilles déposés devant les maisons, portent officiellement le nom de rondeurs ; on les appelle plus simplement les « âniers ».

Les rondeurs estimant qu'en se présentant eux-mêmes à l'adjudication, ils bénéficieraient de la somme gagnée par les entrepreneurs, se sont constitués en chambre syndicale et, dernièrement lorsque l'entreprise d'enlèvement des immondices a été mise de nouveau en adjudication, ils se sont mis sur les rangs ; mais il paraît que ce syndicat ne remplissait pas toutes les conditions exigées par la loi ; il a donc été évincé.

En présence de cette situation, les rondeurs ont décidé de faire grève à partir du 1^{er} janvier ; le *Progrès* nous apprend que, sur les cent douze tombereaux qui, journellement, font le service du nettoyage, une vingtaine seulement sont sortis hier. L'administration municipale, informée de cette situation, avait pris des mesures pour parer à cette grève. Le service de la voirie avait traité avec des marchands de charbon en gros qui louaient des voitures et dont les employés se sont tant bien que mal acquittés du nettoyage des rues. Mais certaines rondes n'ont commencé qu'à midi.

Document N° 2 La collecte des équevilles : la grève des rondeurs (II)

Source : *Salut public*, 6 janvier 1893

La grève des rondeurs n'a point l'importance des grèves qui au cours de ces dernières années, se sont produites à Lyon, grève des ouvriers teinturiers, grève des verriers, grève des ouvriers du gaz, grève des employés de tramways, les unes et les autres toutes préjudiciables aux limonadiers et la grève des garçons coiffeurs, un des menus faits de la vie quotidienne d'une grande ville, un accident qui ne manque pas de pittoresque et qui permet de jeter un coup d'œil sur l'existence intime d'une cité.

Complétons donc les renseignements que le *Salut public* a déjà publié à ce sujet.

Le matin, en ouvrant les portes d'allée, les concierges déposent sur le trottoir des seaux de bois, peints en vert à l'exception d'un carré blanc sur lequel se lit le numéro de la maison. Puis, les ménagères, les concierges ou les domestiques viennent y jeter les détritres de toutes

sortes ou, comme nous les appelons à Lyon, les équevilles (un savant nous dirait que ce mot est très correctement dérivé du bas latin *scabilla*).

En même temps, les cantonniers balayaient les immondices éparses dans la rue et dont ils forment de petits tas au bas des seaux d'équevilles.

Les chiffonniers et les pattis, viennent ensuite, armés d'un crochet, fouiller parmi ces amas de balayures et tâcher d'y découvrir des cheveux, morceaux de papiers, chiffons, fragments d'os, de verre, de corne, d'écaille, bouchons, etc. qu'ils revendent ensuite et dont le produit leur assure une maigre et chétive existence. C'est entre eux une lutte de vitesse, car la place appartient au premier occupant.

CHAPITRE XI LA PRÉSENCE DU CHEPTEL ÉQUIN EN MILIEU URBAIN

Document N° 1 Maison et dépendances de M. Faure rue Grataloup et place Tabareau, Lyon IV^e arrondissement

Source : arch. mun. Lyon, 0344WP009, PCA 1903 /0348.

Lyon, le 15 mai 1903

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de vous demander l'autorisation de construire des bâtiments pour le compte de Monsieur Faure propriétaire ; ces bâtiments seront situés place Tabareau et rue Grataloup et sont destinés à servir de maison de rapport, entrepôts et dépendances.

La maison de rapport construite sur la place Tabareau, sera élevée d'un rez-de-Chaussée sur caves voutées et de trois étages ; elle aura 11m 15 de façade sur la place, 14m 25 de façade sur la cour et une profondeur de 11 m 30, plus une annexe de 5 m X 3,90 (troisième catégorie).

Les entrepôts et dépendances situés sur la rue Grataloup, sont élevés d'un rez-de-chaussée et d'un étage et seront composés de deux parties. La première partie aura une longueur moyenne de 11 m 60 par une largeur moyenne de 13 m 00. La deuxième partie aura 2 m9 0 X 6 m 50 (quatrième catégorie)

Une écurie de 7 m 43 par 4 m 30 (cinquième catégorie) complète l'ensemble .

Document N°2 Pétition des riverains de la Montée de la Grand'Côte relative à la circulation sur cette voie et recommandation du service de la voie publique

Source : arch. mun. Lyon, 1125 WP 16

Lyon, le 20 septembre 1911.

Monsieur le Maire,

Permettez à quelques commerçants du I^{er} arrondissement, habitant la Montée de la Grand'Côte, partie comprise entre les rues des Tables Claudiennes et Burdeau, de vous exposer les faits suivants :

Depuis quelque temps, plusieurs voituriers ont pris l'habitude de descendre la Montée de la Grand'Côte avec de lourds chargements. Leurs véhicules entraînés par le poids dévalent la côte avec une certaine vitesse et malgré tous les efforts de leurs conducteurs, ceux-ci ne peuvent arrêter leurs attelages (ces véhicules consistent notamment en tonneaux de vidanges, chargements de pierres, camions de limonadiers, etc.).

Plusieurs accidents se sont déjà produits, heureusement peu graves, mais comme cette pratique menace de devenir un danger pour la sécurité des habitants tant du point de vue des

dégâts que peuvent subir nos devantures de magasins, qu'au danger dont sont menacés les enfants qui sont appelés à traverser la rue, surtout pendant la période des vacances scolaires, nous vous demandons, Monsieur le Maire, de bien vouloir prendre quelques mesures pour empêcher une telle façon de faire qui, croyez le bien, est loin de nous être agréable.

Dans l'espoir que notre requête sera favorablement accueillie, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'hommage de notre profond respect.

Suivent les signatures des pétitionnaires.

Lyon, le 2 octobre 1911.

Service de la voie publique.

Pétition concernant la circulation des voitures lourdement chargées montée de la Grand'Côte.

Réponse :

Monsieur le Maire de Lyon nous transmet pour rapport et avis le dossier ci-joint relatif à la pétition des habitants de la Montée de la Grand'Côte, partie comprise entre les rues Tables Claudiennes et Burdeau qui signalent que depuis quelque temps des voitures lourdement chargées, telles que tonneaux de vidange, chargement de pierres, camions de limonadiers, etc. empruntent cette montée à la descente causant des accidents relativement peu graves ; mais que la pratique du passage fréquent de ces voitures menace de devenir un danger pour la sécurité des magasins comme aussi pour celle des habitants et surtout des enfants fréquentant cette voie publique. Les pétitionnaires demandent que des mesures soient prises pour supprimer les inconvénients signalés.

Le commissaire du quartier à qui cette réclamation a été transmise estime que cette plainte des habitants est fondée et propose d'empêcher à certains attelages d'emprunter la Montée de la Grand'Côte.

Nous sommes d'avis que la pétition ci-jointe est justifiée.

En effet, il n'est pas rare de rencontrer journellement des cyclistes, des automobiles ainsi que des véhicules lourdement chargés qui pour une raison quelconque empruntent cette voie publique sans souci des conséquences que pourrait occasionner un accident en raison des fortes déclivités que présentent la chaussée de la dite montée. Cette circulation constitue selon nous un réel danger pour les piétons et les magasins riverains.

Nous ajoutons que les chances d'accidents sont surtout augmentées par l'étroitesse de la chaussée et des trottoirs, dans la partie de la Montée de la Grand'Côte entre la rue Burdeau et la rue des tables Claudiennes et notamment au droit des numéros 63, 65 et 88.

Nous pensons qu'on pourrait prévenir des accidents possibles en interdisant l'accès de la Montée de la Grand'Côte à la descente aux véhicules chargés qui ne sont pas à destination de ladite montée.

Nous proposons en conséquence à l'Administration de bien vouloir prendre l'arrêté conforme au projet ci-après.

Art. 1. Il est interdit de faire circuler les voitures de roulage, chariots, charrettes, camions, voitures de charbon, tonneaux de vidange et toutes voitures employées au transport de marchandises et matériaux quelles que soient leur forme et leur détermination ainsi que les bicyclettes montées et les voitures automobiles dans la montée de la Grand'Côte entre la rue Jean-Baptiste Say et la rue Vieille-Monnaie.

Art. 2. Sont seules exceptées de ces mesures les voitures en destination de la montée de la Grand'Côte dans la partie susnommée et les bicyclettes tenues à la main.

Art. 3. Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux camions suspendus légèrement chargés.

Nous proposons en outre d'ajouter à cet arrêté un article additionnel prescrivant aux voituriers autorisés à circuler dans cette partie de la Montée de la Grand'Côte pour les besoins

des habitants des immeubles riverains, l'obligation de distribuer leurs voitures en convois de deux attelages au plus et de laisser entre chaque convoi un intervalle minimum de vingt-cinq mètres.

Document N°3 Circulation au carrefour des rues Terme et Sergent Blandan

Source : arch. mun. Lyon, 1125 WP 16, lettre de la préfecture du Rhône, 3^e division, 7^e bureau, au maire de Lyon

Lyon, le 25 septembre 1895

Monsieur le Maire,

En réponse à la réclamation du sieur Demeure, chapelier, rue Terme, 17, que vous m'avez adressée le 19 courant en appelant mon attention sur les dangers qu'offre la circulation des voitures au carrefour formé par les rues Terme et du Sergent Blandan, j'ai l'honneur de vous communiquer ci-après copie du rapport que je reçois du commandant des gardiens de la paix sur cette affaire.

« Le 16 septembre courant, vers 9 heures 1/2 du matin, le sieur Villard Alphonse, voiturier au service du sieur Degaux domicilié rue Sébastien Gryphe N°8, conduisait un chariot chargé de planches et attelé d'un cheval, quand, dans la rue Terme qui est très inclinée, il dépassa, pour avoir un peu d'élan, la rue du Sergent Blandan dans laquelle il devait s'engager et qui est aussi très inclinée ; il tourna ensuite sa voiture et lança son cheval pour gravir la pente de cette dernière rue, mais comme il avait mal pris ses dispositions, la roue droite de son chariot alla heurter le trottoir bordant la boutique du sieur Demeure, chapelier, situé à l'angle des deux rues, et du choc, les brancards se séparèrent de la voiture et restèrent attachés au cheval qui, en raison de l'élan que son conducteur lui avait imprimé, alla se jeter dans la devanture de la boutique dudit sieur demeure, où il cassa trois carreaux d'assez grande dimensions, deux rayons en verre et détériora un certain nombre de chapeaux.

Le sieur Demeure évalua à 300 francs le dommage qui lui était causé et depuis l'accident, il s'est arrangé avec le sieur Degaux qui était responsable.

Il y a presque en permanence, pendant le jour, un garde de service, sur le parcours de la rue Terme, pour veiller à ce que les conducteurs ne lancent pas leurs attelages pour monter cette rue, à une allure vive (deux contraventions ont été dressées le 20 à ce sujet). J'ai recommandé aux chefs du poste de la Mairie du 1^{er} arrondissement de faire exercer une surveillance continuelle et de dresser des contraventions contre les conducteurs qui, pour éviter les frais d'un cheval de renfort, prennent une allure vive ou surmènent leurs chevaux dans les rues Terme et du Sergent Blandan dont l'accès, dans cette dernière rue, est assez difficile.

Agrérez, Monsieur le Maire, l'assurance de ma haute considération, pour le Préfet et par délégation : le conseiller de préfecture.

Document N°4 La circulation des voitures de charbon, rue Lanterne

Source : arch. mun. Lyon, 923 WP 264

Réclamation des habitants

Rapport de l'ingénieur adjoint, 29 septembre 1874

Dans la pétition ci-jointe adressée à M. le préfet du Rhône par l'intermédiaire de M. le Maire du 1^{er} arrondissement, un certain nombre de négociants et industriels habitant la rue Lanterne, appellent l'attention de l'administration sur les nombreux inconvénients engendrés par la circulation des voitures vides affectées au transport du charbon et ils signalent surtout les scènes regrettables qui ont lieu entre les conducteurs des voitures en question et les autres voituriers dont les voitures sont en chargement ou en déchargement. Les pétitionnaires

demandent que l'administration prenant en considération leur réclamation interdise la circulation, dans la rue Lanterne des voitures ci-dessus désignées.

La réclamation soulevée par les pétitionnaires est fondée, car, nous avons été témoin plusieurs fois de scènes scandaleuses occasionnées par les embarras de voitures dans la partie de la rue Lanterne comprise entre la rue de la Platière et la rue Longue. Le peu de largeur de la rue dans cette partie et les mauvaises dispositions de son aboutissement vers la rue Longue se prêtent difficilement à une grande circulation de voitures, en tenant compte surtout de cette considération, que les rez-de-chaussée sont presque tous occupés par des magasins ou des entrepôts qui nécessitent à toute heure du jour la présence de camions ou de voitures à bras, employés au transport des marchandises qui arrivent ou qui s'expédient.

D'un autre côté, les voitures qui sont l'objet de la plainte qui nous occupe n'étant pas à destination de la rue Lanterne, il est difficile d'expliquer quels avantages peuvent avoir leurs conducteurs à emprunter cette voie publique.

Nous profitons de la réclamation qui nous occupe pour appeler l'attention de l'administration sur un autre inconvénient, non moins grave, de la circulation des voitures de charbons et dont la suppression serait vue avec plaisir de la population. Il arrive fréquemment que ces voitures lorsqu'elles se regroupent en convois de trois, quatre, cinq et même six attelages sans que leurs conducteurs ménagent entre elles le moindre intervalle. Dans les carrefours formés par certaines traversées de rues, ces convois occasionnent des embarras sur la voie publique obligeant les piétons et les autres voitures à attendre que le passage soit libre.

En raison des considérations qui précèdent nous proposons de rappeler de nouveau l'arrêté du 2 février 1857, qui interdit la circulation des voitures vides ou chargées, quelque soit leur forme et leur dénomination dans un certain nombre de rues auxquelles on ajouterait la partie de la rue Lanterne comprise entre la rue de la Platière et la rue Longue, en remplacement de la rue de l'Herberie, aujourd'hui supprimée ainsi que la rue Clermont.

Nous proposons en outre, d'ajouter un article additionnel prescrivant aux voituriers l'obligation de distribuer leurs voitures en convois de deux attelages au plus et de laisser entre chaque convoi un intervalle minimum de 25 mètres.

CHAPITRE XII LES USAGES DU CHEVAL DANS LES CAMPAGNES DE LA RÉGION LYONNAISE

Document N° 1 La production chevaline de l'Ain d'après le Comice agricole de Trévoux, 1897

Source : Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Trévoux, N°2, juin 1897

Jusqu'à l'année dernière, le département de l'Ain possédait une société hippique chargée de défendre les intérêts de nos éleveurs de chevaux. Cette société étant aujourd'hui dissoute, il appartient au Comice agricole de Trévoux de reprendre la tâche abandonnée, et son Bulletin ouvrira ses colonnes à des articles sur la question chevaline si controversée.

Notre arrondissement compte une population chevaline importante. Sa proximité de Lyon devrait en faire un fournisseur important de la remonte nécessaire à toute grande ville. Malheureusement, jusqu'à ce jour, nos chevaux étaient en grand discrédit. L'effet d'une sélection raisonnée des étalons ne s'était pas encore fait sentir, et surtout les méthodes d'élevage étaient trop défectueuses pour permettre d'amener à bien un produit de quelque valeur.

Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi ; nos chevaux sont appréciés, comme nous le montrerons plus loin. Depuis assez longtemps combinés, les efforts du haras de Cluny et de la Société

hippique ont eu un commencement de succès, et, le progrès agricole aidant, les pâturages se développant, nous avons aujourd'hui, dans la plupart des fermes, ce qu'il faut pour donner à nos animaux une nourriture substantielle.

À l'heure où la traction mécanique semble menacer la production chevaline, il importe d'établir la situation et de se préparer pour la lutte.

L'automobilisme est un fait acquis. Les voitures à pétrole, rares encore, sillonneront nos routes avant 1900, peut-être, et leur économie est telle, que tout le monde devra en reconnaître les avantages. Mais pas plus qu'au moment de la création des chemins de fer, l'élevage du cheval n'est encore menacé. L'automobilisme n'a pas résolu tous les problèmes de la traction.

Quand les chemins de fer furent définitivement installés, deux variétés de chevaux disparurent : les chevaux servant au transport de la marée depuis les ports jusqu'à Paris, et le postier léger, le cheval de diligence ; les autres variétés ne furent pas atteintes.

De même aujourd'hui quelques variétés sont menacées, mais d'autres subsisteront intactes. C'est ce que nous allons établir et ce qu'il importe de connaître, pour savoir dans quelle voie nous devons aujourd'hui diriger notre élevage.

L'automobile est un véhicule disgracieux, mais économique, parfait sur les bonnes routes, inutilisables partout ailleurs. Cette simple définition suffit pour nous montrer quelles variétés de chevaux seront atteintes par les progrès de la traction mécanique. Ce seront tous les chevaux de valeur moyenne, qui traînent dans les villes les voitures des gens d'affaire, préoccupés de l'unique question d'être transportés vite et à bon marché ; ce seront les chevaux des services publics, déjà atteints par les tramways à vapeur ou électriques ; les chevaux de toutes les voitures de négociants, chez lesquels la question d'économie prime toutes les autres.

Que nous restera-t-il comme débouché Il ne nous en restera que trois, assez importants pour faire vivre encore l'industrie chevaline, mais plus spécialisée. Le commerce du cheval de luxe, la remonte, la culture.

La spécialisation s'impose, disons-nous, parce qu'en effet, une poulinière apte à faire du cheval de remonte ne donnera, avec un étalon commun, ni un cheval de culture, ni un cheval de remonte ; or, les chevaux réussis trouveront seuls des acquéreurs, le débouché des chevaux de petite valeur étant fermé.

C'est maintenant plus que jamais, qu'il nous faut insister sur ce qui a été dit si souvent dans les colonnes de ce journal : l'élevage des chevaux en Dombes devrait se restreindre aux fermiers assurés d'une nourriture suffisante et possesseurs de juments d'un bon type. Hors ces conditions, l'élevage deviendra onéreux.

Supposons ces conditions remplies. Quel cheval devons-nous faire maintenant en Dombes ?

Au temps où l'on commençait à s'inquiéter de l'amélioration du cheval en Dombes, ce même Bulletin du Comice préconisait le genre dit Norfolk-breton. Si l'on eût suivi alors ce conseil, on se fût trouvé, dès le début, à la tête de produits faciles à écouler, et aujourd'hui nous aurions un type de cheval fixé, facile à vendre, soit pour la remonte de l'artillerie, soit pour le commerce de luxe.

L'administration des haras, *créée pour l'amélioration du cheval de guerre*, ne l'oublions pas, jugea que nous étions, à son point de vue, aptes à produire le cheval de cavalerie. Des étalons furent envoyés en conséquence, et la Société hippique, ne voulant pas introduire inconsidérément de nouveaux éléments de croisement, ne put que suivre cet exemple. Nous nous trouvons, par suite, avoir en Dombes aujourd'hui une population de juments, dont la moyenne, seule intéressante, donne le jour à des poulains qui, selon le cas, font des carrossiers ou des chevaux de cavalerie.

Le dernier concours hippique de Lyon, qui vient de se terminer, nous a permis de juger ces deux produits. Une paire de chevaux de l'Ain, entre autres a remporté un prix, classée avant

des concurrents sérieux venus de régions mieux réputées. Quelques jours après, pendant la durée de ce même concours, nous avons pu, grâce à une heureuse innovation du général de Boysson, commandant la division de cavalerie, admirer des chevaux que la remonte venait de verser aux cuirassiers et aux hussards et dont quelques-uns provenaient du plateau de la Dombes. Les officiers présents n'avaient que des compliments à en faire. Il semble donc que nous soyons sortis de la période des tâtonnements et que nous avons un type de cheval facile à vendre. Ce qu'on a vu au Concours hippique de Lyon a frappé les esprits des personnes compétentes, et la réputation du cheval de l'Ain ne peut qu'y gagner. L'armée, que nous sommes contraints d'entretenir sur un pied si coûteux, sera toujours obligée d'acheter des chevaux. Cette année même, les Chambres ont voté un supplément de crédit pour ces acquisitions ; faisons donc des chevaux de remonte ; ceux que la remonte ne pourra prendre trouveront leur place dans les écuries des personnes qui font bon usage de leur fortune en entretenant des chevaux de luxe.

L'administration des haras avait été créée pour l'amélioration du cheval de guerre. Aussi, est-ce une utopie d'espérer qu'elle pourrait nous envoyer des chevaux de trait. Si nous lui demandons de gros chevaux, elle ne peut nous envoyer que des demi-sang, chez lesquels le lymphatisme dominera et qui donneront des produits qui ne seront ni chevaux de remonte, ni chevaux de culture, et, par conséquent, en concurrence directe avec l'automobilisme et les chevaux américains.

Cependant, le cheval de culture aura son débouché, ai-je dit ; ce n'est pas aujourd'hui que nous pourrions le remplacer par des machines. Aussi peut-il y avoir intérêt, pour certaines parties de notre arrondissement, à faire ce cheval de culture.

Les progrès de l'agriculture, l'usage des engrais chimiques et l'entretien du bétail au tourteau, en hiver, permettent à certains de nos fermiers de produire, avec chances de succès, le cheval plus gros et plus membré.

Les cultivateurs de la vallée de l'Ain, principalement, sont bien placés pour l'élevage du cheval de trait. Leurs travaux moins pénibles que ceux du plateau, sont tous exécutés par des chevaux qu'ils peuvent utiliser très jeunes lorsqu'ils ont la force voulue.

Il y sont, de plus, sollicités par le voisinage de Lyon, où les coquetiers et les maraîchers demandent de gros chevaux, et même par l'Isère et la vallée du Rhône, où les cultivateurs ne peuvent produire en quantité suffisante le cheval dont ils ont besoin.

Dans leur intérêt, que ces cultivateurs ne s'adressent pas aux haras pour leur fournir le cheval de trait. Les haras ne peuvent pas le leur donner. Qu'ils se syndiquent entre eux pour son acquisition, qu'ils demandent à quelques-uns d'entre eux d'acheter un étalon qui soit franchement un cheval de trait et qu'ils se spécialisent dans cette production.

Mais à l'heure où nous touchons à la réussite, où nos chevaux commencent à être estimés, à l'heure où nous avons à lutter contre l'automobilisme, la traction mécanique, l'importation des chevaux américains, gardons nous de perdre inconsidérément le fruit de tant d'années d'efforts en recommençant des croisements nouveaux et en détruisant ainsi le commencement d'homogénéité que nous avons acquis.

Spécialisons-nous. Notre arrondissement est assez vaste pour donner place à deux genres de production. Le Comice entre dans cette voie en inaugurant cette année des ventes de reproducteurs laitiers, à côté de ses ventes de reproducteurs charollais, pourquoi ne ferait-on pas de même pour les chevaux ?

4^{ÈME} PARTIE LE CHEVAL SPECTACLE DES ÉLITES ET DES MASSES

CHAPITRE XIII LE CHEVAL DISTINCTIF DE L'EXCELLENCE ÉQUESTRE

Document N° 1 Une justification de l'équitation selon le Lyon républicain

Source : *Lyon républicain*, 20 mars 1895

L'équitation à Lyon

Une pétition qui a pour but de demander au conseil municipal la création au Parc d'une allée cavalière se couvre actuellement de signatures et sera bientôt soumise au conseil.

Ce travail, qui pourrait être actuellement exécuté à peu de frais vu l'état de bouleversement actuel du Parc, intéresse un nombre de personnes et d'industries beaucoup plus considérable qu'on pourrait le croire au premier abord.

En effet, les dépenses occasionnées par l'entretien d'un cheval sont assez considérables : la pension se monte à 1 400 francs environ. Si on ajoute les étrennes qu'il est d'usage de donner aux garçons d'écurie, la ferrure, la tonte, l'entretien du harnachement ainsi que du costume du cavalier, on peut se rendre compte que la dépense annuelle qu'entraîne un cheval de selle se chiffre par un total de 2000 francs environ par an.

D'autre part, les fourrages, avoines, etc., qui composent la nourriture du cheval paient des droits d'octroi assez élevés qu'on peut estimer à 70 francs par an.

Il est certain que le nombre des personnes qui montent à cheval à Lyon est loin d'être proportionné avec le chiffre élevé de la population aisée qui pourrait et désirerait s'adonner à cet exercice.

Il faut en chercher la raison dans le manque absolu d'un terrain propice à l'équitation. Aussi toutes les personnes dont l'industrie touche au cheval, les loueurs, palefreniers, bottiers, maréchaux, tailleurs, selliers, etc, se sont-elles réunies aux cavaliers, dont elles désireraient voir augmenter le nombre, pour demander l'exécution de ce travail.

La question, on le voit, n'intéresse pas seulement quelques privilégiés, elle touche de près à une quantité d'intérêts qu'il est du devoir des représentants de la ville de ménager.

Le public, de son côté, ne se plaindra pas de voir le parc plus fréquenté. Le projet dont il est question ne peut manquer d'y attirer des promeneurs pour lesquels la vue d'un cavalier ou d'une amazone est un spectacle intéressant et une distraction.

Il est certain que le Conseil municipal votera sans opposition un projet qui est réclamé par le commerce tout entier, qui souffre chaque année davantage des trop nombreuses occasions qu'ont les Lyonnais riches d'aller dépenser leur argent à Paris, à Nice ou ailleurs.

L'argent gagné à Lyon devrait être dépensé à Lyon au moins en partie.

Document N° 2 Le *Progrès de Lyon* soutient une pétition en faveur de la création d'une piste cavalière au parc de la Tête d'Or

Source : *Progrès de Lyon*, 4 avril 1895

Juste réclamation.

Une pétition déjà couverte de milliers de signatures, demande la création d'une allée cavalière au parc de la Tête-d'Or, sera déposée incessamment sur le bureau du Conseil municipal.

Ce travail, qui peut actuellement être exécuté à peu de frais, eu égard au bouleversement du Parc, ne peut que contribuer à augmenter le nombre des cavaliers.

Aussi toutes les industries qui vivent du cheval, les carrossiers, selliers, bottiers, maréchaux-ferrants, attendent-elles impatiemment une solution satisfaisante.

L'équitation est en effet en décroissance à Lyon, pour le plus grand dommage du commerce lyonnais, non pas que le goût du cheval diminue mais bien par suite de l'absence complète d'un terrain propre à cet exercice.

La ville ayant le plus grand intérêt à maintenir un sport qui alimente ses recettes d'octroi, contribue largement au commerce de Lyon, ne peut manquer de donner satisfaction à cette demande.

Les *sportsmen* et les commerçants ne seront pas les seuls à profiter de cette intelligente création. Une allée cavalière, comme il en existe dans toutes les grandes villes de France, donnera au Parc une animation qui lui manque. Les cavaliers sont pour les promeneurs une attraction séduisante. Aussi la ville qui, avec juste raison, entretient à grands frais des plantes et des animaux exotiques pour l'agrément du public lyonnais, doit aussi réserver une place au cheval de selle, le plus bel animal de la création.

L'Exposition de Lyon a fait connaître notre beau Parc, non seulement aux étrangers qui sont venus la visiter, mais encore à bien des Lyonnais qui n'osent affronter ses allées solitaires. Le Conseil municipal aura certainement à cœur de faciliter l'accès de cette magnifique promenade en favorisant un sport qui amuse le public tout en fournissant du travail à des centaines d'ouvriers.

Document N°3 L'équipage des Drags de Lyon

Source : *Lyon Sport*, 26 mars 1898

Plusieurs de nos lecteurs nous ayant demandé ce que l'on entend par *équipage de drags*, nous avons pensé bien faire en en donnant une explication *terre-à-terre*.

Le drag (de l'anglais drag : tirer) est, en réalité, un sport d'entraînement que l'on pratique surtout dans les régions où, comme la nôtre, on ne peut se livrer ni à la grande chasse à courre, ni même à la vraie chasse au renard.

Tantôt - c'est ce qu'on appelle *Drag Hounds* - on simule une chasse au renard sur une piste déterminée et où la voie des chiens a été préparée à l'avance par des moyens artificiels.

Tantôt - et c'est le *Fox Hounds* - pour récompenser la meute et lui donner plus de cœur, pour donner aussi à ce sport le charme de l'imprévu d'une chasse réelle, on lâche sur un point propice du parcours, un renard et tout l'intérêt de la journée dépend de la vitesse et des ruses de la bête qui, souvent, ne se laisse forcer et parfois parvient à se perdre.

Le parcours, dans chaque réunion, est, en moyenne, de 12 à 15 kilomètres.

On le voit donc, sans prétendre aux émotions intenses d'un courre le grand fauve, le *Drag* n'en est pas moins un sport des plus intéressants. Il tient en haleine, pendant les mois d'hiver, cavaliers et chevaux. Nos *sportsmen* et nos officiers s'y entraînent pour les luttes hippiques et la belle saison.

La Société des Drags de Lyon a été fondée en 1896, au mois de septembre. Elle se compose de près de cent membres appartenant à la fine fleur du *high life* lyonnais et aux régiments de notre garnison : 7^e et 10 cuirassiers, 2^e et 19^e dragons (à Vienne), 158^e et 98^e de ligne.

La meute comprend 26 chiens vendéens et poitevins sous la direction du piqueur Laramée. Le chenil est rue Charles-Lyonnet près du Grand-Camp.

Du mois d'octobre au mois de mai, l'équipage des drags de Lyon chasse tous les dimanches, parcourant ainsi, les uns après les autres, les environs de la ville et choisissant de préférence les sites où les obstacles sont nombreux.

Les femmes des membres sont admises par le fait que leurs maris font partie de l'équipage.

Les intérêts de la Société sont confiés à un comité, nommé chaque année, et composé de la manière suivante pour l'exercice 1897-1898 :

MM. le comte H. de Chabannes, président : Ch. M'Roë, vice-président ; Edouard Cottin, Ch. Schulz, René Aynard, commissaires ; le capitaine de Gissac, commissaire militaire.

Membres d'honneur : MM. le général Zédé, gouverneur militaire de Lyon ; le général de Boysson, commandant la 6^e division de cavalerie ; le général Muzeau, commandant la place de Lyon.

Document N° 4 Lettre du marquis de Mornay président de la Société Hippique Française au préfet du Rhône, 1885

Source : arch. dép. Rhône, année 1886

Paris, le 29 juillet 1885.

Monsieur le Préfet,

Il y a trois mois, au dernier concours de Lyon, j'ai eu l'honneur de m'entretenir avec vous de l'avenir du concours hippique de Lyon.

Les engagements réciproques du département du Rhône, de la ville de Lyon, et de la Société hippique Française sont expirés. Comment la Société a-t-elle rempli les siens ? Le tableau statistique annexé le dira. Les chiffres ont une éloquence souvent plus efficace que les discours.

Vous avez suivi ces concours, et vous pouvez dire si au point de vue de la production, de l'élevage et de l'équitation, nos espérances de 1875 n'ont pas été dépassées par les résultats.

L'œuvre si bien commencée mérite donc d'être continuée mais elle ne saurait l'être utilement, sans une nouvelle certitude de durée de dix ans.

Je ne doute pas que la ville de Lyon tienne à conserver le concours du Sud-Est, et l'on m'assure qu'une décision doit être prise dans ce sens par le Conseil municipal auquel la question est soumise en ce moment.

La Société Hippique Française voudrait pouvoir renoncer à la subvention annuelle de 10000 fr. qu'elle demande aux départements et aux villes sièges de concours. Mais il lui faudrait pour cela réduire considérablement le chiffre des encouragements qu'elle distribue. Ils dépassent actuellement 48000 fr. à Lyon.

Ce serait arrêter le progrès dans un moment où l'agriculture et l'industrie ont plus que jamais besoin d'être soutenues.

Nous ne voulons pas prendre cette responsabilité, et si le chiffre de la subvention annuelle n'était pas voté intégralement et assuré pour dix ans, à partir de 1886, par le Conseil général et par le Conseil municipal, la Société Hippique Française se verrait à son très grand et très sincère regret, obligée de transporter le siège du concours du Sud-Est dans une autre ville de la région.

J'espère qu'il n'en sera pas ainsi, et que, par la décision que j'ai l'honneur de vous prier de demander au Conseil général du Rhône de prendre dans sa session du mois d'août prochain, cette haute assemblée assurera pour une nouvelle période de dix ans, à la seconde ville de France, les avantages de tous genres qui sont la conséquence de ces concours et que Bordeaux, Nantes, Lille et Nancy ont su conserver.

Tous ces avantages, il faut le reconnaître, sont dus au succès du Concours Central de Paris dont les bénéficiaires, grâce à l'affluence toujours croissante des visiteurs, peuvent seuls permettre à la Société hippique française de supporter les excédants de dépenses des concours de province. Ces excédants atteignent actuellement 100 000 fr. par an.

N'est-ce pas la meilleure décentralisation ?

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments de haute considération.
Le Président de la Société.

P.S. Je joins à ma lettre : deux exemplaires du tableau statistique des primes décernées de 1876 à 1885 ; la note relative au concours de Lyon remise au Conseil municipal à la fin d'avril en même temps que ma lettre à M. le Maire de Lyon, et enfin le catalogue exposé en 1885 avec la liste des récompenses décernées au dernier concours.

Années des concours	Montant des primes décernées aux		Total des primes décernées
	Chevaux de la circonscription	Chevaux sautant des obstacles	
1876	12 894,10	5 480,25	18374,35
1877	18 108,75	3 952,25	22061
1878	16 171,50	4 701,25	20872,75
1879	15 857,50	5 919,75	21777,25
1880	20 663	6 957,50	27620,25
1881	24 483,25	7 194	31677,25
1882	32 076,25	8 905	40981,75
1883	32058,50	8 980	41038,50
1884	32349,50	9 230	41579,50
1885	38084,50	10 600	48684,50
	242746,35	71920, 50	314666,35

Soit 114 000 fr, en plus des 200 000 fr. pour lesquels la Société s'était engagée.

Document N° 5 Concours de chevaux de selle à Lyon, 25 avril 1904

Source : *Lyon Sport*, mars 1904

Un concours de chevaux de selle, réservé aux chevaux hongres et pouliches de trois ans, présentés montés, aura lieu cette année à Lyon, cours du Midi, le 25 avril, à 9 heures du matin, lendemain de la clôture du Concours hippique.

Une somme de 6000 francs est allouée pour la tenue de ce concours, savoir : 4500 par le gouvernement et 1500 par la Société sportive d'encouragement. Elle sera répartie de la manière suivante :

Poulains hongres et pouliches de trois ans (de 1 mètre 42 et au-dessus). – Deux prix de 600 francs, deux de 500, deux de 400, cinq de 300, cinq de 200, cinq de 100, soit un total de 21 prix.

Pour être admis au concours, les animaux doivent :

1° être nés et élevés dans un des départements suivants : Ain, Allier, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Cher, Corrèze, Creuse, Drôme, Eure-et-Loir, Indre, Isère, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loire, Loiret, Nièvre, Rhône, Saône-et-Loire, Savoie, Haute-Savoie, Haute-Vienne ;

2° être issus d'un étalon de l'État, approuvé ou autorisé ;

3° n'avoir pas été primés dans un concours du même genre.

Les chevaux de pur-sang anglais ne sont pas admis à prendre part à ce concours.

Les engagements seront reçus jusqu'au jeudi 21 avril, avant 4 heures du soir.

Ils devront être faits par lettres cachetées et affranchies, adressées à M. le préfet du Rhône. Ils mentionneront, sous peine d'exclusion, le nom, le sexe, la taille du cheval engagé.

En outre, il sera adjoint à l'engagement, et à titre de droit d'entrée, une somme de cinq francs par cheval engagé.

Document N°6 Le rapport annuel du Président de la Société hippique de Saône-et-Loire au préfet de Saône-et-Loire, 1885

Source : arch. dép, Saône-et-Loire, M 2 654

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de placer sous les yeux du Conseil général le rapport de M. le Président de la Société hippique de Saône-et-Loire rendant compte des opérations de l'année 1885 ; de ce document résulte la preuve de l'importance des sacrifices consentis par la Société en faveur de l'amélioration et du développement de la race chevaline dans le département.

Je dois appeler plus spécialement l'attention de l'assemblée départementale sur les deux points suivants relevés dans le rapport de M. le Président :

1° en raison des nécessités financières qui étreignaient le budget des exercices précédents, il ne vous a pas été possible d'élever au delà de 1000 francs le chiffre de la subvention allouée à la Société. Le budget de l'exercice 1887 ayant plus d'élasticité, j'appelle la sollicitude du Conseil général sur la réalisation du vœu répété et tendant à augmenter la subvention de 2000 francs ;

2° à la fin de son rapport, M. le Président expose qu'en confiant à la Société la distribution des primes attribuées aux pouliches par l'État et le département, dans les concours organisés par l'administration, on obvierait à l'inconvénient de voir les plus beaux sujets disparaître du pays après avoir reçu les primes. Pour atteindre ce but, la Société échelonne les paiements en plusieurs années et ne les opère qu'après s'être assurée de l'avenir des animaux et de leurs services au point de vue de la reproduction. Cette idée a évidemment un côté pratique qui est loin d'être sans intérêt pour l'élevage local. Je prie le Conseil général de vouloir bien examiner spécialement ce point du rapport de M. de Barbentane et de formuler, s'il y a lieu, l'avis qui lui est demandé. J'ajoute que les règles de la comptabilité publique exigent avec le mode de faire actuel, de l'administration, le paiement dans l'année, des primes accordées dans les concours que nous organisons de notre propre initiative.

Rapport du président

Cluny le 15 juillet 1886

Monsieur le Préfet,

Depuis deux ans, le Conseil général renouvelle un vœu tendant à faire allouer à notre société pour ses concours sur les premières disponibilités du budget départemental, les deux mille francs qu'il attribuait autrefois à des prix de courses. Son intention en accordant ce supplément d'allocation est de restituer à la cause de l'élevage, sous une forme plus efficace, une somme qui n'en avait été distraite que parce qu'en apparence elle ne semblait pas contribuer assez directement aux résultats que l'on avait en vue, c'est-à-dire favoriser à la fois l'amélioration de la race chevaline et le développement de cette industrie. C'est en s'adressant à la base de toute amélioration, à la conservation des meilleures poulinières que l'on y parviendra et c'est précisément là l'objectif que nous avons constamment en vue, le but que nous poursuivons avec persévérance.

Les concours de pouliches que nous avons fondés depuis cinq ans et dont je vous ai déjà transmis les comptes-rendus pour 1885 accusent des progrès qu'il ne faut point laisser se ralentir. Il est nécessaire que nos primes soient mises constamment en rapport avec l'augmentation des animaux de mérite qu'on nous présente. Un accroissement de ressources en est le point de départ indispensable. Nous n'avons cependant pas attendu cet accroissement pour donner une extension nouvelle à nos fondations et, en 1885, nous avons ajouté à tous nos autres concours, un concours de poulinières pour une région extrême du département déshéritée jusqu'alors ; je veux parler de Marcigny où 12 poulinières ont justifié dès la première année l'utilité de la création en venant disputer les huit primes trop modestes que comportait notre programme. Le mérite des juments présentées et le regret que nous aurions

eu à laisser partir sans encouragement, sans aucune constatation de leur animaux d'un ordre supérieur ; nous ont entraînés à porter ces prix au chiffre de 16 par l'addition de 8 primes supplémentaires, sans nous arrêter à cette considération que nous dépassions les limites de notre budget. Nous avons du moins, je le crois, fait une œuvre profitable à tous en devançant l'utilisation des ressources nouvelles que le vœu du Conseil général transformé en vote définitif doit mettre dans l'avenir à notre disposition. J'ose espérer, Monsieur le Préfet, que vous voudrez bien cette année, dans le projet de budget de 1887, proposer la réalisation de ce vœu, c'est-à-dire l'inscription de deux mille francs promis à titre d'allocation supplémentaire. Plus que jamais au moment où l'agriculture souffre dans un grand nombre de ses branches, il importe de développer celles qui peuvent apporter aux éleveurs quelques compensations dans leur détresse.

L'amélioration de la race chevaline a un autre intérêt plus général encore. Elle touche directement la grandeur, la sécurité du pays ! N'est-elle point indispensable pour que notre cavalerie ne se trouve pas à l'heure décisive dans un état d'infériorité vis-à-vis de celles des autres nations du continent ?

Si le but de notre institution est unique (celui de faire toujours progresser l'industrie hippique), les moyens de l'atteindre, sont, vous le savez, multiples et en dehors de nos trois concours de pouliches ou de poulinières, nous dotons trois concours de dressage qui aident chaque année à l'écoulement des produits hippiques, mettent en relief et font apprécier d'un grand nombre d'amateurs les qualités de notre race indigène. La réputation de celle-ci, au grand profit de tous les producteurs, se confirme chaque année dans tous les grands concours de Lyon ou même de Paris où nos éleveurs, encouragés par l'appui que nous leur prêtons et par les facilités que nous leur donnons pour s'y rendre, n'hésitent plus à venir disputer, et cela souvent avec avantage, les primes aux meilleurs chevaux de Normandie.

Nous avons l'an dernier consacré plus de dix mille francs à ce genre de concours et nous les augmentons encore cette année car les éleveurs qui ont présenté 191 chevaux dans ces réunions en 1885, apprécient de plus en plus ce mode d'encouragement. Le dressage rendu nécessaire par ces épreuves donne à leurs animaux une plus-value dont ils commencent à savoir profiter. En dehors de ces concours et pour les épreuves qui leur sont spécialement réservées, les fermiers ou éleveurs du département ont reçu de nous en prix plus de 4 000 francs en 1885. Ces attributions sont maintenues en 1886. Quant aux courses proprement dites, comme elles sont pour nous qu'un moyen de nous créer des ressources mais non un but, nous leur consacrons qu'une part relativement minime réservant la meilleure aux épreuves destinées aux pouliches et aux concours de poulinières qui, vous le savez, dans leur ensemble nous ont absorbé près de dix mille francs. Les animaux qui ont disputé ces prix ont été au nombre de 156. La totalité des sommes dépensées par notre société en faveur de l'élevage s'est élevée à plus de 12 000 francs en 1865. Ces chiffres vous prouvent la constance de nos efforts. Ils seront, je l'espère, un titre à vos yeux pour obtenir du département, dès l'année prochaine, un appui financier plus efficace qui seul pourra nous permettre de maintenir toutes ces fondations et de leur donner les développements qu'elles comportent.

Avant de terminer ce rapport, j'ai à appeler votre attention sur un fait constaté depuis quelques temps et qui cette année a été tout spécialement signalé dans les comptes-rendus des commissions de jury qui ont fonctionné dans les concours d'État. Le nombre des poulinières jeunes remarquées dans ces concours n'est pas en rapport avec celui des pouliches que l'on récompense chaque année et cependant les primes ne sont décernées à celles-ci que pour inviter leurs propriétaires à les conserver en vue de la reproduction. Pourquoi le but que l'on a en vue n'est-il pas toujours atteint ? C'est que le mode de distribution des primes est défectueux. Beaucoup d'éleveurs vendent leurs belles pouliches, l'espoir de la race, au lendemain du jour où elles ont touché la prime et sans attendre qu'elles aient mis bas. Quelques-uns ne satisfont même que pour la forme à l'obligation. D'une première saillie. De

là ces stérilités plus apparentes que réelles et pas de progrès possibles ! Les fonds votés en faveur d'une amélioration si désirable se trouvent détournés de leur destination.

Nous avons été frappés de ces inconvénients dès la création de notre société et, résolus à les éviter dans nos concours, nous avons adopté un système de paiement de primes qui rend impossibles toutes fraudes de l'éleveur et tout détournement de leur véritable but pour les sommes que notre volonté était d'affecter d'une façon certaine et efficace à la conservation des bonnes pouliches ; ce système est celui de la division de la prime en deux portions dont la seconde n'est payable qu'à la naissance du premier produit et après justification d'une seconde saillie. Nous en avons inscrit le principe dans nos statuts et plus tard dans nos programmes, car c'est le seul moyen vraiment pratique pour faire conserver à la reproduction les sujets qu'on a distingués. De cette façon, ceux-là seulement parmi les éleveurs qui sont décidés à conserver ces animaux qu'on leur prime, ont intérêt à venir briguer ces récompenses et, si le hasard fait qu'un d'entre eux change d'idée peu de temps après en avoir obtenu une, il se trouve obligé de renoncer à la plus forte portion de la prime laquelle, redevenant disponible permet la création de prix supplémentaires en faveur d'autres pouliches encore méritantes quoique classées à la suite des premières. Leur conservation ainsi assurée vient combler un vide. Les fonds alloués produisent dans leur intégralité les résultats en vue et le nombre des poulinières améliorées s'accroît ainsi nécessairement en proportion directe des sommes employées aux primes de pouliches.

Nous avons offert récemment à M. le Directeur général des Haras de nous charger d'appliquer à dater de 1887 à tous les concours de pouliches de Saône-et-Loire ce système qui depuis 5 ans a fonctionné sans difficultés et à la satisfaction de tous dans les deux concours de pouliches dont l'organisation nous est confié. M. l'Inspecteur général des Haras, qui approuve pleinement notre mode de procéder, a fait un rapport entièrement favorable et pour le cas où, selon toutes probabilités, M. le Directeur général des Haras prendrait une décision conforme à ce rapport et adopterait notre proposition, il serait utile que le Conseil général voulut bien également lui donner par avance son approbation du moins éventuelle afin que dès l'année 1887, les inconvénients signalés par les jurys puissent disparaître et que l'unité soit complète pour tous les concours départementaux. L'assemblée départementale qui doit avoir à cœur d'assurer aux fonds attribués par elle à l'amélioration de la race équine dans Saône-et-Loire leur destination véritable, se montrera, je n'en veux point douter, disposée à adopter un moyen efficace d'atteindre ce but.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président de la Société hippique de Saône-et-Loire,

Marquis de BARBENTANE.

Document N° 7 Attitudes et représentations au concours hippique de Lyon

Sources : *Le Septième Jour*, 2^e année, N°18, 4 mai 1913

Manègeries

La saison touche à sa fin. Elle fut, cette année tardive – le carême étant survenu avant que la société ait eu le temps de se dégeler – mais exceptionnellement brillante, car on s'est rattrapé après Pâques.

Jean, mon filleul, est sur les boulets. Il a perdu six livres ; ses yeux sont cernés et les revers de son habit sont luisants. Voilà cinq semaines qu'il n'a pas mis les pieds chez Bertoux, ni escaladé les tabourets du London, et ces demi-dames prononcent, entre autres gros mots, celui de concurrence déloyale.

Le ressentiment est légitime ; le monde n'a jamais disputé avec plus d'âpreté les jeunes gens à la galanterie ; ils ne savent plus où donner de l'escarpin.

Jean a bostonné chez le beau général de la M.s.e.i.re,- double bostonné chez les vicomtes de V.u. et d'I.f.e.i.l.e, - triple bostonné chez la svelte comtesse de R.o.s.et et chez la blonde Mme M.r.l.-J.u.n.L,- tangué chez les dames G.er.in et chez la petite Mme G.n.re,- steppé chez l'élégante Mme Paul G.ll.t, ciré le parquet de l'hôtel de l'Europe à la demande de Mme de M.n.l.s et de Mme de F.n.e.ay... Chez Mme de l'H.r.e, sœur de M.R de la R., notre bourgeois gentilhomme lyonnais, Jean a applaudi Mme C.a.a.d.n et chez la marquise de B.i.i.u, il a savouré un intermède chorégraphique imprévu : les danses de style du lieutenant P- décidément l'École Polytechnique mène à tout !

Mon filleul a dansé chez d'autres dont j'oublie les noms, et chez d'autres encore, dont il ne se vante pas. Car il est très snob. Il va partout, mais il sied que, chez certains, il se tienne d'un air désabusé dans l'embrasement de porte en affectant « de ne connaître personne ce soir, c'est curieux... »

Et puis il y a eu des mariages, beaucoup de mariages - c'est le printemps ! Un des plus brillants a été celui de Mlle C.a.d.ny, fille de la plus belle barbe de notre Conseil général, avec un M. P.s.u.er, qui porte à la ville le joli pseudonyme de Baron de F.a.c.i.u.

Surtout, il y a eu le concours hippique. Il a fallu s'y rendre tous les jours pendant une semaine, pas trop tôt – nous sommes des gens du monde, même avant d'être des cavaliers-mais enfin de 5 à 7. Ces 5 à 7, sans être des tête-à-tête, sont tout de même épuisants. Il faut d'abord chercher à l'horizon, sous un tube à bords demi-plats, la tonsure présidentielle, la contourner pour la saluer, à son verso, la face sympathique du comte P.ll.at de B.ss.t. Quelques coups de chapeau ensuite, dans la direction de la tribune, où trônent les membres du Comité avec une majesté aussi olympique que leur permet l'exiguïté du perchoir. On y distingue, encastrés les uns dans les autres comme des morceaux de puzzle, la tête de viveur sympathique. De M. d'A.b.u.o.t, la figure à la fois délicate et énergique de M. R.v.er, l'œil sévère de M. de S.r.s, le nez de vautour du commandant D.t.o.at, le monocle de M. B.ff.u., le ventre de M. L.p.i.e, les blondeurs nacrées de MM. C.t.t.n et B.g.e.a.lt de P.ch.s.e...

Une fois ces formalités accomplies, on peut assister au concours. Mais comment ? La question a son importance, car il y a trois écoles.

La première consiste à se cramponner à la barrière, face à la piste et dos aux dames, et à n'en pas bouger – car on perdrait sa place – jusqu'à la fin. Ce système a ses avantages, dont le principal est d'assister au spectacle qui est, en somme, la raison d'être du concours. À le pratiquer, on risque toutefois de passer pour un original, un ours, une culotte de peau ; en outre, il faut être capable d'apprécier, dans les termes congrus, chevaux et cavaliers ; il ne faut pas prendre un vétérinaire pour un cuirassier ni un gendarme pour un chasseur à pied ; il est enfantin de parler de la couleur des montures et grotesque de dire qu'un cheval a pris « une mauvaise battue », il ne faut pas vous apitoyer sur la cruauté de son cavalier. Bref, ce système n'est pas à la portée de tout le monde.

La seconde école consiste à se promener de long en large, entre le dos des fanatiques – debout sur des chaises - et les tribunes, où des mères anxieuses disent à leurs filles de se tenir droites. On ne voit ni chevaux ni obstacles, cela évite les émotions aux gens qui ont le cœur sensible. Ceux qui les recherchent ont toujours le temps de grimper quand une rumeur les prévient qu'il se passe quelque chose de grave. La promenade est jalonnée de jolies femmes qu'on butine l'une après l'autre. Au bout, un buffet offre ses petites tables auxquelles il fait bon s'asseoir en rond pour potiner autour d'une théière ; de temps en temps, un de ces Messieurs du Comité fait tinter un gentil petit timbre, cela égaye.

Et l'heure de la sortie, entre deux rangs de badauds, arrive trop tôt.

Le troisième système consiste à s'arracher toutes les demi-heures, suivant son tempérament, au spectacle des chevaux pour s'occuper des femmes ou au spectacle des femmes pour s'occuper des chevaux. Jean qui aime les femmes, comme tout bon Français et les chevaux comme tout bon gentilhomme, appartient à cette école du juste milieu. C'est la

plus délicate, car elle demande double aptitudes, mais c'est la plus élégante. Enfin, avant, pendant et après le concours, il y a les courses – courses de Villeurbanne, courses du Grand-Camp. Pour traiter ce noble sujet avec l'avec l'ampleur qu'il mérite et avec la conscience qui nous caractérise, nous en reporterons l'étude à un prochain numéro. D'ailleurs, au prix auquel on nous paye la ligne, la concision serait du suicide.

Le Loup de Satin.

Document N° 8 L'inauguration des installations de l'Association lyonnaise d'équitation

Source : *La Vie française*, 1^{er} janvier 1895.

Jeudi 27 novembre (1894), l'Association lyonnaise d'équitation a donné une fête pour inaugurer les nouveaux bâtiments qu'elle vient de faire construire.

Les invités étaient reçus à l'entrée par un des administrateurs, M. Octave Testenoire, auquel on ne saurait adresser trop d'éloges pour le zèle et l'intelligente activité qu'il déploie en faveur de l'Association.

M. Marc Aynard et les autres membres du Conseil remplissaient l'office de commissaires à l'intérieur. Plusieurs reprises ont été exécutées, sous la direction du colonel Chaverondier, par MM. Ravet, Morel, Chaverondier fils, Gorichon, Tresca, de la Villardière, Damour, Vignon, etc, qui ont été chaleureusement applaudis.

La Société avait eu l'heureuse idée de profiter du séjour, dans notre ville, de M. Fillis, écuyer par excellence, pour ajouter à l'éclat de la fête. L'éminent professeur a bien compris son rôle et c'est en maître consommé qu'il a expliqué la tactique employée par lui pour dresser les pur-sang, joignant à ses explications une leçon expérimentale donnée à l'aide de son petit cheval noir, qui jusque-là n'avait jamais été présenté en public. Les exercices, continués par « Makir », ont été clôturés par « Germinal ». Ce fut le clou de la soirée.

Les commissaires ont fait alors traverser les écuries aux invités et les ont conduits dans un second manège, où se trouvait un buffet très bien organisé.

Parmi les sociétaires et les invités, nous citerons : M. et Mme Marc Aynard, M. et Mme Testenoire, M. et Mme Paul Guéneau, M. et Mme Marnas, M. et Mme Duplan, M. et Mme Brébant, M. et Mme Saint-Olive, M. Ferdinand Guérin et Mlles Guérin, M. et Mme Rimaud, Commandant, Mme et Mlle de Montangon, vicomte et vicomtesse Palluat de Besset, M. et Mme Devèze, Mlle Balourdet, M., Mme et Mlle Jarrosson, M. et Mme Boisson, M. et Mme Lupin.

Général de Lignères, comte de Thiollaz, lieutenant Chambert, MM. O. Testenoire, Louis Tresca, Damour, Chamonard, Paul et Jacques de la Perrière, Garnier, Jourdan, Tramoy, E. Debry, Louis Bœuf, Morel de la Villardière, Vignon, Ch. Boissonnet, Riboud, Broquère, etc., etc.

CHAPITRE XIV LE CHEVAL SPECTACLE

CHAPITRE XV LES COURSES : STRUCTURES ET INFRASTRUCTURES DE LA FÊTE HIPPIQUE POUR TOUS

Document N°1 Buffalo Bill à Lyon

Source : *Salut public*, 1-2 novembre 1889.

« Nous apprenons que Buffalo Bill, dont les représentations ont été un des spectacles qui ont obtenu le plus de succès pendant l'exposition, vient de traiter avec les administrateurs des courses de Bonneterre, pour la location du parc pendant un mois. C'est à partir du 15 novembre que Buffalo Bill commencera avec sa troupe d'Indiens une série de représentations qui, très certainement, provoqueront la curiosité du public ».

9 novembre 1889

[les représentations] commenceront le 17 de ce mois et auront lieu à deux heures pendant une quinzaine de jours, sauf à se prolonger si le succès est grand ; or tous les Lyonnais ne sont pas allés à Neuilly voire le campement de Buffalo Bill, mais tous les Lyonnais voudront voir celui du parc de Bonneterre.

De Lyon, Buffalo Bill se rendra à Marseille et de là en Espagne.

17 novembre 1889

« Arrivée d'un train de 48 voitures à onze heure et demie (...) sur les dernières nous voyons une diligence authentique. (...) Puis toute la troupe descend, cow-boys (vachers, bouviers), Mexicains, Canadiens avec leurs grands chapeaux de feutre clair, et les Indiens, Sioux, Cheyennes et autres.

(...) Les races sont bien séparées : les Mexicains ne font pas groupe avec les Canadiens, ni les Canadiens avec les cow-boys, ni ces derniers avec les Indiens.

(...) On débarque ensuite les bisons à cornes très courtes qu'emmènent sept voitures des abattoirs, les mules, les chevaux. Il n'y a pas de chiens esquimaux, ils ont été donnés au jardin d'acclimatation ».

19 novembre 1889

Jamais nous n'avons vu une bousculade pareille à celle qui s'est produite hier à l'unique porte ouverte – ou mieux entr'ouverte - au parc de Bonneterre. Comment, dans cette bousculade qu'il est impossible de décrire, des femmes et des enfants, n'ont-ils pas été écrasés ? Cette porte entr'ouverte a été fermée avant même le commencement de la représentation, et du haut du mur d'enceinte, dans un charabia moitié anglais moitié français, des employés de Buffalo Bill ont annoncé qu'il n'y avait plus une place libre. On comprend la fureur de la foule venant, après quatre kilomètres faits le plus souvent à pied, se heurter le nez contre une porte impitoyablement close. Il a fallu que cette porte fût d'une solidité à toute épreuve pour résister aux assauts qui lui ont été donnés.

Des mesures sont prises pour que pareille bousculade ne se reproduise pas : à partir d'aujourd'hui, deux portes seront ouvertes sur le cours Lafayette. Les personnes porteurs de billets de la presse et les personnalités se rendant aux loges officielles auront une entrée spéciale, chemin de Saint-Antoine, par la cour d'honneur.

Une partie seulement du parc de Bonneterre a été prise pour la représentation ; c'est un vaste carré en face des tribunes des courses ; à droite et à gauche sur la pelouse, on a installé des tribunes pour les places de divers prix.

L'autre partie du Parc est occupée par les tentes sous lesquelles mange et dort tout le personnel de Buffalo Bill. L'aspect de ce campement est des plus pittoresques. On peut le visiter, et ce n'est pas là une des moindres curiosités qu'offre à l'heure présente le parc de Bonneterre.

Nous ne rendons point compte sur le menu de la représentation, ce serait d'un médiocre intérêt. Cette représentation est admirablement organisée et se poursuit sans le moindre intervalle.

Les exercices sont exécutés avec une rare précision. On assiste successivement à des courses à cheval, à des combats, à l'attaque d'un convoi d'émigrants et d'une malle-poste par les Indiens, etc. Toute cette partie du spectacle a été mise en scène d'une façon remarquable et donne l'illusion de la vérité. Les scènes qu'on a lues dans les romans de Fenimore Cooper, Gustave Aynard et Paul Duplessis revivent devant nous.

La danse des Indiens constitue, pour ainsi dire, la partie comique de la représentation. Rien n'est amusant comme les contorsions des danseurs. C'est à se tordre comme eux, mais de rire.

N'oublions pas Buffalo Bill, qui a bien l'allure triomphante que lui donne son portrait reproduit par les affiches. Il est venu à diverses reprises saluer majestueusement le public.

Buffalo Bill a personnellement obtenu un immense succès à Paris.

Document N° 2 Mouvement hippique dans la région lyonnaise

Source : Lyon Sport, 5 janvier 1901

Dès à présent les réunions hippiques, les courses tant au galop qu'au trot s'annoncent nombreuses et intéressantes dans notre région lyonnaise et du Sud-est.

Sans aller jusqu'au littoral, où la saison sportive est déjà commencée, et en nous en tenant aux villes des départements voisins, nous comptons déjà plus de quarante réunions de courses annoncées et fixées. La Société des courses de Lyon maintient désormais ses quatre grandes journées du Grand-Camp, puis la Société Sportive du Rhône, profitant du Congrès de l'Association des Sociétés hippiques du Sud-Est, vient de fixer, pour la première fois ses **dix** réunions, et aussitôt ont voulu prendre date également, les sociétés d'Aix-les-Bains, de Vichy, Villefranche, Vienne, Saint-Étienne, Saint Galmier, Feurs, Roanne, Moulins, Paray-le-Monial, La Guerche, Cluny, La Clayette, Chalamont, Châtillon, Bourg, La Tour-du-pin, Chalon, Mâcon, etc., etc.

C'est sur les années précédentes une augmentation importante et qu'il convient de signaler tout particulièrement, car elle correspond à un mouvement dû à de généreuses initiatives et qui doit, dans notre région, amener des champs plus nombreux et aussi un élément nouveau de production intéressant les éleveurs et aussi nos agriculteurs.

Jusqu'ici Lyon n'avait guère été un centre hippique que pour le concours annuel qui, chaque année, vers Pâques, attire sur le cours du Midi, les meilleurs produits des propriétaires et des éleveurs de la région. Ce concours promet d'être encore plus brillant cette année et nos *gentlemen* comme nos officiers préparent, nous le savons, d'excellents sujets. Mais ces exhibitions et ses parcours de pur style ne présentent pas, pour tout le monde, le même attrait et tout l'intérêt des courses de vitesse.

Lyon qui, malheureusement, ne compte guère d'écuries de courses offre désormais un encouragement sérieux aux tentatives qui ne tarderont pas à être récompensées.

Déjà, par un attrait des courses au trot, notre ville a vu une dizaine de propriétaires se préparer en vue des nombreuses épreuves de Villeurbanne. Dans l'ombre quelques fanatiques se préparent et ne craindront pas quelques essais. Le trotting a, en effet, rencontré plus vite de nombreux amateurs, des propriétaires pourvus et des entraîneurs bien disposés. Tout s'est organisé rapidement et très heureusement. Le goût du cheval, le désir d'émulation ne manquait certes pas à nos sportsmen ayant un ou deux bons trotteurs dans leur écurie, mais ils hésitaient souvent à les engager à de rares intervalles, une fois ou deux seulement dans l'année, et, après un entraînement absolument spécial vue de ces déplacements éloignés et coûteux ensuite desquels ils se présentaient dans des conditions tout à fait inférieures.

Désormais nos écuries de trot trouveront des épreuves de toutes catégories dans les dix réunions de Villeurbanne et au moins autant dans un rayon restreint, comme à Saint-Étienne, Feurs, Saint-Galmier, Villefranche, Chalamont, Châtillon, etc., etc.

Ici, nous espérons bien que la Société sportive du Rhône, désireuse de ne pas se soustraire au véritable but qui préside à l'organisation des courses, aura soin de sauvegarder les intérêts de l'élevage dans notre région, en maintenant l'épreuve qui ouvrait sa première réunion d'octobre et spécialement réservée aux trois départements limitrophes. De cette façon elle encouragera l'élevage dans nos campagnes, chez nos propriétaires, parmi les agriculteurs et

provoquera ainsi la création de nouvelles écuries. Un tel résultat n'est certes pas à dédaigner et serait une excellente réponse à ceux qui sont tentés de se plaindre de l'augmentation des hippodromes, craignant que la quantité remplace bientôt la qualité. Nous estimons que cela ne peut faire tort à l'élevage. Car il nous restera toujours et à toutes réunions, ces grandes épreuves, ces handicaps passionnants, où les premiers sujets se classent et donnent les vitesses types. Peu à peu, n'en désespérons pas, nous verrons avec de la patience et du travail, nos producteurs sélectionner et nos entraîneurs sortir des produits dignes de figurer ailleurs que dans cette épreuve spéciale où, du moins, ils auront la facilité d'essayer leurs chances et de se préparer à la lutte.

Quant aux courses aux courses de galop, si Lyon n'a pas actuellement, comme Marseille et comme d'autres grands centres de province, d'écuries en grand renom, nous savons que notre ville a toutes les ressources nécessaires pour prendre, à ce point de vue, une place vraiment digne.

Il faut bien reconnaître toutefois que, depuis quelques temps, les bonnes volontés n'ont pas toujours été suffisamment encouragées de ce côté-là et que nous sommes un peu restés en arrière du mouvement hippique général. À part la persistance de quelques amateurs tenaces et dignes d'éloges, nos champs n'ont guère été fournis que sur des engagements venus en dehors de notre région, mais tout nous fait prévoir qu'il n'en sera pas toujours ainsi. Les grandes journées, les prix importants de Vichy, d'Aix-les-Bains, les déplacements agréables dans les villes voisines ne tarderont pas longtemps parmi nous à susciter des innovations et à décider les hésitants. Nos officiers, toujours groupés nombreux dans nos départs de military, vont bientôt aussi se déplacer. On les attend impatiemment à Cannes, ce mois-ci, d'autres épreuves vont encore leur être réservées. Nous avons tout lieu d'espérer que, dans notre ville et en dehors du monde militaire, nos *gentlemen riders*, comme MM. Bérard fils, de Romanet, qui se sont distingués, dimanche dernier, à Marseille, trouveront des imitateurs désireux d'aller aussi, au dehors, chercher des lauriers après avoir assuré leur concours sur nos champs de courses.

Non ! Il n'est pas dit que l'automobile supplantera le cheval.

Le turf nous réserve encore des spectacles sportifs les plus intéressants et les plus courus.

Ruofuld

Document N° 3 Les écuries et haras régionaux. Le haras de Civens

Source : *La France chevaline*, article reproduit par *Lyon Sport*, 9 septembre 1899

Le Haras de Civens, par Feurs (Loire)

Mme la Marquise de Vivens, propriétaire

Entraîneur-jockey : F. Berthon

À la veille des courses de Feurs, nous sommes sûrs de faire chose agréable à nos lecteurs en publiant les extraits suivants que nous tirons d'un article dû à la plume autorisée de Louis Baume et paru, au commencement de la saison, dans la *France chevaline*.

« On pense involontairement au marquis de Carabas, quand on traverse le pays de Feurs. À qui ces près, ces champs, ces villages, ces écoles, ces châteaux, ces pistes ? À Mme la marquise de Vivens. Elle est la propriétaire et la providence de tout le pays, sous tous les points de vue, mais c'est surtout au point de vu hippique que son influence se fait sentir. Elle a donné plusieurs étalons à M. Ory, vétérinaire à Feurs, pour établir un haras particulier qui dessert le pays. Joint à ceux que M. Ory a achetés en Normandie, ils constituent une station assez importante, appelée Haras de Feurs. On y rencontre :

Brillant, noir, étalon de trait

Esope, alezan, par *Nethou* et *Fidèle*, par *Quasi*

Qui Vive, bai, par *Fumet* et *Rosette*, par *Viveur*
Dur à cuire, bai-brun, par *Normand* et *Rosine*, par *Conquérant*
Madère, alezan, par *Hercule* et une fille d'*Ugolin*
Marabout, alezan, par *Utrich* et une fille de *Saint-Denis*
Epinat (p.s.), bai-brun, par *Henri* et *Folette II*, par *Monarque*
Lambin (1'38), trotteur bai, par *Forgeron* et *Poulette*.
L'américain, *Fortune P.* (1'30), par *Seneca Patchen* et *Nellie*
Daniel's, saillit à peu près uniquement pour le haras de Civeness

Le château est situé au milieu d'une immense futaie. Il est entouré par des écuries et des remises où l'on trouve de quoi atteler une quinzaine d'équipages.

(...) À quelques kilomètres du château, de l'autre côté du village de Feurs, est situé l'établissement d'entraînement. On pénètre dans une grande cour carrée où se trouve d'un côté la villa habitée par M. Berthon et sa famille et, sur les autres côtés, des boxes. Une seconde cour carrée suit, composée encore de boxes et de bâtiments de service, la forge et les remises. Dans celles-ci on trouve, à côté des sulkys et rood-cars de toutes formes, des voitures pour atteler seul, à deux et à quatre. Dix chevaux de service sont affectés au haras. Parmi eux un attelage à quatre trotteurs, qui peut marcher en deux ensembles, M. Berthon n'est pas à pied.

Inutile de dire que la sellerie est un musée.

(...) Origines de l'écurie. – Le haras de Civeness fait courir depuis fort longtemps, mais seulement dans la Loire, à Feurs et à Roanne, et ce n'est que depuis 1886, époque où est rentré Berthon à la maison, que la marquise a eu des chevaux pour prendre part à toutes les courses.

On verra ci-dessous le tableau des poulinières. Il va s'enrichir de deux belles juments achetées chez M. Gosselin, et qui vont, cette année à la saillie d'*Azur*.

En général, toutes les juments que j'ai vues, ont énormément de branche et marquent un bon sang. Cela leur a permis de s'allier à l'américain et de donner quand même de beaux produits, tels que ceux de deux ans, dont je parlerai tout à l'heure. D'ailleurs *Fortune P* est un très joli cheval, à l'encolure longue et recourbée en cygne, et avec ses très belles allures et son extraordinaire sagesse, il doit faire des chevaux très appréciables. Je regrette de ne pas avoir dans ce haras quelques filles de *Fuschia*, qui, alliées à l'américain, feraient inmanquablement des trotteurs. Le seul croisement connu de ce genre est *Ornano* (1'36), issu de *Fuschia* et d'*Alice Morisson*.

Comme américains, le haras est bien monté. Avec des origines normandes, un peu plus relevées, le haras de Civeness aurait certainement des éléments de succès absolu.

Chevaux à l'entraînement. – Le crack de l'écurie, en ce moment, est *Faisan III*, 4 ans, par *Cash* et *Poulette*. Il a très bien fait depuis l'an dernier. Le jour du Derby du Havre, il se présenta à nous fort épais et de forme un peu empâtée. Le travail de l'hiver lui a donné du muscle et de la silhouette. Son encolure s'est dégagée et il apparaît maintenant comme un beau carrossier. C'est certainement ce que *Cash* a fait de mieux. Les performances de *Nice* nous montrent un cheval déjà au-dessus de 1'40'' et qui marchera probablement en 1'36' cette année s'il garde sa forme. Déjà, il doit être bien près de 1'37''.

Un demi frère, *Rastaquouère*, 4 ans, par *Cash* et *Jouteuse* est joli. Il a du dessus et de la branche. On le dit vite. Quand je le vois, il ne paraît pas équilibré.

Plac'hic, jument baie, 6 ans, de l'élevage de M. *Vaulogé*, par *Cherbourg* et *Juvigny*, et *Jeannette* par *Phaéton*, est une belle jument, honnête. Son record de 1'40'' lui donne sa vie à gagner dans le Midi.

Maud Anno, rouanne, américaine, 7 ans, par *Nulbreaker* et *Sister to Number Seven*, n'a non plus qu'un record de 1'48 en France et, vu sa classe, doit avoir un international à sa merci sur les bords du Rhône.

Artésia – la brave jument que nous avons connue – baie 9 ans, par *Artillery* et *Dicta*, a trotté en 1'29'' et demeure un peu écrasée sous son record.

Querelleuse (*Fontenay* et *Reynolds*) et *Quolibette* (*Fontenay* et *Lavater* ou *Qui Vive*), sont les deux juments dont nous avons parlé plus haut, qui sortent de l'entraînement et vont aller à la saillie d'*Azur*.

Chevaux de 3 ans. – Les poulains de 3 ans sont au nombre de cinq.

Sans Espoir, bai, par *Cash* et *Franç Comtoise*, par *Gorüne* ou *Bédoin*. Ce poulain a un grand développement, une grande silhouette, et est assez avancé dans son entraînement. Il est attelé et monté.

Saint-Gilles, bai, hongre, par *Fortune P* et une fille d'*Utrich*. Belle silhouette.

Sansonnet, bai, par *Épinal* (p.s.) et *Jouteuse*, par *Utrich*. Joli cheval, belle encolure, belles hanches longues, monté et attelé.

Sarah. Pouliche baie, par *Cash* et *Indiana*, est attelée et montée. Beaucoup de pureté, légère dessus, membres forts.

Seneca Medium, pouliche baie, par *Fortune P.* et *Viola Medium*. Près de terre, un peu longue, jolie tête, longue encolure. Attelée.

Ce lot ne vaut pas celui des deux ans que j'ai vu ensuite.

CHAPITRE XVI LES COURSES : DE LA CULTURE ET DES USAGES DE LA FÊTE HIPPIQUE POUR TOUS

Document N° 1 Portrait d'un bookmaker lyonnais

Sources : *Le Septième Jour*, 2^e année, N°19, 11 mai 1913.

Mes compatriotes vont aux courses pour une foule de raisons, généralement indifférentes à l'amélioration de la race chevaline. Je dois vous l'avouer sans détours : j'y vais, moi, pour me créer de belles relations. Le pesage est un terrain neutre où les présentations se font aisément, où les saluts et les poignées de mains s'échangent sans trop de scrupules.

Le jour du Grand-Prix, par exemple, j'ai lié partie avec l'illustre seigneur César Trompette. L'offre d'un cirage contre la confiance d'un « tuyau », quelques réflexions chagrines sur les chapeaux de ces dames : nous voici de vieux amis, à la vie et à la mort. Il est à Lyon comme au Monomotapa.

Je sais ce que vous allez me dire : on ne se vante pas de fréquenter César Trompette. César Trompette jouit, sur la place d'une réputation fort mitigée. L'opinion publique, sans rien lui reprocher de précis, accable de ces ironies et de ces sous-entendus qui ternissent, en moins que rien, l'honneur le plus reluisant. J'ignore si la femme de César doit être soupçonnée, mais je me rends parfaitement compte que d'infamants soupçons entament la renommée de César en personne.

Quels soupçons ? Vous m'en demandez trop. César Trompette dépense beaucoup d'argent, et comme nul créancier ne hurle après ses chausses ; comme, d'autre part, il a passé l'âge où les fils de famille compromettent leur patrimoine en joyeux avancement d'hoirie, on l'accuse de prélever une respectable dîme sur la fortune de ses contemporains. Cette imputation vaudrait à César Trompette toutes sortes d'égard s'il avait pu, sur sa carte de visite, faire graver en taille douce un prétexte sonore, un de ces titres qui valent, dans Lyon, tous les quartiers de noblesse et qui résument toutes les vertus. Hélas ! Trompette n'est ni médecin, ni avocat, ni teinturier, ni soyeux, ni courtier d'assurances, ni marchand de marrons. Il n'a même pas fait un beau mariage, et nul ancêtre au ventre catégorique ne lui dira jamais, entre deux rires gras : « Jeune homme, j'ai bien connu Monsieur votre père !... »

César Trompette eut sans doute un père, comme vous et moi, mais il ne tire aucune gloire de sa filiation, pas plus qu'il n'en tira jamais le moindre profit. Il vécut pauvre jusqu'à trente ans, ayant successivement embrassé d'innombrables carrières. On le disait ambitieux, mais sa naïveté égalait son ambition. N'étant précisément bon à rien, il se crut apte à tout, et on le vit poser sa candidature à de multiples fonctions, risquer ses quatre sous en de téméraires aventures, soutenir, battu et content, les causes perdues d'avance. Il faillit être député et conseiller municipal. Il faillit remuer l'or à la pelle et conquérir sa ville. Il a failli tellement qu'ayant doublé le cap de la trentaine, il parut avoir vidé la coupe des humaines défaillances.

Ceux qui le considèrent comme un homme fini et qui prononçaient déjà son oraison funèbre assistèrent, du jour au lendemain, à une singulière métamorphose. César Trompette, dépouillant ses enthousiasmes et réduisant l'anarchie de son existence, devint le garçon le plus froid, le plus méthodique, le plus sceptique le plus impénétrable, le plus positif et le plus sèchement résolu qu'il soit possible d'imaginer. Il fit aussi tomber ses moustaches et sa face rasée l'apparenta aux *businessmen* que la vieille Europe envie à la jeune Amérique.

César Trompette a trouvé son chemin de Damas en marge du pari mutuel. Il craint Dieu et la police. Mais il jouit, chez les garçons de café et les garçons coiffeurs, d'une estime sans bornes. Il voit aussi quantité de petits jeunes gens qui l'honorent de leur confiance.

Il connaît les hommes et il en profite. Une seule chose lui manque pour être un parfait gentleman : c'est de connaître les chevaux.

Document N° 2 Rapport au Ministre de l'Agriculture sur l'organisation matérielle des paris mutuels par les sociétés de courses parisiennes, 1891

Source : arch. nat. 001985O377 art 1.

Paris, le 3 octobre 1891.

Monsieur le Ministre,

Conformément au désir exprimé par M. le Ministre de l'agriculture dans sa dépêche du 27 juin dernier, j'ai étudié l'organisation du pari mutuel auprès des différentes sociétés de courses existant à Paris et je viens vous rendre compte du résultat de mes investigations.

Quoique ce genre de pari soit bien connu aujourd'hui, j'en rappellerai néanmoins le mécanisme. Il se prête à deux combinaisons. Les joueurs ont la faculté en désignant le cheval, sur lequel ils engagent leur argent, de le prendre gagnant ou placé. Dans le premier cas le cheval ne procure des bénéfices qu'autant qu'il arrive le premier au but ; dans le second il suffit qu'il soit parmi les deux ou trois premiers, suivant le nombre de chevaux partants dans la course. Il y a une certaine analogie entre ces deux combinaisons et celles qui consistent à la Roulette à jouer soit sur un seul numéro, soit sur une série. Lorsque les paris sont arrêtés c'est-à-dire aussitôt après le signal du départ, les enjeux sont réunis. Il en est formé deux totaux, l'un pour les *gagnants*, l'autre pour les *placés*. Puis, après déduction des prélèvements pour l'administration et en faveur des œuvres de bienfaisance ou de l'élevage, ces deux totaux sont répartis entre ceux qui ont choisi les chevaux vainqueurs ou placés.

Depuis quelques années, le pari mutuel a pris beaucoup d'extension sur les seuls hippodromes de Paris et de la banlieue, le montant des opérations, auxquelles les sociétés de courses ont servi d'intermédiaires s'est élevé en 1890, à près de 112 millions et ce chiffre paraît devoir augmenter encore dans une très forte proportion, sous l'influence de la loi du 2 juin 1891, qui supprime, ou peu s'en faut, la concurrence des bookmakers et qui donne à l'administration un droit de contrôle. Il a donc été nécessaire de créer une organisation spéciale pour donner satisfaction au public et pour prévenir, autant que possible, les fraudes et les erreurs. Les sociétés ont cherché d'abord à former un personnel probe et expérimenté. Comme les emplois au pari mutuel sont bien rétribués et par suite très demandés, elles se

montrent sévères dans leur choix. Aucun agent n'est admis maintenant qu'après une enquête préalable et sur de sérieuses recommandations. Mais en la matière de simples garanties morales ne seraient pas suffisantes. Les sociétés ont été amenées à prendre en même temps toute une série de précautions matérielles qui varient avec les champs de courses et dont l'exposé complet aurait un développement excessif ; je me bornerai à faire connaître les principales :

Société d'encouragement pour l'amélioration des chevaux en France

Les bureaux ouverts au public sont ordinairement au nombre de 150 à 200 selon l'importance des jours de courses.

Ils sont placés par groupes de quatre sous la surveillance d'un inspecteur chargé d'assurer la régularité des opérations, de recevoir les réclamations et d'y donner suite, si elles n'offrent pas de difficultés particulières.

Chaque bureau est composé d'un receveur-distributeur qui recueille l'argent versé par les parieurs et leur remet en échange un ou plusieurs tickets représentant le montant de leurs mises ; d'un contrôleur qui inscrit sur des feuilles spéciales le nombre et la nature des mises (gagnant ou placé) au fur et à mesure qu'elles sont encaissées ; d'un marqueur qui reproduit les mêmes indications sur des tableaux affichés sous les yeux du public et d'un ou deux caissiers pour payer les tickets admis à la répartition. Ces divers agents se contrôlent les uns les autres.

Il est remis aux bureaux un nombre déterminé de tickets dont la couleur change à chaque course. Ces tickets, qui ressemblent aux billets de chemin de fer, portent imprimés un numéro d'ordre, le numéro du bureau, le numéro de la course, la date et le signe particulier de la journée, avec indication « gagnant ou placé et la quotité de la mise. Ils sont enfermés d'avance par ordre numérique dans des tubulures de fonte accouplées deux par deux. L'une pour les *gagnants*, l'autre pour les *placés* et en sont extraits au moyen d'un appareil qui les fait passer sur une réglette mobile destinée à imprimer à sec le numéro des chevaux.

Au signal du départ, le receveur distributeur fait sortir de ces deux tubulures un dernier ticket portant le mot arrêt imprimé également par la réglette. Puis cette réglette est aussitôt enlevée et remplacée par une autre dont les empreintes sont différentes et qui servira à la course suivante. En même temps le marqueur entoure d'une ligne graphique les chiffres qu'il a successivement émargés sur ses tableaux et les transcrit sur des fiches. Ces fiches sont adressées avec le plus de diligence. Dès que les répartiteurs ont obtenu la cote, ils font connaître aux bureaux le nombre de tickets qu'ils auront à payer et le produit de la répartition par unité.

En fin de journée les bureaux dressent leurs bilans et les présentent aux répartiteurs qui les vérifient après quoi il est établi une situation récapitulative faisant ressortir par bureau les sommes reçues, les sommes payées et le montant des tickets impayés. Toutes les pièces sont finalement classées et envoyées au siège de la société. Là elles sont encore contrôlées de nouveau et restent à l'appui de la comptabilité générale où sont puisés les éléments d'un compte-rendu annuel.

Société des Steeple-Chases de France

Les bureaux de distribution en nombre proportionné à l'importance de courses, sont placés par groupes de cinq sous la surveillance d'un inspecteur.

Ils sont composés d'un receveur-distributeur qui reçoit des enjeux et délivre des tickets calqués, comme les précédents, sur les billets de chemin de fer, d'un marqueur qui inscrit le nombre des mises sur des tableaux apposés ostensiblement et de deux caissiers qui ont à payer l'un les tickets gagnants, l'autre les tickets placés. Par exception cette dernière règle n'est pas observée au pesage où le public peut se présenter à n'importe quel guichet avec les tickets admis à la répartition ; mais après la clôture des opérations les bureaux se remboursent entre eux et rétablissent leur situation.

Les tickets sont remis aux receveurs-distributeurs dans des casiers où ils sont classés préalablement au siège de la Société et accompagnés d'un inventaire en indiquant le nombre. Leur couleur diffère pour chaque cheval, mais reste la même pendant toute la journée de courses. Au moment de leur délivrance ils passent sous un composteur qui contient un timbre sec imprimant la date de la journée et un perforateur indiquant le N° de la course. Le perforateur est mobile. Quand le signal du départ est donné, l'inspecteur est tenu de passer rapidement dans les cinq bureaux qu'il est chargé de surveiller d'y remplacer les perforateurs et de recevoir le ticket *d'arrêt* sur lequel le mot est imprimé avec un tampon en caoutchouc.

La répartition, la vérification des bureaux et la centralisation des opérations au siège social ont lieu ensuite à peu près dans les mêmes conditions qu'à la Société d'encouragement. Outre ce système, il est fait aussi usage partiellement de celui qui porte le nom de son inventeur, M. Oller et qui sera décrit plus loin.

Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de 1/2 sang

Les bureaux sont composés d'un receveur-distributeur, d'un marqueur, d'un ou deux caissiers et d'un contrôleur dont la fonction est de vérifier les tickets présentés au paiement.

Ils sont placés par groupes de 4 ou 5 sous la surveillance d'un inspecteur.

Les tickets, toujours dans la forme des billets de chemin de fer, portent imprimés d'avance le numéro du bureau, la quotité de la mise, numéro de la course et le numéro du cheval, ainsi que la mention gagnant ou placé. Ils sont remis aux bureaux, classés en paquets correspondant à chacune de ces séries. Le numéro d'ordre y est inscrit à la main au moment de la délivrance. Au même moment la date de la journée et plusieurs signes distinctifs qui varient avec la couleur du ticket à chaque course sont opposés au moyen d'un composteur sec. La partie du composteur qui imprime les signes de la course est mobile

Au signal du départ des agents spéciaux doivent immédiatement remplacer cette partie du mobil. Puis vient le travail de répartition, de vérification et de centralisation qui n'offre pas de particularités notables.

La société elle aussi utilise le système Oller.

Société des courses de Colombes.

Les bureaux ne comprennent qu'un receveur distributeur et d'un caissier. Des inspecteurs chargés de faire observer le règlement, de recueillir les réclamations du public et d'y donner suite, en contrôlant ostensiblement cinq ou six à la fois. De plus, trois inspecteurs spéciaux qui seraient, paraît-il, complètement inconnus du personnel, exercent une surveillance occulte.

Il n'y a pas de marqueurs ni par conséquent de tableaux de marque. Les tickets portent imprimés le numéro de classement, la quotité des mises, l'indication de la course, le numéro du cheval, celui du bureau, la mention gagnant ou placé ainsi qu'un numéro de référence dont le but est de prévenir les erreurs du paiement. En outre leur couleur change à chaque course. Ils sont enfermés par les soins de la Société dans des tubes, d'où ils sont extraits au fur et à mesure des demandes. Ces tubes sont reliés entre eux par groupe de bureaux et au signal du départ, ils sont fermés simultanément par des agents spéciaux au moyen de leviers analogues à ceux qui servent dans les gares à la manœuvre des disques. Aussitôt après les receveurs-distributeurs relèvent sur des bandes de carton le nombre de tickets qu'ils ont délivrés. Ces bandes sont transmises aux bureaux centraux qui les disposent symétriquement sur des tableaux, où se fait la répartition sous les yeux du public.

En fin de journée, receveurs et caissiers dressent des résumés de leurs opérations. La direction rapproche ces résumés d'états contradictoires formés par les bureaux centraux et les utilise tant pour s'assurer de la validité des tickets restant à payer que pour établir la comptabilité générale. Mais elle s'est abstenue jusqu'à présent de conserver les pièces élémentaires, de sorte qu'actuellement toute vérification d'écriture serait impossible.

Société de Sport de France, Société des Courses de Saint-Germain, Société Sportive d'Encouragement, Trotting-club de Paris

Ces quatre sociétés emploient exclusivement le système de M. Oller qui dirige l'une d'elles, celles des courses de Saint-Germain.

Les bureaux sont habituellement réunis par groupes de dix dans un même baraquement et forment ainsi une section dirigée par chef-surveillant. Chaque receveur-distributeur a devant lui deux tableaux, l'un pour les gagnants l'autre pour les placés. Les tickets qui ressemblent aux feuilles des calendriers éphémérides et qui sont disposés de la même manière, sont fixés sur les tableaux par des ressorts. Ils portent imprimés à l'avance le numéro du cheval et le montant de la mise. En outre les numéros d'ordre y ressortent en gros caractères. Les numéros toutefois ne se suivent pas sans interruption. Toutes les mises, quelque soit leur chiffre sont ramenées à l'unité de cinq francs et il en résulte que les numéros des tickets à 10 francs se succèdent de deux en deux, ceux des tickets à 20 fr. de quatre en quatre, etc. Lorsqu'un parieur se présente le receveur-distributeur n'a qu'à détacher le nombre de tickets demandés et à les passer à un aide muni d'un perforateur qui d'un seul coup les marques du numéro de la course, de la date, de la journée et des lettres spéciales au bureau. Il est à noter que les tableaux, sont toujours bien en vue du public, non seulement à la distribution, mais aussi à la marque, en raison de la dimension d'ordre. Lorsque le signal des courses est donné un mécanisme très simple sous la main parfois de l'un des commissaires des courses, met en mouvement des grillages qui viennent se placer automatiquement devant les tableaux. Si un employé infidèle cherchait à soustraire des tickets après le signal il déplacerait tous les grillages de la section à laquelle il appartient et une sonnerie électrique révélerait immédiatement sa tentative.

L'unification des mises apporte une grande simplification dans la répartition des enjeux. Dès que les tableaux sont fermés, les receveurs inscrivent sur des bandes en carton le nombre d'unités reçues par cheval. Ces bandes sont rangées sur des cadres dans les bureaux centraux et sont totalisées avec une extrême rapidité. En fin de journée les receveurs-distributeurs présentent des résumés qui doivent cadrer avec les situations des caisses correspondantes et avec les écritures des bureaux centraux.

M. Oller ne fournit que le matériel et les imprimés de la Société sportive, qui conserve la direction du personnel sur le terrain et la centralisation de toute la comptabilité. Au Trotting Club il prélève une redevance proportionnelle dont le taux varie selon l'importance des opérations sans excéder 1,5% et se charge d'assurer l'entier fonctionnement du pari mutuel avec son personnel et son matériel ; la société centralise seulement les pièces de comptabilité qu'elle résume et qu'elle est censée vérifier. La Société de sport lui abandonne également d'une manière absolue la direction et le contrôle des opérations sur le terrain ; elle n'exige même pas que les pièces de comptabilité lui soient remises et au vu d'un simple relevé indiquant le relevé indiquant le montant des opérations elle cède 2% à titre de frais de gestion. Enfin sur l'hippodrome de Saint-Germain que M. Oller loue à l'État, il est tout à la fois le Directeur des courses et l'entrepreneur du pari mutuel ; en cette dernière qualité il retient sans en passer écriture la moitié des frais de gestion autorisés, soit 2% et verse l'autre moitié au fonds des courses.

En résumé, le pari mutuel semble, d'une manière générale fonctionner dans des conditions de sécurité suffisantes pour les joueurs sur les champs de courses. L'administration pourra y maintenir facilement cet état de choses en exerçant son droit de contrôle d'une manière intermittente et sans recourir à des permanences onéreuses. On ne saurait cependant mettre sur le même rang les différents systèmes en usage. Ceux de la Société d'Encouragement, de la Société des Steeple-Chases, de la Société d'élevage pour les chevaux de demi-sang paraissent un peu lourds et compliqués, tandis qu'il y a excès de simplification à Colombes. S'il fallait exprimer une préférence, ce serait en faveur de la méthode Oller, à mon avis la plus sûre et la plus expéditive. Mais il serait fort délicat pour l'administration de rendre obligatoire cette méthode dont l'auteur a pris un brevet d'invention. Je crois qu'il vaut mieux laisser les

sociétés responsables vis-à-vis du public et libres par la suite, à moins d'abus patents dans l'organisation matérielle des paris.

La centralisation des opérations en revanche, et moins satisfaisante. On ne saurait admettre qu'une société, comme celle du Sport s'en rapporte entièrement à un étranger et se contente d'encaisser une partie des frais de gestion. C'est contraire aux dispositions de l'article 5 et de la loi du 2 juin 1891 qui paraissent impliquer de la part des sociétés une surveillance et une participation effectives.

Sous ce rapport le rôle de la Société du Trotting Club semble beaucoup trop effacé. À un autre point de vue il est non moins inadmissible que les pièces élémentaires de comptabilité disparaissent presque immédiatement, comme à la Société des courses de Colombes. De pareils errements sont la négation pure et simple du contrôle administratif. J'estime en conséquence qu'il y a lieu d'imposer dès maintenant aux sociétés :

1° l'obligation d'avoir au moins un agent spécialement affecté sur les champs de courses à la surveillance du pari mutuel, lorsque l'installation matérielle et l'organisation du service sont confiées à un entrepreneur étranger.

2° la tenue d'un registre donnant tous les éléments des recettes et des dépenses par ordre de date et destiné à faire ressortir le solde des opérations, qui appartient au fonds de course d'après la loi du 2 juin, s'il accuse un bénéfice sur les prélèvements pour frais de gestion.

3° la conservation de toutes les pièces justificatives pendant le délai d'une année au moins à compter de la clôture de la saison des courses. Pour éviter toute perte de temps dans les vérifications, les pièces dressées sur le terrain devront être classées par bureau et par journée. Dans le but en outre de rendre les substitutions plus difficiles, il serait bon que ces pièces fussent visées par les agents qui les ont rédigées et qu'une liste nominative du personnel fut jointe aux dossiers de chaque journée.

Il me reste à parler en terminant de la situation assez équivoque de M. Oller. Rien ne paraît s'opposer à ce que les sociétés, sous la réserve de leur responsabilité et de leur contrôle, l'emploient comme inventeur d'un système très ingénieux, ainsi que je l'ai déjà constaté. Mais on ne peut pas autoriser à continuer l'exploitation du champ de course de Saint-Germain, dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Il n'y représente en réalité aucune société et son but est évidemment d'y faire des bénéfices personnels. Avant le vote de la loi du 2 juin, les entraves apportées pendant quelques temps aux paris de courses avait fait le vide sur tous les hippodromes. Tandis que les sociétés luttaien tant bien que mal contre la pénurie des recettes, lui a suspendu ses courses du 25 février au 17 juin, uniquement parce qu'il était en perte. D'ailleurs, en dehors de cette entreprise, il en a d'autres, notamment le bal du Moulin Rouge, le Jardin de Paris et les Montagnes russes du Bd des Capucines. Ce n'est donc au fond qu'un spéculateur et comme tel il tombe sous le coup de la nouvelle législation.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mon respectueux dévouement.

L'Inspecteur des finances,

La Marinière.

Document N°3 La Grande semaine

Source : *Le 7^e Jour*, 2^e année, N°18, 4 mai 1913

Il y a de la gaîté dans l'air. Malgré que le soleil soit pâle, la bise aiguë et le ciel inconstant, on ne rencontre, semble-t-il, que des gens heureux. La rue de la République, hier bruyante des clameurs populaires et des alléluias entonnés par le suffrage universel, oublie toutes rancunes politiques, toutes fureurs vengeresses pour célébrer, sous les fleurs et sous les drapeaux, la grande réconciliation municipale. On fête le printemps qui se rebiffe, l'exposition qui fait des manières. On s'excite à sourire et on réussit. Le Président de la République ne trouvera dans nos murs que de la joie : les décors sont bien plantés.

Tous les jours de cette semaine sont en liesse. Chacun d'eux varie et perpétue les plaisirs de nos concitoyens. Nous vivons dans une atmosphère hilarante qui transforme nos habitudes et détend nos caractères. Nous recevons Paris, nous acclamons l'univers, et nous tâchons à démentir que les Lyonnais sont les gens les moins hospitaliers du monde.

Mais y a-t-il encore des Lyonnais à Lyon ? Sur nos avenues, on entend toutes les langues et les gones ne savent plus à qui parler... heureusement, nous avons des interprètes.

Les courses ont bénéficié de cette extraordinaire animation. Rarement on vit les plus élégantes. Le Grand-Camp fut en ces quatre jours, le plus noble et le plus fringant des rendez-vous. Je ne pense pas que l'amélioration de la race chevaline ait fait, à cette occasion, des progrès décisifs, mais les modistes et les couturières y trouvèrent probablement de multiples avantages. Les courses font « marcher le commerce ». Au siècle du cheval-vapeur peut-on leur demander autre chose ?

Un vieil habitué du paddock, qui m'honore de sa confiance, m'a d'ailleurs édifié. Comme j'avais l'audace de lui demander si le pari mutuel était favorable à sa bourse, il haussa les épaules et me répondit :

- Je ne viens pas ici pour gagner de l'argent, mais pour en perdre, ainsi qu'il sied aux gentlemen. Il y a belle lurette que je suis fixé sur la valeur des « tuyaux » et si je tutoie les jockeys, n'en concluez pas que je connais les chevaux. Je serais radicalement incapable de distinguer un pur-sang d'un cheval de fiacre, une cavale d'un étalon. Peu importe : l'essentiel pour un homme qui se respecte et qui tient son rang dans la société, est de fréquenter les écuries, d'offrir des cigares aux entraîneurs et de dissiper quelques louis avec une magnifique insouciance. Que voulez-vous que ça me fasse de les égarer sur la croupe d'*Horizontale* ou sur le poil de *Tante Lily* ? L'essentiel est de les dépenser, en s'écriant qu'on n'a pas de chance ; de la sorte on garde l'estime de ses amis.

Sous cette leçon je courbais la tête. Le vieil habitué, s'étant suffisamment compromis, me salua froidement. Sa petite jumelle en sautoir et ses mains chargées d'imprimés prophétiques, il se dirigea, d'un pas empressé mais correct, vers le pavillon du pesage, me laissant seul avec mon déshonneur.

Et moi qui ne comprend pas les chevaux, moi qui ne pratique pas le pari mutuel, moi qui n'ai pas de situation mondaine à défendre, j'aime pourtant les courses, et je l'avoue sans fausse pudeur, je les aime pour la comédie qui s'y joue, pour l'air qu'on y respire, pour les toilettes des femmes et pour l'apparence de luxe qui se déploie sous les tribunes. Derrière, reléguées au second plan, dorment les autos. Elles s'alignent jalouses, hargneuses, prêtes à voler dans la carrière où, bientôt, les entraînés ne seront plus. Pour quelques heures on oublie leurs majestés, on ressuscite les gloires anciennes, on remet en valeur la grâce et la force de « la plus noble conquête ». C'est un jeu rétrospectif, mais il faut l'admirer et l'encourager parce qu'il diminue, un instant, la suprématie du chauffeur et qu'il rend un peu de lustre au cavalier.

Rares, trop rares journées où les mains coquettes se gantent de perles et de paille, où les têtes se coiffent de chapeaux clairs et légers, où la dentelle, les bijoux et la soie recouvrent un peu de leur prestige, où l'horrible appareil à mangeurs de kilomètres est relégué dans les garages, où les causeries abordent enfin d'autres sujets que la panne d'essence, le différentiel, le carburateur ou la crevaision.

Les courses font halte dans notre existence de fièvre et de vitesse exagérée. Elles nous ramènent à la sage et délicieuse lenteur de nos aïeux. Elles nous rappellent les temps héroïques et réveillent au fond de nos cœurs, des instincts abolis. Ah ! Que cette semaine est petite !...

Demain nous retournerons à la Mouche. Nous irons sentir, avec délices, les fortes odeurs de la civilisation. Laissez-moi, pour un jour, aspirer les parfums discrets du crottin et de la poudre de riz...

Document N° 4 Les courses, manifestations sociales

Source : *Le Septième jour*, 25 mai 1913, N°21, Le monde à rebrousse-poil. Derniers galops

Les Courses ! Je ne puis écrire ces mots sans évoquer les souvenirs de Bonneterre et du Grand-Camp ancienne manière, celui des tribunes en bois et du président Louis Tresca, avec son impérial second Empire et ses pantalons à sous-pieds. Il n'y avait alors que deux ou trois partants, quand il n'y avait pas de *walk-over*, mais le pesage avait une autre allure. Ce n'était une foule, c'était une réunion ; les femmes y arboraient des poufs extravagants et nous, les hommes, nous nous promenions sur l'herbe coiffés de chapeaux de soie sanglés jusqu'au menton dans des redingotes noires. La parade du retour était une grande affaire ; la ville se portait en masse sur le parcours. Dans des voitures de toutes formes, victorias attelées de hongrois piaffeurs, phaétons, tilburys, mail-coach, nous revenions, la carte en évidence, cambrés pour avoir l'air digne, ou vautrés pour paraître à l'aise, sous les feux croisés des exclamations admiratrices et des gouailleries.

Mais à quoi bon remuer ces cendres ? Aujourd'hui, le peuple ne se contente plus du défilé, qui d'ailleurs est devenu une poursuite d'automobiles dans un nuage de poussière. Il va lui-même aux courses ; il envahit la pelouse et même le pesage. Les courses ne sont plus un événement ; il y en a tous les dimanches pendant les deux tiers de l'année.

C'est à la Société des Courses de Villeurbanne et à son aristocratique président, M. Buffaud, que revient le mérite d'avoir démocratisé ce sport, en contribuant à la fondation d'écuries locales et en formant des générations d'habitues de la pelouse. Le cadre ne prête pas à l'élégance et les hommes du monde s'y rendent volontiers, entre camarades, avec un complet fatigué, pour l'amour du sport et du mutuel. Où mieux passer les après-midi dominicales de la mauvaise saison ? Évidemment, c'est moins édifiant que les vêpres, mais c'est plus hygiénique que le Cercle. On y reçoit des tuyaux de son chemisier et l'on y salue la dame de son coiffeur. Une familiarité de bon ton est de rigueur dans les tribunes.

Au Loup-Pendu – je déclare, entre parenthèses, n'avoir rien de commun avec cet homonyme qui a fait une fâcheuse fin – c'est le même spectacle et le même public, avec quelques paysans en plus.

Au Grand-Camp, le monde prend sa revanche et, là, comme au Concours hippique, le sport n'est qu'un prétexte. Pendant la grande semaine, tout le monde est sur le pont ; les femmes, dans la robe qui leur a été livrée le matin même par une ouvrière aux yeux rouges qui a « passé la nuit », les hommes en costumes printaniers, - mais pas de tube. Nous sommes en province et, partout ailleurs qu'à Paris, nous devons avoir l'air d'être en voyage, - n'en déplaise au couple de Ripagériens qui, ce mois-ci, revêtus d'identiques redingotes grises, pantalons à carreaux et chapeaux de soie, jouaient les duettistes de café-concert sur le gazon du paddock.

Sur les marches de la tribune du Jockey-club, mais point dans cette tribune – distinguo – la dame, revêtue d'atours tapageurs, tient sa cour, entourée notamment de Mme Amédée B.ch.t, - de F.r.i.s, ne l'oublions pas -, de Mme de V.ll.ne au cordial sourire, de Mme D.sg...ge et de Mme de V..d.re. Près de là, Mme de R.o.ss.t, droite comme un I dont son turban serait le point, Mme V.r.t, qui a des yeux d'Andalouse, Mmes d'H.nn...l, Henri G..r.n ; Mme P..x, de S..gn.s, de F..t..ay et Charles G..r.n ; Mmes de V..X, d'I.f...lle, P.ll.t et leurs filles, et cent autres.

Tout autour, c'est une cohue d'hommes de tous âges : généraux qui se redressent pour faire les galants, lieutenants familiers ou timides, civils en tous genres : G.r.d, aimable et un peu solennel comme il sied à un président ; G.lb..t, toujours affairé ; Paul D.g.s, qui s'en moque ; l'affolant La M...e ; L...t...lle, courbant vers les femmes sa moustache de chat ; le discret

C.-B., le bruyant L.f.d ; S.d...s rubicond et épanoui ; G.l.d, beige des cheveux aux guêtres et qui se trouve très bien, le lymphatique Georges D.r.d, l'aimable F.rj..n, C.v..re, marchand-gentilhomme. Tous les figurants habituels y sont. Ils se transportent inlassablement des tribunes au pesage, du pesage au paddock, du paddock au mutuel, du mutuel aux tribunes ; le métier est dur, rarement rétribué, mais le devoir est là... et puis la classe est proche !

Après la Grande semaine, il n'y a plus de répandu, dans les salons, que la naphtaline ; on ferme ! On ferme !...Jusqu'à l'hiver prochain.

Le Loup de Satin

Document N° 5 Les courses du Grand Camp : une page de sociologie urbaine vue par l'humoriste Trick

Source : *Tout Lyon*, 16 au 23 mai 1897.

Comment on va aux courses.

En des véhicules de toutes les formes connues : landaus officiels, aristocratiques calèches, élégantes victorias, coupés sévères, légers phaétons, dogs-carts où, derrière le maître mué en *cabman*, est juché, les bras croisés, un grand laquais aux poses figées ; tilburys conduits par leurs propriétaires, breacks où s'entassent, genoux contre genoux, de gras bonhommes, aux faces réjouies sous leurs feutres mous, tapissières à l'usage des boutiquiers et des petits rentiers, sapins égalitaires, omnibus de louage, cabriolets, *mail-coachs* de chez Maire, emplis d'officiers assis en pyramide, bicyclette, tandems, tramways, etc. La moitié de Lyon se rend au Grand-Camp pour y admirer la vélocité des bucéphales, ou...en tirer parti.

Pendant six quarts d'heure, la carrosserie tient le haut du pavé, sur le quai de l'Est et l'avenue du Parc. Un roulement ininterrompu ébranle l'air, secoue les vitres des croisées et assourdit les piétons qui, sous les platanes, s'épandent en colonnes serrées.

En 1900, on ira aux courses en triplète ou en automobile. Le défilé, avec de tels éléments, ne manquera pas d'originalité.

Au pesage, quelques types.

Le sportsman. Toujours très élégant, c'est lui qui lance la mode d'après-demain. On le trouve aux abords du pesage, où il discute, à grand renfort de termes techniques sur les *performances* d'une pouliche. Sait le programme par cœur ; connaît les antécédents de toutes les bêtes engagées, leur âge, la couleur de leur robe, les noms des jockeys qui les montent et a fortiori, ceux de leurs propriétaires.

Le parieur. Se tient auprès de la baraque à guichets où opèrent les employés du Crédit Lyonnais. Consulte fiévreusement le programme et les pronostics des organes spéciaux, écoute ce qui se dit autour de lui, happe au vol le renseignement émanant d'un palefrenier, suppute le montant, ainsi que la répartition des paris déjà engagés, hésite longuement, se décide tout à coup pour un favori et pour une rosse, y va de son demi-louis et vide son portemonnaie avec la régularité mathématique, mais inquiétante. N'y comprend rien, d'ailleurs, car il n'a joué que sur les tuyaux, et il perd chaque fois. À côté de lui, un innocent a les mains pleines d'écus. Il a pris ses tickets au hasard, et connaît à peine les noms des carcans : c'est dégoûtant !

Il y a aussi le parieur qui, méthodiquement, prend tout le champ, si fourni qu'il soit. Il suit les épreuves d'un regard tranquille, faisant des vœux pour les outsiders qui rapportent groq, c'est-à-dire pour les troisièmes larrons. Souvent même, les courses prennent fin sans qu'il en ait vu une seule ; un carnet à la main, il a passé son temps à totaliser les mises de chaque guichet, afin de savoir quels chevaux présentent à son point de vue particulier, le plus d'avantages.

Le bookmaker. N'est pas ici pour s'amuser mais bien pour plumer le plus de gogos possible.

Jadis au temps de leur splendeur, les *books*, corporation puissante, menaient grand tapage. Juchés sur des escabeaux, la sacoche aux flancs, le calepin en main, ils jetaient, d'une voix sonore, leurs appels tentateurs.

- Allons, messieurs, voyez la cote !

Quel cheval, quel cheval ? À quatre contre un *Rossinante* ; je donne à égalité *Carcan II*.

C'était l'équivalent du traditionnel : faites vos jeux, messieurs, que glapit le croupier, *Quantum mutatus ab illo* !

Aujourd'hui le bookmaker n'opère que par tolérance ; le pari mutuel a remplacé le pari à la cote ; ceci a tué cela.

Aussi faut-il en vouloir à ces industriels lorsque, trompant la surveillance des agents, ils réussissent à grouper une petite clientèle humant le parfum de gros dividendes ?

Hélas ! Le book a le pied léger, comme on l'a vu lundi dernier. Plus rapide qu'un méhari au sein du désert, il fuit l'importune clameur de ces pantés qui ont le mauvais goût de réclamer leur dû. On ne rend pas l'argent telle est la fière devise du bookmaker. N'est-ce pas, parfois, celle des banquiers les plus considérés ?

Le pickpocket. Encore une importation anglaise. Comme le book, son cousin, le pickpocket vient aux courses par nécessité professionnelle.

Pendant le métier a ses dangers. Lundi dernier, un tireur de toquantes s'est fait harponner par un des estafiers de M. Gratta. Lorsqu'il aura purgé sa peine, il tâchera d'être plus adroit.

L'officier de cavalerie. Ne manque aucune course. Pour suivre les épreuves, se tient debout, à côté de nombreux camarades, sur les marches des tribunes. Entre temps, lorgne les femmes et se rapproche, instinctivement, des groupes formés par...

Les momentanées. Celles-ci, sympathiquement disposées comme des fleurs dans un bouquet, sont respirées par une nuée de papillons, butinant agréablement autour d'elles. Les conversations qui s'engagent entre ces éléments homogènes ne rappellent que d'assez loin les doctes propos qu'échangent les membres de l'Institut. Par instants, l'une de ces dames éclate d'un rire bruyant, qui découvre des quenottes qui croquèrent maints patrimoines. Personne ne sait pourquoi elle a ri. Elle non plus, mais cette gaîté sans cause paraît aussi naturelle que le gazouillis du rossignol, ou que le gloussement de la poule. Quelquefois, un passant frôleur agrippe un trait d'esprit, mais c'est plutôt rare, et il faut que le Moët ait passé par-là.

Symphonie de nuances claires et de tissus légers : crépons, tulles, dentelles et satins s'amalgamant en un délicieux fouillis d'étoffes fugaces, moins fugaces toutefois que l'amour de celles qui les portent, cet amour dont Arsène Houssaye a dit qu'il tient d'une main une montre et de l'autre une bourse.

Le mondain. Est venu pour voir les mêmes personnes que l'on rencontre dans les salons. Est plutôt cavalier à la valse que sur le turf ; aime cependant ces réunions mondaines où bruit l'exquis ramage des bachelettes. Flirte dans les tribunes, sous l'œil bienveillant des mamans. Ne se compromet jamais avec le mauvais monde, car il pose les jalons d'un brillant mariage, qui se conclura sûrement à l'automne prochain.

« - Mademoiselle, voyez comme ces coteaux sont ravissants ! Quel poétique horizon, quelle verdure ! Et la bonne odeur d'herbe fraîche que l'on respire... »

Et la douce enfant de répondre :

« Savez-vous si Salcède a plus de chances que Martingale ? Mon frère Gaston a mis sur Salcède un louis, dont moitié pour mon compte. Il a eu des tuyaux par M. de X., qui est membre du Jockey ».

Le snob. Assidu, par devoir, à toutes les réunions hippiques comme à toutes les premières représentations. Que dirait-on si l'on n'apercevait son profil si connu dans n'importe laquelle de ces manifestations de la vie élégante ?

Signe particulier : se prodigue louablement. Volète des tribunes au *paddock*, de la baraque du pesage à celle où le service médical voisine avec le commissariat de police. Est toujours là lorsque, sur le boulingrin circulaire, les poulains prennent leur *canter*. Paraît suivre cette épreuve préparatoire avec le plus vif intérêt, du haut de son monocle impeccablement incrusté dans l'arcade sourcilière. Au fond, n'y connaît rien du tout ; un profane en matière hippique comme en toute autre.

Le reporter. Voici la recette du plat qu'il va confectionner. Prenez quelques notes que vous étendez sur une feuille de chou ; faites mijoter quelques clichés ; accommodez-les à la sauce piquante ou vinaigrette ; saupoudrez de sel attique, daubez, puis enfournez le canard de plusieurs carottes et servez chaud dans une marmite.

Le philosophe. Pourquoi n'irait-il pas aux courses, lui aussi ? Il est observateur par tempérament, et c'est parce qu'il a beaucoup observé qu'il est devenu philosophe. Or, quel plus vaste champ d'études que l'enceinte du pesage, où il peut saisir sur le vif les traits caractéristiques des passions qui agitent les individus ?

Le sale bougre. Ne va aux courses que pour voir un jockey se casser la g...anache ! A été servi à souhait lundi dernier, puisque, dans un seul steeple-chase, sept jockeys sont tombés. Aussi quelle jouissance lorsque, sur une civière on a transporté devant lui le malheureux Nemby, le visage couvert de sang coagulé !

En voulez-vous, des émotions fortes ? Ah ! La sale bête !

Sur la pelouse

La poule. Le jeu de hasard dans toute sa simplicité. Dans un chapeau, on glisse les numéros des chevaux inscrits, que chaque joueur extrait successivement de cette urne improvisée. Celui qui a le numéro du cheval gagnant ramasse les mises ; c'est à la portée des intelligences les plus rudimentaires.

Cette petite distraction de famille présente, en outre, cet incontestable avantage qu'une partie des joueurs sont tout de suite fixés sur le sort de leur enjeu. Lorsqu'ils tirent le numéro d'un cheval déclaré forfait, quelques minutes après leur mise est immédiatement perdue. Dès lors, ils pourront suivre les péripéties de la course avec ce désintéressement qui honore toujours un homme.

Sur la Digue

C'est le coin qu'affectionnent nos braves canuts, lesquels n'étant ni *sportsmen*, ni joueurs, ni mondains, veulent simplement se distraire pendant une demi-journée de leurs labeurs si peu productifs. Sur le talus, un alignement de cuirassiers dont les montures piaffent d'impatience. Derrière eux grouillent encore des formes humaines, car l'on peut entrevoir le champ de courses dans l'interstice des croupes chevalines.

Gavroches et bras neufs sont les hôtes de ces parages démocratiques.

Le Défilé

Présente chaque année les mêmes particularités, quand le temps est propice. Les voitures roulent entre une double haie compacte de curieux, plantés sur leurs quilles depuis au moins deux heures. Des loueurs de chaises proposent leurs sièges aux personnes des premiers rangs, moyennant un prix relativement élevé. Aux fenêtres du quai sont les privilégiés, ceux qui voient les choses de haut.

Une poussée dans la foule au passage du préfet, du gouverneur et des autres notabilités. Exclamations et glapissements, lorsque défilent des toilettes tapageuses, des chignons roux et des faces plâtrées. Puis, le peloton de cuirassiers ayant fermé la marche, les milliers de jambes des spectateurs se mettent en branle à la suite du cortège, donnant le spectacle d'une fourmilière en mouvement.

Trick.

Document N° 6 Le défilé

Source : *Le Petit lyonnais*, 20 juin 1886.

Pour beaucoup de personnes, le spectacle le plus attrayant n'est pas celui de l'hippodrome au moment des courses, c'est celui des voitures revenant du Grand Camp, le soir. De 4 heures à 6 heures de l'après-midi, les quais du Rhône, depuis le pont Morand jusqu'à l'entrée du parc, sont garnis de curieux ; les uns sont assis sur des chaises ou juchés sur des tréteaux apportés là tout exprès, les autres se promènent ou stationnent sous les arbres.

Les voitures arrivent, se succédant sans interruption. La foule est un peu gouailleuse. Ce n'est pas seulement la curiosité qui l'a attirée sur les quais, c'est aussi le plaisir de pouvoir blaguer les gens qui passent. Toutes les voitures, de la première à dernière sont accueillies par des ch ! des ah ! des exclamations de toutes sortes. Si ce sont des demi-mondaines en toilettes tapageuses qui défilent, les oh ! et les ah ! éclatent plus nombreux et plus moqueurs !. On fait des remarques, des réflexions sur les personnes connues qu'on voit passer. On médite d'elles.

Regardons et écoutons :

Tiens ! Anatole, regarde donc comme il a vieilli ! pauvre ami. – il fait trop la noce ; ça lui jouera un mauvais tour – Ah ! Voilà la petite Nana. – Quelle robe ! – Tout ce qu'il y a de plus élégant. – Et de plus cher. Bah ! ce n'est pas elle qui paie. – Fait-elle sa mijaurée ! – Elle ne se souvient plus du temps où elle n'avait pas de chemise à se mettre sur le dos. – Connais-tu ce gros pansu à l'air si hautain qui fume un cigare de luxe et se carre tout seul dans sa victoria ? C'est M. Vadelavant, le directeur des salpêtrières de Saint-Fons, un drôle de type. – Il louche. – s'il ne faisait que ça..., on dit qu'il fait des dépenses folles. – Avec l'argent des actionnaires ? Bien sûr que ce n'est pas avec le sien. – Voici la grosse et rigide Mme Bombet avec son butor de mari. – Connais pas. – Elle le fait... paraît-il. – Pauvre homme ! Et ils ont des enfants. – Pauvres petits. – Mazette ! Je ne m'attendais pas à voir en landau ce vieux bonhomme, là-bas ; voilà une fameuse surprise ! – On voit bien qu'il n'a pas l'habitude d'aller sur des ressorts, cet homme, il a l'air tout gauche. – Et sa femme, à côté de lui... - Ce n'est pas une femme, c'est un hippopotame. – Elle en a toute la grâce – et la distinction. – Ce sont les propriétaires des cabinets de propreté de la rue chose. – C'est là-dedans qu'ils ont engraisé comme ça ? – Méchant va. – Voyez-vous cette petite pimbêche ? – En a-t-elle de la poudre de riz sur les joues ! – Et du noir sous les cils ! – On dirait une poupée. – Elle est bien décolletée. – Elle a drôlement débuté dans la vie galante celle-là - Je sais, à seize ans avec un cuirassier. – Maintenant elle a le fils d'un riche fabricant de soierie. – Duroquet ? – C'est cela. – Il a déjà entamé pour elle son deuxième million !... - On le dit... S'il nous fallait relever toutes les absurdités, toutes les sottises qui circulent depuis le commencement jusqu'à la fin du défilé, nous aurions une pénible corvée à remplir.

Nos lecteurs nous l'éviterons, d'autant plus volontiers cette corvée que les quelques conversations que nous venons de rapporter donnent le ton des autres.

Jules Tairig

CHAPITRE XVII LA FÊTE ÉQUESTRE AUX CHAMPS : SOCIÉTÉS DE COURSES ET HIPPODROMES DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Document N° 1 Plaidoyer du président Steiner-Pons pour la Société des courses de Lyon, mars 1876.

Sources : arch. dép. Rhône, 7 MP 456.

Lyon le 31 mars 1876.

Monsieur Welche, Conseiller d'État, Préfet du Rhône.

J'ai l'honneur, Monsieur le Préfet, de vous adresser au nom du Comité de la Société des Courses de Lyon, non une demande, mais une réclamation relativement à la subvention de 5 000 francs votée par le Conseil Municipal de la ville de Lyon, en faveur de notre réunion du printemps 1876.

Je désire et j'espère, grâce à votre puissant appui, arriver à faire revenir le Conseil municipal sur ce vote, qui est en disproportion complète avec les services qu'est appelée à rendre la Société des Courses de Lyon, et avec le montant des prix qu'elle offre cette année à l'élevage français de pur-sang et qui sera de 54 000 fr., non compris le montant des entrées payées par les propriétaires pour les chevaux engagés, lesquelles entrées s'ajoutent aux prix et en augmentent le chiffre dans de grandes proportions, et le porteront à près de 60 000 francs.

Depuis 1867, année de la fondation de nos courses, le Conseil municipal nous a toujours alloué une subvention de 10 000 francs, nous donnant l'espérance d'une prochaine augmentation. En conséquence, en 1870, notre Société a porté à 20 000 francs le Grand Prix de Lyon, et nous espérons arriver à offrir à l'élevage de notre pays, un prix digne de la seconde ville de France, en le portant l'année suivante à 30 000 francs !!

Nous en sommes réduits cette année à limiter à 10 000 fr. le Grand Prix de Lyon, et encore notre société est-elle obligée de faire les fonds de la moitié.

Tout en rendant pleine justice au but pratique poursuivi par la Société Hippique Française, nous ne pouvons pas nous empêcher d'être peinés de voir une Société étrangère à notre contrée recevoir du premier coup, et de nos deux conseils élus, une subvention de 5 000 francs, avec engagement de la lui servir pendant 10 ans, parce qu'elle promet d'offrir pour 20 000 fr. de prix, et de voir mise sur le même pied la Société des Courses de Lyon, qui est une société locale, existant depuis près de 10 ans et donnant pour près de 60 000 fr. de prix cette année.

Comment expliquer une pareille disproportion dans la distribution des encouragements, et à ce sujet, nous pourrions même rappeler que la Société Hippique du Rhône dont les vues sont les mêmes que celles de la Société Hippique Française, quoique leur manière de procéder soit différente (la première agissant au moyen des courses et la deuxième au moyen des concours), que ladite société n'a obtenu en 1875 qu'une subvention de 2 000 fr., alors que chaque année, elle distribue pour plus de 24 000 francs de prix.

Une pareille anomalie ne peut subsister sans soulever de justes réclamations, et mon devoir est d'essayer de faire revenir le Conseil municipal sur une décision qui crée à nos sociétés locales une situation par trop inférieure.

Permettez-moi donc, Monsieur le Conseiller d'État de soumettre à votre haute justice quelques mots à l'appui de la réclamation de la Société des concours de Lyon, qui demande que son ancienne subvention de 10 000 fr. lui soit rendue.

La Société des courses de Lyon, Société locale et d'utilité publique, considère qu'elle a droit à la protection morale et effective du conseil municipal et demande une subvention de 10 000 francs pour ses prochaines courses de printemps 1876.

Elle s'appuie pour légitimer sa demande, sur divers points :

1° La ville, par l'excédant qui se produit à chaque réunion de courses sur les rentrées de l'octroi, se rembourse, et bien au-delà, du montant des allocations qui lui sont demandées. Pour prouver ce fait, qui se renouvelle du reste chaque année, Messieurs les Commissaires des courses ne peuvent rien faire de mieux que de s'en référer au rapport présenté à cet effet, en 1874, par Monsieur le Directeur de l'octroi.

La Compagnie du Paris-Lyon-Marseille a si bien compris les avantages qui ressortaient pour elle de cet immense mouvement de population qui est la conséquence de nos réunions de

courses, qu'elle vote chaque année - et depuis 1867, année de la fondation de notre Société – un prix de 2 000 fr.

Pareille chose du reste a lieu à Paris, où le Conseil municipal a toujours voté par moitié avec les grandes compagnies de chemins de fer, le Grand Prix de Paris de 100 000 fr.

Le rapport de M. le Directeur de l'octroi n'a été établi que pour 2 journées de courses, tandis que maintenant nos réunions comportent 3 journées.

On peut estimer que les échanges, les turfistes, les chevaux, les jockeys, les hommes d'écurie, seront appelés à séjourner environ huit jours dans notre ville, et qu'alors la proportion entre la subvention donnée par la ville et l'excédent des rentrées de l'octroi s'établira encore bien davantage en faveur de la caisse municipale.

2° Le commerce lyonnais réalise également d'énormes bénéfices. Cela s'explique tout naturellement par le séjour prolongé de cette multitude d'étrangers et par le luxe déployé à l'occasion de ces grandes fêtes hippiques par la population lyonnaise : luxe de toilettes, de chevaux, d'équipages, etc. etc., cela se chiffre par des sommes énormes ; et pour s'en convaincre, il n'y a qu'à interroger les hôteliers, les cafetiers, les carrossiers, les tailleurs, les chapeliers, etc., enfin tous les fournisseurs en général.

3° L'institution des courses doit être soutenue par l'État, les départements et les villes. En effet, les courses constituent la base de l'amélioration de la race chevaline ; elles seules, par les épreuves sévères auxquelles elles soumettent les chevaux, peuvent nous permettre de classer les reproducteurs.

Appliquée au cheval de pur-sang, l'institution des courses en détermine exactement la valeur ; elle est la pierre de touche qui en marque le titre ; sans elle, ce type, agent supérieur de régénération, n'existe plus : on ignore ce qu'il vaut.

Les courses sont nécessaires maintenant plus que jamais ; tout le monde sait que la production chevaline en France est insuffisante : il manque annuellement à notre population hippique pour suffire aux besoins actuels de l'armée en temps de paix, les 6 ou 7 000 chevaux que nous faisons venir du dehors.

Le seul moyen de remédier à cet état de choses est de fournir les éléments premiers de la production, c'est-à-dire les étalons. L'État en possède environ 1 100 ; ce chiffre a été porté à 2 500 par la loi votée par l'Assemblée nationale, en date du 29 mai 1874, sur un rapport de Monsieur Bocher, député du Calvados. L'article relatif à cette augmentation progressive de nos étalons dans les divers dépôts de l'administration des haras, est ainsi conçu :

« À partir de 1875, l'effectif des étalons entretenus par l'administration des Haras sera successivement augmenté de 200 étalons chaque année jusqu'à ce que cet effectif ait atteint le chiffre de 2 500. Ces étalons seront choisis parmi les différentes races et renfermeront le plus de chevaux de sang qu'il se pourra ».

Or, les courses seules peuvent nous fournir annuellement ces 200 étalons qui nous sont indispensables pour porter, avec le temps, le chiffre de notre production hippique au niveau de nos besoins.

L'ensemble de la population chevaline en France représente environ 3 millions de sujets ; elle se renouvelle chaque année par le service de 12 000 étalons et 600 000 poulinières qui produisent 300 000 poulains.

L'expérience a prouvé, et ce fait est attesté par les gens du métier les plus expérimentés que pour obtenir une bonne production, il fallait que le nombre des étalons de 1^{ère}, de 2^{ème} et de 3^{ème} race, enfin que l'ensemble des étalons d'un certain mérite capable d'influencer heureusement sur la production, fut environ d'un tiers du nombre voulu des étalons. Ce serait donc peut-être 4 000 étalons, et non 2 500 que plus tard l'administration des Haras serait appelée à posséder, à la suite d'un nouveau vote nécessité par les besoins du pays.

Et, cela n'a rien que de très naturel si on pense que l'Autriche a porté le nombre de ses étalons à 5 000, la Russie à plus de 6 000, et que la Prusse augmente chaque jour ses effectifs

qui sont déjà considérables. En un mot, toutes les nations cherchent en ce moment le moyen de ce mettre au niveau les unes des autres sous le rapport de la puissance militaire et se préoccupent très vivement de créer des effectifs en chevaux qui puissent correspondre à l'État où elles mettent leurs armées. La France ne peut pas négliger une question aussi vitale ; sous peine de disparaître, elle doit faire comme les autres puissances de l'Europe, et chercher à se procurer le meilleur cheval.

Les courses de chevaux, cette puissante institution qui date des plus anciens temps et qui constitue une des plus importantes questions de la science hippique, sont seules capables de fournir annuellement à l'État le nombre et la qualité de chevaux reproducteurs nécessaires pour suffire à ses besoins.

L'institution mérite donc aide et encouragement. La Société des courses de Lyon vient de louer pour 18 années le terrain appartenant à la ville, situé au Grand Camp et constituant la moitié gauche de l'hippodrome.

Elle a loué pour une période égale le terrain appartenant aux Hospices, situé au Grand Camp et constituant le pesage et les abords du pesage.

Ces deux baux ont été passés aux conditions suivantes :

2 600 fr. pour 130 000 m² appartenant à la ville ;

1 800 fr. pour 65 000 m² appartenant aux Hospices.

C'est une nouvelle charge annuelle de 4 400 francs qui incombe à la Société et qui vient encore augmenter le chiffre énorme de ses dépenses.

4° La subvention de 10 000 francs que demande la Société des courses de Lyon est bien minime si on considère que, pour la réunion du printemps 1875, les dépenses à supporter par la société se sont élevées pour les trois jours à 57 000 fr. et que le montant des prix distribués à Lyon a été de 48 000 francs.

Ce chiffre a été porté pour 1876 à 54 000 fr. et atteindra avec les entrées 60 000 fr. environ. Il faut encore ajouter à ce chiffre le montant des entrées payées par les propriétaires pour les chevaux engagés et tenir compte de la somme de 3 500 fr ; que la Société des courses vote chaque année en faveur des sociétés de course amies qui réclament sa protection.

La Société Hippique Française de Paris, en faveur de laquelle le Conseil municipal et le Conseil général ont chacun voté une subvention de 5 000 francs, avec engagement pendant 10 ans, doit offrir annuellement une somme de 20 000 francs de prix aux chevaux de la circonscription ; la Société des courses de Lyon, société locale qui ne peut chercher de protection qu'auprès des conseils locaux, donnera cette année pour près de 60 000 francs de prix.

Il serait donc injuste de doter aussi largement une société dont le siège n'est pas à Lyon, et de ne pas soutenir dans des proportions au moins égales à celles du passé, une société locale comme la Société des courses de Lyon, qui depuis 1867 a donné à l'élevage français pour plus de 300 000 francs de prix, et aux victimes de la guerre pour plus de 30 000 fr de secours, et qui en outre a rapporté au commerce lyonnais ou à la caisse municipale des somme bien supérieures aux subventions qu'elle a reçues.

Toutes ces considérations doivent plaider en faveur de la réclamation de la Société des courses de Lyon.

J'ose espérer, Monsieur le Conseiller d'État que vous voudrez bien accueillir favorablement notre requête et la présenter au Conseil municipal dans un moment favorable, afin d'essayer de le faire revenir sur son dernier vote.

Nous désirons que ledit Conseil s'inspire des idées du Conseil municipal de Paris, qui, par le vote d'énormes subventions en faveur des sociétés de courses de la capitale, s'associe aux vues du gouvernement et l'aide à soutenir une institution qui seule peut redonner la vie à l'élevage national.

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller d'État, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le Président.

E. Steiner-Pons.

Document N° 2 Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands, 1876

Source : arch. dép. Isère, 1 N 6 / 1, Conseil général, 3^e séance, 27 avril 1876.

Au nom de la Commission des objets divers, M. de Virieu lit un rapport sur l'amélioration de la race chevaline, et dans lequel il rend compte des divers systèmes qui ont été proposés et des discussions auxquelles ils ont donné lieu dans le sein de la Commission.

Ce rapport ne formule aucune conclusion ; mais M. de Virieu en son nom personnel, propose au Conseil de décider :

1° que jusqu'à ce que l'État soit en mesure de fournir au département des étalons en nombre suffisant, des étalons approuvés par l'Inspecteur des haras seront achetés soit en Normandie, soit dans le département, par les soins de M. le Préfet, pour être revendus aux éleveurs ;

2° que les fonds spécialement destinés aux achats d'étalons pourront, sur la demande du jury du concours hippique et de l'Inspecteur des haras, servir à augmenter les primes à donner aux poulinières et aux pouliches et même à primer ou subventionner les poulains dont l'origine ou les qualités autoriseraient à croire qu'ils seront un jour de bons reproducteurs.

M. le Préfet estime qu'il y a lieu de maintenir au budget départemental l'intégralité du crédit affecté à l'amélioration de la race chevaline, et, afin de réaliser les intentions indiquées par le titre même du crédit, d'employer la portion de ce crédit affectée à l'achat de nouveaux étalons d'une manière conforme aux propositions et aux demandes de l'administration des haras. Il ne s'agit plus, en effet, d'un intérêt exclusivement local ; la question, depuis quelques années, a pris une portée beaucoup plus étendue, et de récents débats parlementaires ont révélé son caractère véritable.

Au cours de la discussion qui occupa l'Assemblée nationale, la séance du 29 mai 1874, M. Bocher, rapporteur de la Commission, définissait ainsi les considérations qui doivent guider ceux qui se préoccupent de l'amélioration de la race chevaline :

« Nous faisons une loi qui a pour objet de dire à la culture française : les besoins de l'armée exigent qu'on lui procure désormais un plus grand nombre de chevaux que, même dans le passé on trouvait si difficilement, mais un nombre infiniment supérieur ; nous vous convions à faire les sacrifices et les efforts nécessaires pour fournir à l'armée les ressources dont elle a besoin. Voilà le projet de loi ».

Expliquant que la loi en discussion était la conséquence nécessaire de la loi sur la réorganisation de l'armée et précisant les besoins, il ajoutait : « Nous devons demander au pays les moyens d'acheter chaque année 200 étalons... parce qu'il faut à l'État, quoi ? Non par une éventualité, non par une possibilité, mais la certitude que les canons qu'il a fait fondre, que les caissons qu'il a commandés, seront traînés par un nombre de chevaux suffisant... Il ne s'agit ici ni d'intérêt local, ni d'intérêt particulier. On a cité la Bretagne, la Normandie, et... il s'agit d'un intérêt supérieur, il s'agit de la défense et de la sécurité du pays... Il faut absolument pour les besoins de l'armée (je vous dirai les chiffres tout à l'heure), pour assurer les nécessités de la remonte, non seulement qu'on achète des chevaux, mais qu'on fasse des chevaux... le jour où il faudra passer du pied de paix au pied de guerre, quelle est la quantité de chevaux dont vous aurez besoin immédiatement ? 176000... Une très

grande quantité de chevaux qu'on demandait autrefois aux races de trait devront être demandés dorénavant aux races légères. Une très grande partie de l'artillerie devra être montée par des attelages plus légers, en chevaux de même espèce que ceux de la cavalerie. Non seulement il faut 176000 chevaux le jour où vous passerez du pied de paix au pied de guerre, mais il faut qu'une partie de ces chevaux soit de l'espèce qui, malheureusement est la moins nombreuse en France... »

On sait d'ailleurs, ajoute M. le Préfet, quels sont les efforts journaliers de l'administration de la guerre, à l'effet de créer un matériel d'artillerie d'une traction facile même pour des chevaux de cavalerie. Il ne faut pas s'exposer à rendre stériles tous ces travaux qui perfectionnent notre artillerie.

Le rapporteur de la Commission parlementaire exposait ensuite les moyens à employer : « Il faut que l'élevage en France soit amélioré successivement, raisonnablement, peu à peu dans toutes les régions, de façon que tous les services soient satisfaits avec des chevaux d'une espèce meilleure qu'aujourd'hui, et que, à un moment donné, lorsque l'administration de la guerre aura à chercher dans le pays les 176000 chevaux dont elle a besoin, elle puisse les trouver. Eh bien ! En ce moment-ci, ce nombre de chevaux n'existe pas, vous le savez ; vous en avez les preuves, hélas ! Il y en a une qui est bien récente : il y a la preuve de la guerre ! »

Il terminait enfin en invoquant l'exemple des pays étrangers, et ces considérations sont trop graves pour ne pas intéresser le Conseil général :

« Tout autour de nous, que font les puissances étrangères ? La population chevaline y offre bien d'autres ressources que la nôtre. Que fait la Russie ? Elle a 6000 étalons de l'État ! Que fait l'Autriche dans ses haras ? Elle avait 3000 étalons, elle en double le nombre ; 6000 appartiennent à l'État. Et la Prusse ? Elle produit elle-même tous les étalons qu'elle entretient dans ses dépôts ; et non seulement elle les y entretient, mais elle envoie en France sur nos propres marchés, et en Angleterre, ses acheteurs. Là où nous ne pouvons pas acheter un étalon 20000 francs, elle en paie un 150000 fr. Elle en pousse un autre jusqu'à 320000 fr. ! Avec quelle cavalerie la Prusse est-elle entrée sur notre territoire, dans ces mêmes plaines de la Champagne où elle eut autrefois affaire à nos pères avec une cavalerie mal montée qui ne pouvait se maintenir ni même suivre l'armée ? Nous l'y avons vue lors de la dernière guerre avec une cavalerie nombreuse, forte, bien nourrie.

Voilà ce que nous enseigne l'expérience.

Voilà la leçon que nous avons reçue !

Leçon sanglante, cruelle, que nous ne devons pas oublier, qui nous apprend (elle nous a coûté cher) que désormais nous devons avoir moins de présomption, moins de confiance, plus de prévoyance et plus de constance.

« Ce n'est pas une question de budget ; c'est une question nationale au premier chef, c'est une question de défense et de sécurité ! »

Voilà le point de vue auquel a été envisagée au sein de l'Assemblée nationale la nécessité de l'amélioration de la race chevaline, et c'est sous l'inspiration d'une pensée de défense nationale qu'on a été entrepris tous les achats d'étalons destinés à produire dans le pays des améliorations de nature à satisfaire efficacement aux exigences militaires.

Le recensement des chevaux a donné dans le département de l'Isère le chiffre de plus de 20000 chevaux et juments susceptibles d'être, en cas de mobilisation, requis pour l'un des services de l'armée. Mais dans ce nombre, que de non-valeur ! Un grand nombre de chevaux sont écartés par les Commissions de recrutement, comme n'ayant pas les aptitudes nécessaires pour le service militaire. Dans ce nombre que de chevaux surtout que leur mauvaise conformation ne permettra pas d'affecter aux services si importants définis par l'orateur cité tout à l'heure.

Les 176000 chevaux sur lesquels l'armée doit pouvoir compter ne rendront les services qu'on en attend qu'autant qu'ils seront appropriables aux nécessités des diverses branches de

l'administration de la guerre. Il faut donc être sûr de pouvoir les recruter au moment nécessaire, conformément aux exigences de l'autorité militaire compétente.

Un seul moyen peut mener à ce but. Répandre dans le pays des producteurs conformes aux types préférés, encourager la production de l'espèce par les étalons de ces races modèles, empêcher enfin que pour réaliser un gain facile ou éviter un entretien coûteux, l'éleveur ne cherche dans l'exportation l'écoulement de ses produits.

La première partie de ce programme sera aisément réalisable par les achats d'étalons opérés sous les auspices de l'administration de la guerre dont la direction des haras ne fait en ce moment que suivre les inspirations.

Il serait donc inexact de prétendre que la préférence accordée par les haras à certaines races sur d'autres doivent disparaître, par cela seul que l'acclimatation serait plus difficile dans tel département que dans tel autre. L'administration des haras obéit dans ces choix à une pensée d'un ordre élevé dont les discussions au sein de l'Assemblée nationale ont révélé le véritable caractère.

Ce serait donc entraver l'œuvre de réorganisation de la cavalerie et de l'artillerie françaises que de vouloir substituer aux choix de l'administration des haras d'autres choix plus appropriés peut-être à certaines convenances locales, mais qui ne satisferaient plus aux exigences éventuelles d'une mobilisation.

Telles sont les considérations qui doivent décider le Conseil général à continuer les achats d'étalons. Cette situation ne présente d'ailleurs qu'un caractère transitoire. Lorsque par les soins de l'administration des haras, les achats annuels de 200 étalons auront porté au chiffre nécessaire la population de nos haras, il deviendra possible de modifier l'emploi des ressources destinées à l'amélioration de la race chevaline.

Jusqu'à-là, un devoir de patriotisme oblige l'administration à proposer les étalons destinés à reproduire les types adoptés par l'autorité militaire.

Ce premier résultat obtenu, l'amélioration de la race de pays devra se poursuivre efficacement par l'extension des concours de juments poulinières fort peu suivis jusqu'à ce jour.

Le tableau des pouliches et poulinières primées dans ces dernières années présente en effet de nombreux *desiderata*.

Il faut en premier lieu, signaler l'inconvénient qui résulte de ce que trop souvent les produits primés sont immédiatement vendus et exportés. Il est indispensable de les maintenir dans le pays pour continuer à améliorer la race. De plus, non seulement le chiffre des animaux primés est relativement peu élevé, mais l'administration a dû constater fréquemment la qualité inférieure des produits primés et le peu de titre qu'ils avaient à ces récompenses.

Ils auront un résultat plus efficace lorsque l'éleveur se trouvera plus intéressé à les mériter. C'est un fait certain que le montant des primes n'offre pas à l'éleveur un dédommagement suffisant aux soins que lui coûte l'élevage, ni une compensation rémunératoire aux bénéfices de l'exportation.

Lorsque par l'élévation du chiffre de la prime, le propriétaire ne se trouvera plus sollicité à vendre au dehors du département ses meilleurs produits, il ne demandera pas mieux que de les y conserver. La condition imposée aux éleveurs de ne point exporter les pouliches et poulinières primées ne les écartera plus du concours où l'on verra dès lors figurer des types plus parfaits et plus aptes à l'amélioration de l'espèce.

Ce résultat ne pouvait être atteint jusqu'à ce jour. Le chiffre insuffisant des primes y faisait obstacle ; il ne compensait point pour l'éleveur la nécessité de conserver dans le département les produits de son écurie.

En résumé, deux conclusions se dégagent de la situation qui vient d'être exposée. La première, c'est la nécessité de ne pas entraver l'œuvre de défense poursuivie par l'administration de la guerre dans l'achat des types actuels d'étalons, la nécessité par

conséquent, d'ajourner toute modification à ce régime, jusqu'au moment où les exigences supérieures auront été satisfaites. La seconde, c'est l'amélioration de la race par la multiplication des concours de pouliches et de poulinières et le maintien dans le pays des produits supérieurs par l'élévation des primes décernées à ceux qui auront obtenu les meilleurs résultats pour l'amélioration de la race chevaline.

Après avoir entendu les observations de M. le Préfet et celles de M. Peyrieux et de M. Richard-Bérenger, le Conseil, sur la demande de M. Authoard, président de la Commission des objets divers, prononce le renvoi à la Commission qui devra en délibérer de nouveau et formuler des conclusions.

La Séance est levée à six heures et demie et celle de demain fixée à deux heures de l'après-midi.

Le Président, le Secrétaire.

Document N° 3 Les financements départementaux relatifs à l'amélioration de la race chevaline en Isère pour l'année 1885

Source : arch. dép. Isère, 1 N 6 / 4, séance N°5, 22 août 1884

Au nom de la Commission du budget, M. Pascal lit un rapport concluant à ce que le conseil vote un crédit de 12000 fr. pour l'amélioration de la race chevaline et qui serait distribué intégralement en primes dans les concours hippiques.

M. Vogeli, par voie d'amendement, propose au Conseil d'adopter purement et simplement les propositions de M. le Préfet tendant au vote d'un crédit de 12000 francs pour l'amélioration de la race chevaline et sur lequel serait prélevé : 2300 fr. pour la Société des courses de La Tour-du-Pin ; 1000 fr. pour la Société des courses de Bourgoin. Il fait observer que les courses de La Tour-du-Pin présentent des avantages marqués que le représentant le plus intéressé n'est pas là pour défendre ; il est d'avis que la question n'est pas si urgente pour ne pas pouvoir être remise à l'année prochaine ; le Conseil à la suite d'un débat contradictoire, pourra alors prendre une décision en toute connaissance de cause. M. Durand-Lavoyat appuie l'amendement de Vogeli et ajoute qu'il résulte de ces opérations du jury que l'amélioration de la race chevaline a été surtout remarquable à La Tour-du-Pin et assez faible ailleurs. On peut donc affirmer que le crédit affecté aux courses a donné d'excellents résultats à La Tour-du-Pin et ce n'est pas dans ces circonstances alors surtout que le représentant des intérêts dont il s'agit est absent par un fait indépendant de sa volonté, que le Conseil doit supprimer toute subvention.

M. Saulnier appuie l'amendement de M. Vogeli. M. Marion fait remarquer que les conclusions de la commission du budget sont trop radicales, le Conseil ne pouvant revenir brusquement sur des décisions antérieures, mais en présence de la création d'un nouveau concours hippique à Saint-Marcellin, il propose, par voie d'amendement, de réduire la subvention allouée annuellement à la Société des courses de La Tour-du-Pin.

M. Roujat rappelle que depuis plusieurs années le Conseil général alloue avec subvention à la Société des courses de La Tour-du-Pin et qu'il a reconnu l'année dernière qu'il y avait lieu de la continuer. Il dit qu'il ne veut pas se prononcer entre l'élevage et la production du cheval, mais qu'il estime qu'avant de supprimer la subvention de la Société des courses de La Tour-du-Pin il serait bon que celui qui a le mieux à donner des arguments en faveur du maintien, absent pour une cause indépendante de sa volonté, soit entendu et qu'un débat contradictoire puisse avoir lieu. M. Roujat insiste pour l'adoption des propositions de M. le Préfet.

M. Gaston s'associe aux observations de M. Roujat. Il ajoute que l'année dernière semblable discussion a déjà eu lieu sur cette question et qu'il ne croit pas qu'à quelques mois d'intervalle le Conseil puisse se déjuger sans qu'aucun fait nouveau se soit produit.

M. Pascal maintient ses conclusions.

M. le Président met aux voix l'amendement de M. Vogeli qui est adopté par le Conseil.

CHAPITRE XVIII LA FÊTE ÉQUESTRE AUX CHAMPS : TYPOLOGIE DES SOCIÉTÉS DE COURSES DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Document N°1 Société hippique du département de l'Ain, 1864

Source : Notes et documents sur la Société hippique départementale de l'Ain, Bourg-en-Bresse, Imprimerie J.M Villefranche, 1884, 69 pages, pp. 21-26

Statuts

Article 1^{er}

Le but de la Société est de développer la production et de favoriser l'amélioration du cheval dans le département de l'Ain.

Art. 2.

Elle prend le titre de : Société hippique du département de l'Ain.

Son siège est fixé à Châtillon-les-Dombes et ne pourra être transféré ailleurs.

Art. 3.

Elle aura des courses au trot ; elle donnera des primes aux juments suitées, aux pouliches et aux meilleurs attelages.

Art. 4.

Elle s'efforcera d'assurer au pays le plus grand nombre d'étalons possible, d'établir des stations et d'importer de bonnes juments poulinières de demi-sang.

Elle adoptera comme type unique l'étalon de demi-sang anglo-normand.

Art. 5.

Elle aura des commissaires chargés, dans chaque localité, d'étudier la race chevaline, de rendre un compte exact de ce qui la concerne et de donner des conseils aux éleveurs.

Art. 6

La durée de la Société est illimitée. Elle se composera de membres fondateurs et de membres libres.

Art. 7.

Les membres fondateurs s'engagent pour cinq années en souscrivant la somme de CENT FRANCS payable en totalité ou en annualités par VINGT FRANCS.

Le même membre peut prendre plusieurs souscriptions de fondateur.

Les membres libres paieront une cotisation annuelle de VINGT-CINQ FRANCS.

Art. 8.

Le nom des fondateurs est inscrit sur un registre spécial constatant le nombre de leurs souscriptions.

Un brevet de fondateur de la Société est délivré à tout souscripteur qui justifie du paiement intégral de sa souscription.

Les fondateurs ont droit pour chaque souscription à une entrée gratuite aux courses.

Ils sont seuls appelés à faire partie de l'Assemblée générale. Ils recevront gratuitement les publications que la Société jugera convenable de faire.

Art. 9.

Les souscriptions et cotisations datent du 1^{er} janvier de l'année où elles sont versées.

La constitution de la Société date du 28 mai de la présente année 1864 ; mais les souscriptions et cotisations courront à partir du 1^{er} janvier dernier.

Art. 10.

La Société est dirigée par un Conseil supérieur composé de quarante-cinq membres pris parmi les fondateurs, ayant renouvelé leurs souscriptions, et appartenant à chaque arrondissement dans les proportions suivantes :

Dix-neuf à l'arrondissement de Trévoux,

Quinze à l'arrondissement de Bourg,

Six à l'arrondissement de Belley,

Trois à l'arrondissement de Nantua,

Deux à l'arrondissement de Gex.

La représentation de chaque arrondissement dans le Conseil supérieur devra toujours être maintenue dans les proportions ci-dessus.

Art. 11.

Le Conseil supérieur est nommé pour la première fois par M. le Préfet de l'Ain.

La durée de ses fonctions sera de cinq ans.

Les membres sortants sont désignés par le sort et peuvent être réélus.

En cas de décès ou de démission d'un des membres, le Conseil supérieur procédera à son remplacement.

Art. 12.

Le Conseil supérieur nommera chaque année un Président, quatre Vice-Présidents, un secrétaire et un Trésorier.

M. le Préfet de l'Ain et M. l'Inspecteur général des Haras sont de droit Présidents d'honneur de la Société.

Art. 13.

Le Conseil supérieur se réunit sur la convocation du Président ou, à son défaut, d'un des Vice-Présidents.

Les lettres de convocation seront envoyées à tous les membres dix jours à l'avance et indiqueront l'objet de la délibération.

Il pourra toujours être convoqué d'urgence par M. le Préfet.

Pour être valable, toute délibération devra être prise par quinze membres au moins y compris le Président et le Secrétaire.

Art. 14.

Le Conseil supérieur a les pouvoirs les plus étendus pour tout ce qui concerne la direction et l'administration de la Société.

Il tient un registre de ses délibérations, délivre les brevets de fondateurs et mandate les dépenses.

Il arrête tout règlement pour l'achat et la vente des étalons et juments poulinières, ainsi que les programmes des Courses et Concours.

Il nomme des commissions temporaires ou permanentes, prises dans son sein ou parmi d'autres fondateurs, avec la faculté de leur adjoindre des hommes spéciaux.

Il désigne les Commissaires appelés à remplir les fonctions déterminées par l'art. 5, propose les juges des courses et les jurys des concours.

Il statue sur les demandes d'admission de nouveaux membres de la Société ; les demandes doivent être adressées au Président.

Il peut tenir ses réunions à Châtillon-les-Dombes et à Bourg.

Art. 15.

Une assemblée générale des fondateurs se tiendra annuellement au siège de la Société. Le jour en sera indiqué par affiches et par insertions dans les journaux du département.

Elle a pour mission :

1° D'entendre le rapport qui lui sera présenté par le Conseil supérieur sur les travaux et la situation de la Société ;

2° De recevoir et d'approuver les comptes de l'année précédente ;

3° De nommer les membres du Conseil supérieur ;

4° de réviser les statuts et de les modifier, s'il y a lieu.

Art. 16.

Toute proposition de modification des statuts, faites sans l'initiative du Conseil supérieur, devra être signée par vingt fondateurs au moins et approuvée par le Conseil supérieur, avant d'être soumise à l'Assemblée générale.

La majorité des deux tiers des membres présents est nécessaire pour l'adoption d'une modification aux statuts.

Art. 17.

Les dispositions de l'article 2, en ce qui concerne le siège de la Société, et celles de l'article 4, relatives à la race des étalons, ne peuvent être modifiées.

Art. 18.

Les ressources de la Société se composent des souscriptions des membres fondateurs, des cotisations des membres libres, des subventions et dons qu'elle pourra recevoir.

Dans les six premiers mois de sa fondation, la Société devra avoir acquis un terrain de quinze à Vingt hectares propres à l'établissement d'un hippodrome et situé dans un rayon d'environ deux kilomètres de la ville de Châtillon-les-Dombes. Les ressources de la Société seront ainsi employées :

1° aux frais de son installation ;

2° à l'acquisition d'étalons anglo-normands et de juments poulinières

3° À distribuer des primes ;

4° à donner des prix de courses.

Art. 19.

Le Conseil supérieur devra tenir un *Stud Book* des chevaux de l'Ain, qu'il établira par un relevé des cartes de saillie ou autre déclaration authentique.

Il publiera, dès que les ressources de la Société le permettront, un bulletin spécial renfermant tout ce qui peut intéresser les éleveurs et destiné à répandre les notions de nature à les éclairer.

Art. 20.

Il pourra être établi dans l'avenir, par les soins de la Société, une école départementale de dressage.

Le Conseil supérieur institué en conformité des articles 10 et 11, se compose de :

MM. Le comte Léopold de Hon, député au corps législatif, Président de la Société ;

Vice-Présidents :

Bodin, député au Corps législatif ;

Le colonel Durand de Chiloup ;

De Borde ;

Comte Douglas ;

Georges Lesne de Molaing, Trésorier

Méziat, Secrétaire.

Vicomte de la Boulaye ; Albanel ; baron Ducret de Lange ; Chambaud ; Château ; Siraudin ; Camille Durand de Chiloup ; de Tavernost ; O'Brien ; Delaporte, De Monay ; Comte Douglas ; Vicaire, vice-président du Conseil général ; de la Barge de Certeau ; de la Servette ; vicomte de Jonage, comte d'Angeville ; de Tricaud ; vicomte de la Ferrière, vice-président du Conseil général ; baron de Béost ; comte de la Rochette ; de Monicault fils ; Guillebaud ; Clément-Désormes ; Attale Daudé ; Janin ; Bonnardel ; Jullien ; Nazareth ; Bonnet ; de Roman-Ferrari ; Péricaud ; de Valbreuse ; Rival.

Document N° 2 Statuts de la Société d'encouragement pour l'amélioration de la race chevaline de l'Isère, 1864

Source : arch. dép. Isère, 150 M 4

Société d'encouragement pour l'amélioration de la race de chevaux du département de l'Isère.

La production et l'élevage du cheval ont une importance relativement considérable dans le département de l'Isère, principalement dans les arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne. La population chevaline y atteint le chiffre de 30 000 et sur ce nombre on compte près de 13 000 juments au-dessus de quatre ans, dont la plupart sont des poulinières.

De nombreux encouragements ont été accordés par le Conseil général et par l'État, en vue de l'amélioration de notre race de chevaux. Mais malheureusement, les résultats obtenus jusqu'à ce jour sont loin d'être satisfaits, et la valeur des élèves adultes est restée très au-dessous de ce qu'elle devrait être pour que l'élevage pût devenir rémunérateur.

La création d'une Société constituée à l'instar des sociétés d'agriculture et ayant pour objet spécial le développement de cette branche importante de notre industrie agricole, ne peut manquer d'apporter un prompt remède à un tel état de choses dont la prolongation serait d'autant plus regrettable que tout progresse autour de nous et que l'infériorité de nos produits ne tardera pas à éloigner les acheteurs.

En effet, par l'entremise de ses membres répandus dans tout notre territoire départemental, cette Société pourra faire sentir son action bienfaisante partout où besoin sera, jusque dans les plus modestes exploitations. Il lui sera facile de faire parvenir aux éleveurs d'utiles renseignements de toute nature, d'enregistrer les poulains améliorés, de signaler ceux qui auront quelque valeur et d'en provoquer la vente à des prix avantageux pour l'éleveur.

D'autre part, la cotisation annuelle des sociétaires créera de nouveaux moyens d'encouragement dont la Société fera l'usage qui lui paraîtra le plus profitable, soit en distribuant des primes, des subventions ; soit, lorsque le moment en sera venu, en organisant des courses de chevaux de service, des courses au trot principalement.

Dans tous les pays d'élevage, les courses ont été d'un grand secours pour l'amélioration. Ces spectacles, en effet, font apprécier le bon cheval et forment peu à peu de bons palefreniers. Les plus arriérés ne tardent pas à reconnaître que le cheval qui gagne sur l'hippodrome est issu d'un bon étalon et que son éducation a été l'objet de soins intelligents.

Nos courses auront, dans le principe, peu d'intérêt ; mais elles progresseront promptement, ainsi qu'il est arrivé dans d'autres départements. Dans tous les cas, elles seront une occasion de distribuer des primes, sous une forme nouvelle, aux chevaux qui ne peuvent être présentés dans les concours officiels. À ce titre, elles auront leur utilité immédiate.

Société d'encouragement pour l'amélioration de la race de chevaux du département de l'Isère Règlement

Article 1^{er}

La Société prendra le titre : Société d'encouragement pour l'amélioration de la race de chevaux du département de l'Isère.

Art. 2.

Le but de la Société est d'encourager la production et l'amélioration du cheval dans le département de l'Isère et de faciliter l'écoulement des produits.

Art. 3.

La Société sera représentée par un bureau composé d'un président, d'un vice-président et de quatre membres, parmi lesquels seront pris le secrétaire et le trésorier. À l'exception du président et du vice-président, les autres membres devront appartenir à des arrondissements différents.

Art. 4.

De plus, dans chaque canton, un commissaire, nommé par le président, sera chargé d'étudier les intérêts et les besoins de l'Industrie chevaline, de donner ou de transmettre des conseils aux éleveurs, de signaler les produits ayant quelque valeur. Il rendra compte de ses observations au membre du bureau de son arrondissement, qui les transmettra au président, en donnant son avis.

Art. 5.

M. le Préfet de l'Isère est président d'honneur et M. le Directeur du dépôt impérial d'Annecy, est membre honoraire du bureau.

MM. les vétérinaires du département sont membres honoraires de la Société.

Le président et les membres du bureau seront nommés par l'assemblée générale. Cependant, pour la première fois, le bureau sera constitué par M. le Préfet.

Art. 6.

Le bureau aura l'initiative de toutes mesures à prendre et la libre administration des fonds de la Société, après le programme fixé par l'assemblée générale, à laquelle il devra rendre compte de ses opérations.

Art. 7.

Un rapport sur la situation de l'élevage et sur ce qui aura été fait par la Société dans le but de l'encourager, sera adressé à M. le Préfet avant le 1^{er} juillet de chaque année.

Art. 8.

Dans toutes les discussions entre les membres du bureau, le président a voix prépondérante. En l'absence des autres membres dûment convoqués, le président prend toutes les décisions.

Art. 9.

Le président aura le droit de convoquer les assemblées générales ou particulières, de nommer tous ceux qui seront appelés à un titre quelconque à agir au nom de la Société, de remplacer provisoirement les membres du bureau absents ou démissionnaires, ou de s'adjoindre provisoirement et dans certains cas dont il sera juge, d'autres membres dont le concours lui semblera utile.

Art. 10.

Les statuts et toutes les modifications qui pourront y être faites seront approuvés, d'abord, par l'assemblée générale et, ensuite, par le Préfet.

Art. 11.

Lorsque l'assemblée générale ou particulière aura été régulièrement convoquée, quel que soit le nombre de membres présents, les décisions prises seront valables.

Art. 12.

La cotisation annuelle des sociétaires sera de 30 fr., payable d'avance. L'engagement sera pris pour trois ans et datera du 1^{er} janvier de l'année courante. Toute personne qui n'aura pas adressé sa démission au président six mois avant la fin des trois ans, sera présumée avoir renouvelé son engagement pour trois ans.

Art. 13.

Il y aura aussi des souscripteurs. La souscription sera libre, mais ne pourra pas être inférieure à 5 fr. Les conditions sont les mêmes que pour la cotisation des membres sociétaires (art. 12).

Art. 14.

Quiconque aura remporté un prix ou reçu une prime supérieure à 80 francs sera tenu de souscrire pour trois ans. Le chiffre de la souscription sera au moins de 5 francs par an.

Art. 15.

Les fonds de la Société se composeront :

1° Des cotisations et des souscriptions ;

2° Des subventions que l'État et le département voudront bien accorder.

3° Des recettes faites, les jours de courses, par les entrées.

Art. 16.

Il sera tenu un *Studbook* pour le département de l'Isère. Ce registre sera établi d'après les cartes de saillies ou autres déclarations authentiques. Les extraits d'étalons de pur sang ou de demi-sang pourront seuls y être inscrits.

Art. 17.

De concert avec l'administration, la Société veillera à ce que de bons étalons soient introduits dans le département. Elle surveillera l'établissement des stations et provoquera, s'il est possible, les modifications reconnues utiles, ou même le déplacement, l'échange et la vente des étalons.

Art. 18.

La Société établira des courses dans un ou plusieurs des principaux centres d'élevage. La grande majorité des prix devra être réservée aux chevaux nés ou élevés dans le département. Ces courses, ayant pour but de développer les qualités des chevaux de service, auront lieu principalement au trot. Les chevaux seront montés ou attelés, mais les jockeys ou les conducteurs devront être attachés à l'exploitation à laquelle le cheval appartiendra. Toute dérogation à cette disposition devra être autorisée par le Président.

Art. 19.

Le Président présentera ultérieurement l'approbation de l'assemblée générale, le règlement spécial des courses.

Art. 20.

La Société pourra donner des primes ou de subventions qui paraîtront de nature à stimuler d'une manière spéciale le zèle des éleveurs.

Par arrêté de M. le Préfet de l'Isère, en date du 27 août 1864, la Société d'encouragement pour l'amélioration de la race des chevaux du département de l'Isère a été autorisée, à la charge de se conformer au présent règlement, qui est approuvé.

Composition provisoire du bureau de la Société.

MM. Flocard de Mépieu, député, membre du Conseil général, propriétaire à Sermérieu, *Président*.

Le Marquis de Virieu, membre du Conseil général, propriétaire au château de Pupetière, sur Virieu, *Vice-Président*.

Jourdan, membre du Conseil général, propriétaire à Anjou, arrondissement de Vienne, *Sécrétaire*.

Humbert, notaire à Virieu, arrondissement de la Tour-du-Pin, *Trésorier*.

Charvet, neveu, docteur en médecine à Grenoble, arrondissement dudit.

Le Marquis Gaston de Marcieux, propriétaire au château de Crépol, arrondissement de Saint-Marcellin.

Document N° 3 Lettre du marquis de Virieu au Préfet de l'Isère relative aux modalités d'acquisitions des étalons du haras départemental par la Société hippique de l'Isère, 1868

Source : arch. dép. Isère, 150 M 6.

10 juillet 1868

Monsieur le Préfet.

Je viens appeler votre attention sur les conséquences inévitables du système en usage pour la remonte de notre haras départemental.

Les étalons sont achetés en Normandie par les soins de l'administration et ensuite revendus aux éleveurs par la voie des enchères publiques.

Ces étalons sont dotés d'une prime de 500 à 700 fr. Le produit des saillies ajouté à la prime complète un revenu de 200 fr. au minimum.

Mais quelque considérable que soient ces avantages, l'obligation de déboursier immédiatement le prix d'achat de l'étalon éloigne les éleveurs des enchères. Il en résulte un état de choses également préjudiciable aux finances départementales et à l'industrie chevaline.

Ainsi en 1867, 4 étalons qui avaient coûté 11953 fr. n'ont été revendus que 5151. Trois de ces étalons seulement ont été vendus le jour des enchères. Le 4^e n'a pu être placé qu'après plusieurs semaines d'attente. Deux sont allés dans des localités où déjà plusieurs étalons approuvés faisaient la monte, tandis que d'autres localités ayant de l'importance au point de vue de la production du cheval n'ont pu encore se procurer un bon reproducteur.

Les capitaux malheureusement font entièrement défaut aux agriculteurs de notre pays, et le plus souvent ceux-ci ne sont pas en mesure de faire les fonds nécessaires pour payer un étalon au prix cependant bien bas de 1100 à 1600 fr.

Je vous demande la permission d'insister pour que vous proposiez au Conseil général d'adopter une manière d'opérer plus en rapport avec les besoins du pays et plus propres à assurer un utile emploi des subventions accordées en vue de l'amélioration de l'espèce chevaline.

Il faudrait que les acheteurs pussent se libérer en profitant des bénéfices que leur procurent les étalons. Il faudrait par conséquent que le paiement du prix d'achat ne fût exigible qu'après un délai assez long.

Pour obtenir ce résultat sans trouble pour la comptabilité générale, il suffirait que la subvention, au lieu d'être votée chaque année pour l'exercice suivant, fût accordée pour plusieurs années, à la Société hippique à la charge pour elle de pourvoir aux remontes annuelles d'étalon sous le contrôle de l'administration. L'intervention de la Société hippique est ici nécessaire pour faciliter les opérations et pour représenter vis-à-vis de l'État l'industrie privée qui seule peut prétendre aux primes. On pourrait dans ce cas escompter les annuités à venir pour faire face aux frais d'acquisition d'étalon sans demander aux éleveurs aucun déboursé immédiat. Les primes perçues directement par la Société hippique viendraient peu à peu éteindre la dette de l'acheteur et permettre d'entretenir l'effectif des étalons au complet. Enfin les étalons seraient placés où besoin serait. Pendant 8 années les primes seraient acquises à la Société hippiques qui supporterait tous les risques, toutes les pertes. À l'expiration de la 8^e année l'étalon appartiendrait au détenteur (il aurait 11 ans et serait encore en valeur).

On n'aurait pas à redouter les inconvénients du système de dépôt gratuit car l'étalon appartiendrait en réalité au détenteur dès le premier jour. L'abandon de la prime pendant huit ans n'aurait d'autres objets que de rembourser le prix du cheval et d'assurer le preneur contre tous les risques.

À ceux qui prendraient un étalon à leurs risques on pourrait remettre le tiers de la valeur du prix de revient.

J'ose espérer, Monsieur le Préfet, que vous voudrez bien prendre en considération les observations que j'ai l'honneur de vous soumettre. Les modifications que je demande sont je crois nécessaires. Elles pourraient avoir lieu sans aucune dépense nouvelle de la part du département et les fonds alloués par le Conseil général à l'industrie chevaline seraient plus utilement employés.

Veillez agréer Monsieur le Préfet l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Marquis de Virieu.

Document N° 4 Les financements départementaux relatifs à l'amélioration de la race chevaline en Isère pour l'année 1885

Source : arch. dép. Isère, 1 N 6 / 4, séance N°5, 22 août 1884.

Au nom de la Commission du budget, M. Pascal lit un rapport concluant à ce que le conseil vote un crédit de 12000 fr. pour l'amélioration de la race chevaline et qui serait distribué intégralement en primes dans les concours hippiques.

M. Vogeli, par voie d'amendement, propose au Conseil d'adopter purement et simplement les propositions de M. le Préfet tendant au vote d'un crédit de 12000 francs pour l'amélioration de la race chevaline et sur lequel serait prélevé : 2300 fr. pour la Société des courses de La Tour-du-Pin ; 1000 fr. pour la Société des courses de Bourgoin. Il fait observer que les courses de La Tour-du-Pin présentent des avantages marqués que le représentant le plus intéressé n'est pas là pour défendre ; il est d'avis que la question n'est pas si urgente pour ne pas pouvoir être remise à l'année prochaine ; le Conseil à la suite d'un débat contradictoire, pourra alors prendre une décision en toute connaissance de cause. M. Durand-Lavoyat appuie l'amendement de Vogeli et ajoute qu'il résulte de ces opérations du jury que l'amélioration de la race chevaline a été surtout remarquable à La Tour-du-Pin et assez faible ailleurs. On peut donc affirmer que le crédit affecté aux courses a donné d'excellents résultats à La Tour-du-Pin et ce n'est pas dans ces circonstances alors surtout que le représentant des intérêts dont il s'agit est absent par un fait indépendant de sa volonté, que le Conseil doit supprimer toute subvention.

M. Saulnier appuie l'amendement de M. Vogeli. M. Marion fait remarquer que les conclusions de la commission du budget sont trop radicales, le Conseil ne pouvant revenir brusquement sur des décisions sur ces décisions antérieures, mais en présence de la création d'un nouveau concours hippique à Saint-Marcellin, il propose, par voie d'amendement, de réduire la subvention allouée annuellement à la Société des courses de La Tour-du-Pin.

M. Roujat rappelle que depuis plusieurs années le Conseil général alloue avec subvention à la Société des courses de La Tour-du-Pin et qu'il a reconnu l'année dernière qu'il y avait lieu de la continuer. Il dit qu'il ne veut pas se prononcer entre l'élevage et la production du cheval, mais qu'il estime qu'avant de supprimer la subvention de la Société des courses de La Tour-du-Pin il serait bon que celui qui a le mieux à donner des arguments en faveur du maintien, absent pour une cause indépendante de sa volonté, soit entendu et qu'un débat contradictoire puisse avoir lieu. M. Roujat insiste pour l'adoption des propositions de M. le Préfet.

M. Gaston s'associe aux observations de M. Roujat. Il ajoute que l'année dernière semblable discussion a déjà eu lieu sur cette question et qu'il ne croit pas qu'à quelques mois d'intervalle le Conseil puisse se déjuger sans qu'aucun fait nouveau se soit produit.

M. Pascal maintient ses conclusions.

M. le Président met aux voix l'amendement de M. Vageli qui est adopté par le Conseil.

Document N°5 Société des courses de Vienne pour l'amélioration de la Race chevaline, 1888

Source : A.N. 9 HA 63

[*Société autorisée le 11 avril 1889 et dissoute le 3 juin 1933*]

Règlement

Art. 1^{er}.

Il est établi à Vienne une société ayant pour but l'amélioration de la race chevaline. Elle prend le nom de Société des courses de Vienne, et fixe son siège en ladite ville.

Art. 2.

La Société est formée pour cinq ans ; chaque adhérent s'engage à payer 20 fr. par an. On peut prendre plusieurs souscriptions et, par le fait du paiement, chaque souscripteur devient membre de la société. Les mineurs ne pourront faire partie de la société sans l'autorisation de leurs parents ou tuteurs.

Art. 3.

La Société est administrée par un Bureau et une Commission. La Commission sera composée de 20 membres, et le Bureau comprenant : 1 Président d'honneur, 1 Président, 1 Trésorier et 1 Secrétaire, sera choisi dans la Commission. La Commission sera renouvelée chaque année en assemblée générale, par voie d'élection, au scrutin secret ; les membres sortants sont rééligibles.

Art. 4.

Les délibérations de la Commission seront valables toutes les fois qu'à la suite d'une convocation régulière adressée à tous ses membres, onze d'entre eux y auront pris part.

Art. 5.

Le programme des courses est préparé et arrêté par la Commission en temps utile. Il est soumis à l'approbation de l'autorité supérieure assez tôt pour pouvoir être publié deux mois à l'avance. Trois Commissaires nommés par la Commission seront spécialement chargés de veiller à l'ordre et à la régularité des courses. Ils jugeront, en dernier ressort, toutes les contestations qui pourraient surgir sur l'hippodrome entre les Jockeys et les propriétaires de chevaux. Le règlement des trois grandes sociétés de courses est adopté et fera loi pour toutes les courses de la Société. Il sera fait un règlement spécial pour les courses de chevaux du pays.

Art. 6.

Une réunion générale des souscripteurs a lieu tous les ans à l'époque fixée par le Bureau. Les Sociétaires reçoivent une convocation individuelle, qui leur indique le jour, l'heure et le lieu de la réunion. Les délibérations sont valables, quel que soit le nombre des membres présents. L'Assemblée générale de la Société peut être convoquée extraordinairement par la Commission, dans toutes les circonstances qui rendraient cette convocation nécessaire.

Art. 7.

Le recouvrement des souscriptions devra avoir lieu à partir du 1^{er} mars de chaque année de chaque année, et devra être effectué avant le 1^{er} juin.

Art. 8.

Chaque souscripteur a droit à :

1° l'entrée de la piste et des tribunes les jours de courses ;

2° à 3 cartes de dames ou enfants ; il aura également droit à l'entrée de sa voiture.

Art. 9.

L'engagement de tout membre de la Société cesse par le fait de sa mort, et pour les fonctionnaires civils et militaires par leur changement de résidence.

Art. 10.

La comptabilité du trésorier de la Société est tenue par exercice ; elle est réglée et arrêtée par la Commission, et il en est donné connaissance en assemblée générale.

Art. 11.

En cas de dissolution de la société, l'actif social sera réparti, au prorata, entre les membres fondateurs, c'est-à-dire entre ceux qui ont souscrit en 1888.

Art. 12.

Les discussions politiques et religieuses, ainsi que les jeux d'argent et paris dans les réunions de la Société, sont complètement interdits.

Art. 13.

Le présent règlement ne pourra être modifié que par l'Assemblée générale et les modifications devront être soumises à l'approbation des autorités compétentes.

Arrêté à Vienne le 14 avril 1888

Pour copie conforme, le Président

Signé : Savigné