ché. Pour apprécier autant qu'on le peut notre situation chevaline, il faut ajouter, à l'idée qui doit naître des chiffres donnés, cette autre idée que les importations se composent en général de chevaux de messageries et de chevaux de carrosse et de tilbury. Il faut même avouer que les bons chevaux pour ces derniers services sont rares en France, en comparaison de ce que l'on peut remarquer en Angleterre et en Allemagne. Ainsi tout en reconnaissant les progrès faits récemment par l'agriculture, ce qu'il faut reconnaître aussi, c'est qu'ils ont porté surtout sur la production des races communes, et que pour ce qui est des races nobles, c'est une question de savoir s'il n'y a pas eu plutôt décroissance que progrès.

Le mal avoué, ce qu'il faut faire c'est d'en apprécier les causes et d'en connaître l'étendue. Or, quant aux causes, il n'est pas impossible de les deviner. L'extension du service du roulage, la création et le développement d'un service, maintenant immense, celui des messageries et des voitures publiques, la probabilité de vendre à de bons prix les gros chevaux communs, la facilité que présente leur élève, la ressource qu'ont beaucoup d'agriculteurs de garder pour leur usage les gros chevaux qu'ils ne pourraient vendre; voilà autant de motifs qui, ayant porté les cultivateurs à se livrer à l'élève des chevaux communs, ont agi indirectement contre la production des races plus distinguées.

Et comme ayant agi directement, il faut compter aussi le peu de développement qu'a pris en France la consommation des chevaux de luxe, non-seulement pour la selle, mais encore pour le carrosse et les voitures particulières; la mode qui s'est prononcée en faveur des chevaux étrangers; et les remontes qui se sont faites en Allemagne pour la cavalerie.

Quand d'une part les agriculteurs ont été sollicités par un intérêt bien calculé à faire de gros chevaux, et que de l'autre ils ont vu les difficultés s'augmenter pour la vente des animaux de luxe; quand en Normandie, les herbagers ont eu plus d'avantage à se livrer plus exclusivement à l'engraissement des bœufs à cause du développement du commerce de la boucherie, on ne peut s'étonner du peu de faveur qu'obtient la spéculation qui concerne les chevaux de luxe. Mais de ce que ces chevaux sont produits en petit nombre dans notre pays, et que les meilleures qualités nous manquent ou sont fort rares, on ne peut conclure, nous le croyons, que le mal soit bien grand; il nous semble à craindre qu'on ne s'exagère son importance par la considération de ce qui existe à Paris. A Paris seulement, et dans quelques grandes villes en très petit nombre, le besoin de ces chevaux se fait sentir, partout ailleurs il n'existe pas, ou au moins il n'existe que dans des limites fort restreintes, et l'on produirait en France beaucoup de chevaux de luxe que bientôt la production atteindrait les limites de la consommation.

Sous ce rapport, notre position est bien différente de celle de l'Angleterre, à laquelle nous avons quelquefois le tort de nous comparer. La chasse à courre, l'usage fréquent du tilbury, la multiplicité des équipages légers, la beauté des routes, la rapidité qu'elles permettent dans le service des diligences auxquelles s'attellent les chevaux les plus nobles et les plus vites, tout concourt à établir les plus grands contrastes entre ce qui se passe en Angleterre et en France. De ces contrastes il ne suit pas, il est vrai, que nous ne devions pas faire les chevaux nobles qui nous sont nécessaires, mais il en résulte au moins que cette branche de l'économie rurale est d'un intérêt fort secondaire, et qu'elle présente moins de chances de gain à nos cultivateurs que si l'emploi des chevaux légers était plus considérable. Pour le cultivateur anglais qui se livre à la production des chevaux fins, l'écoulement de ses animaux quels qu'ils soient n'est pas difficile; la diversité des services auxquels on les emploie lui permet de les placer avec avantage. Mais en France, dès qu'un cheval n'a pas la taille et la corpulence voulues pour qu'il soit attelé au carrosse ou au cabriolet, son prix baisse tellement que la production des chevaux les plus vites, parmi lesquels il en est toujours quelques-uns qui prennent peu de taille, expose à beaucoup de mécomptes.

Ce sont du reste des considérations qui vont se représenter à l'article croisement.

SECTION IV. — *Du croisement.*

Le croisement consiste dans l'accouplement pour la génération d'animaux de races différentes. Les produits de ces accouplemens reçoivent le nom de métis. Les femelles premières métisses, couvertes par un mâle de la race pure qui leur a donné naissance, donnent des deuxièmes métis plus rapprochés de la race du père qu'elles ne le sont elles-mêmes. Les femelles deuxièmes métisses accouplées à leur tour, en persévérant dans le même système, avec un mâle de la race avec laquelle a été commencée l'opération, produisent des troisièmes métis. En continuant encore on forme des quatrièmes, des cinquièmes, des sixièmes métis, et l'on rapproche tellement de la race pure du père les produits qu'on obtient qu'on finit par ne plus pouvoir les en distinguer. Dans le cheval la dénomination de cheval de pur sang est fréquemment employée au lieu de pure race, et celles de demi-sang, de trois-quarts de sang équivalent à celles de premier et de deuxième métis.

Le croisement, on ne sait pas pour quel motif, a été considéré en France par beaucoup de personnes comme une opération indispensable sans laquelle il nous serait impossible d'avoir les meilleurs chevaux. Vraie pour certaines de nos races, cette opinion de la nécessité des croisemens a été beaucoup trop généralisée; et elle peut porter des cultivateurs à entreprendre sans calcul, sans esprit de prévision, des opérations qui leur deviendraient onéreuses.

C'est d'abord une erreur complète que celle de croire que les races doivent nécessairement dégénérer, et qu'il soit besoin de s'y opposer par l'introduction d'étalons étrangers. L'on confond alors sans doute l'effet qui se fait remarquer quand on accouple entre eux les animaux de la même famille les plus