descendre les races et sous-races qui existent dans notre pays.

Plusieurs faits pourraient cependant être présentés en contradiction de ce qui vient d'être avancé: on pourrait dire que beaucoup de chevaux ne peuvent pas décidément rentrer dans les catégories établies ; mais il serait facile de répondre par la triste vérité qui a déjà été publiée, que, par suite de croisemens trop nombreux et mal calculés, il existe des départemens où la masse des chevaux ne peut être attribuée plutôt à une race qu'à une autre. De bons esprits vont même si loin sous ce rapport qu'ils se sont demandé s'il existait encore des races telles que la limousine et la navarrine.

Une autre objection pourrait être faite. Des familles bien distinctes ne peuvent trouver leur place dans le cadre établi. On ne saurait, par exemple, où ranger les petits chevaux corses, les chevaux de la Camargue, ceux de l'île de Noirmoutiers, qui ont une certaine réputation, les chevaux de la Hague, les bidets d'allure du Cotentin, les petits chevaux de la Bretagne et beaucoup d'autres encore; mais la remarque doit être faite que, soit par le nombre, soit par la qualité des animaux qui les composent, toutes ces races, ou au moins la plupart, n'ont qu'une importance secondaire.

L'élève du cheval peut être envisagée maintenant sous d'autres rapports.

Beaucoup de personnes voient l'industrie chevaline comme étant tout-à-fait dans un état de décadence; elles regrettent le temps passé; elles espèrent dans notre pays la propagation des races les plus nobles, les plus légères, les plus précieuses, qui forment une partie des richesses de nos voisins les Anglais. Ces opinions conduisent à rechercher si la partie de l'économie rurale qui nous occupe est dans un état moins prospère qu'autrefois, et s'il est à désirer de voir se multiplier en grand nombre, en France comme en Angleterre, les chevaux de course et de pur sang.

De Lafont-Pouloti, qui écrivait à la fin du dernier siècle, accusait les dépenses énormes que notre pays était obligé de faire à cette époque en acquisitions de chevaux étrangers. Remontant à une époque antérieure, De Lafont-Pouloti affirmait que, dans les guerres de 1688 et de 1700, l'État avait acheté pour plus de cent millions de chevaux étrangers.

Postérieurement à la publication du nouveau régime des haras de De Lafont-Pouloti, M. Huzard père regrettait aussi, dans son *Instruction sur les haras*, la pauvreté de notre pays; il affirmait que les guerres de Louis XIV occasionnèrent l'achat de cent cinquante mille chevaux, et, comme l'avait déjà dit De Lafont-Pouloti, une exportation de plus de cent millions.

La belle époque des haras aurait été, d'après M. Huzard, celle des temps de féodalité, se terminant à Louis XIII et au cardinal de Richelieu. M. Huzard cite l'exemple de Sully et celui d'autres grands seigneurs propriétaires de haras. Mais comme, vers ce temps, Olivier de Serres, né en 1539, exprimait formellement que la France était loin de suffire à sa consommation en chevaux, on peut croire, d'après les autorités citées, que l'état de prospérité de l'industrie chevaline, due à la passion des nobles d'autrefois pour l'élève du cheval, remonte encore à une époque plus reculée, si jamais cet état a existé; en sorte que depuis trois cents ans la France aurait été, d'après des auteurs très recommandables, tributaire des pays voisins en ce qui concerne les chevaux.

En présence de ces documens, il est difficile d'admettre comme incontestable qu'autrefois nous étions tout-à-fait bien partagés, et que notre infériorité relativement à d'autres peuples de l'Europe date de peu d'années.

Les documens statistiques viennent au contraire démontrer dans quelle proportion s'accroît le nombre de nos chevaux ; et le chiffre des importations et des exportations, combien peu nous devons regretter ce qui avait lieu dans le siècle dernier, pendant lequel, selon M. Huzard père, l'importation coûtait année commune plus de 30,000,000 de livres, dont l'Angleterre seule recevait 10 ou 12,000,000.

Notre position est bien changée. L'agriculture, sans aucun doute, a fait des progrès dans la production des chevaux comme dans ses autres parties, et elle est indispensablement destinée à avancer encore.

La population en chevaux n'était en effet estimée, en 1791, dans un travail de Lavoisier, qu'au nombre de 1,781,500.

En comprenant, dans un recensement analogue, le nombre des mulets, Chaptal a publié, à une époque plus rapprochée de nous, que la France possédait 2,322,617 soit chevaux, soit mulets.

A une époque plus rapprochée encore, en 1822, les documens officiels transmis par l'administration des haras ont porté le chiffre des chevaux seulement à 2,220,000. L'on peut enfin se convaincre par les évaluations transmises par la même administration qu'en un petit nombre d'années les chiffres ont été successivement portés à 2,400,000 et 2,500,000.

Sans donner à ces recensemens plus de valeur qu'ils n'en méritent, en les considérant seulement comme approximatifs, il serait déjà fort difficile de contester les progrès marqués de notre économie rurale dans l'élève des chevaux; mais, comme cela vient d'être dit, les renseignemens fournis par l'administration des douanes tendent aussi à établir de leur côté l'état où nous sommes arrivés, et à contrôler jusqu'à un certain point les recensemens du ministère de l'intérieur. Or, à cet égard, il est constant que, dans les années ordinaires, c'est-à-dire celles pendant lesquelles l'importation ne s'est pas augmentée des acquisitions de chevaux faites à l'étranger par l'administration de la guerre, l'importation, déduction faite de l'exportation, ne s'élève pas, comme le fait remarquer M. le duc de Guiche, à plus de 10 à 11,000 chevaux et poulains, dont l'acquisition, il faut bien le noter, est en partie compensée par des ventes de mulets faites à l'étranger.

En envisageant l'élève des chevaux telle qu'elle se présente aujourd'hui, on voit donc que, malgré une notable augmentation dans le nombre des animaux de cette espèce que produit l'agriculture, l'étranger se trouve encore chargé de pourvoir une partie de notre mar-