

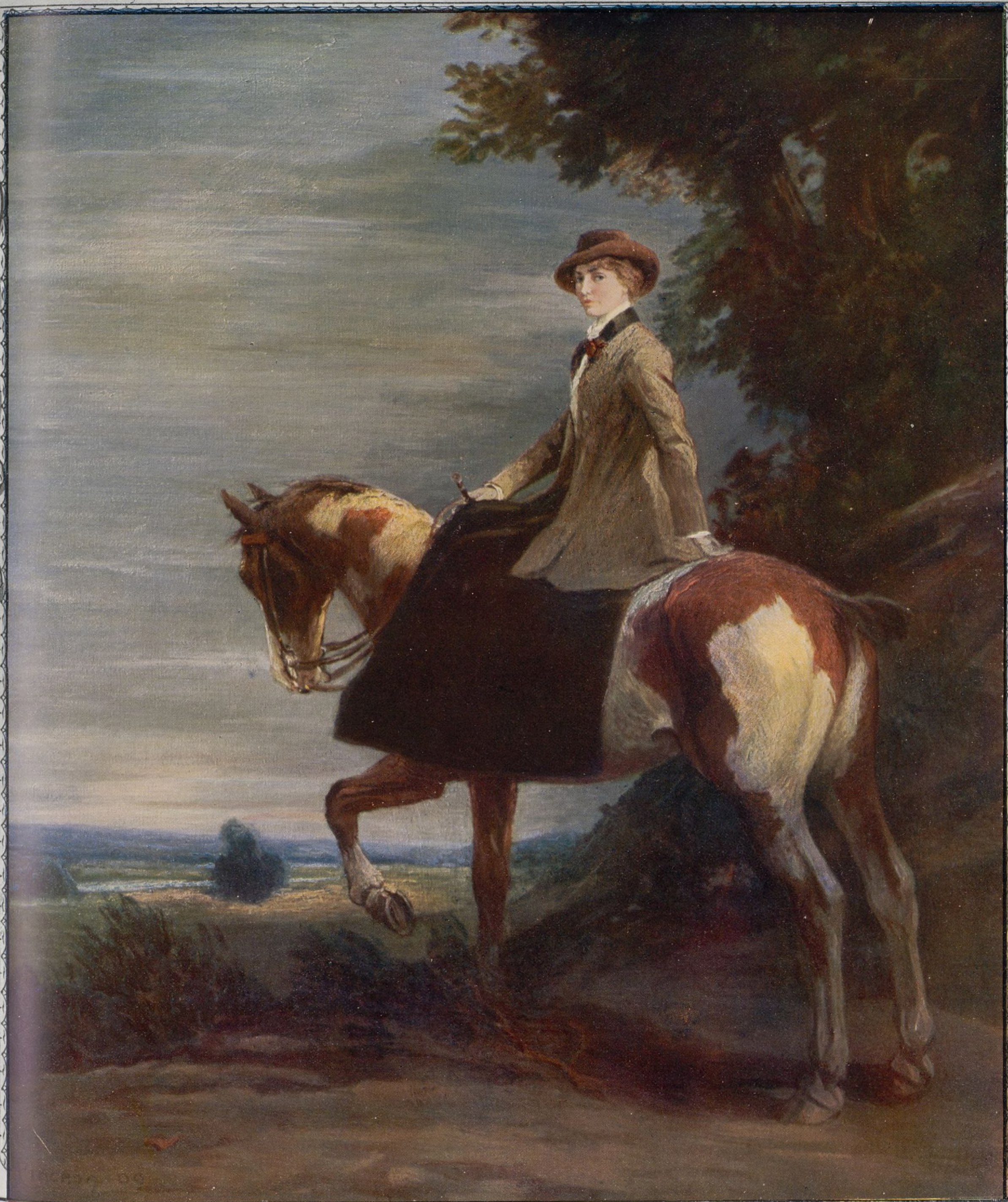
FIGARO ILLUSTRÉ

LE CHEVAL

EN FRANCE ET EN ANGLETERRE

PAR LE C^{te} DE COMMINGES

LE CHEVAL DE SPORT EN ANGLETERRE, PAR M. LÉO MONTAIGUT



PORTRAIT DE MADEMOISELLE CATH. FONTENEY
PAR M. PINCHON

SOCIÉTÉ NATIONALE DES BEAUX-ARTS — SALON DE 1909

Recyl 107-09

Ayuntamiento de Madrid

FIGARO ILLUSTRÉ

JUILLET 1909

Les Chroniques du Mois

Journal d'une Étrangère

Vieux Papiers

De chez mon libraire, tout à l'heure, un petit paquet m'est arrivé. J'aime beaucoup les petits paquets que m'envoie mon libraire; je sais qu'ils ne peuvent me réserver que de bonnes surprises, et je les ouvre doucement, avec une curiosité précautionneuse et gourmande, comme un écrin où il y aurait un bijou neuf.

Car je ne sais presque jamais ce que contiennent ces paquets-là. Mon libraire sait mes goûts, et que je n'aime rien tant que les vieux papiers, les anecdotes d'autrefois, — tout ce qui est moins et mieux que de l'histoire : les « à côté » de l'histoire. Le volume d'aujourd'hui contient les lettres qu'échangèrent, durant trente-sept années, le plus admirable des amis et le plus prodigieux des poètes : Paul Meurice et Victor Hugo.

Et déjà, pressée d'aller à la découverte, j'ai, du coupe-papier, entamé ça et là quelques chapitres.

Heureux temps, pour l'amitié, que celui où n'existaient ni le téléphone ni les cartes postales illustrées, qui font qu'on se dispense d'écrire à ses amis; ni les voyages rapides et à bas prix, qui font qu'on s'accorde, sans doute, moins aisément qu'autrefois le loisir d'aimer longtemps de suite les mêmes personnes à la même place... On roule (en attendant qu'on vole); on s'agit davantage; on voit plus de choses et plus de gens, et l'on se console de devoir s'éparpiller ainsi, en ne donnant aux dix ou vingt amitiés nouvelles que chaque journée vous apporte, que la dixième ou la vingtième partie du temps qu'un Hugo, vers 1850, trouvait charmant de consacrer à un Meurice; ou un Meurice à un Hugo.

Et sont-ce là d'ailleurs des « amitiés » ? Non. Ce sont des camaraderies à peine; ce sont des rencontres rapides où de fuyantes sympathies s'échangent; où l'on se frôle en courant. Et comment forcer un homme qui court, à stopper devant un papier à lettres, même de petit format, et à en remplir les quatre pages ?

Elles ne sont pas très longues, en général, ces lettres échangées entre le poète illustre et

son ami; et cependant on sent très bien que, de plus en plus, des publications du genre de celle-ci se feront rares. Deux amis, séparés par une distance de deux, quatre ou six cents kilomètres, n'auraient plus aujourd'hui la patience de s'entretenir régulièrement, par lettre, du détail de leurs affaires intimes ou professionnelles. A supposer même qu'on ait le temps d'écrire, on y renonce vite... On aime mieux sauter dans un train, et dès que semble se compliquer un peu le sujet à traiter, venir préciser et achever, — entre deux « rapides », — la conversation qu'un échange de dépêches a commencée. Je sais des négociants qui préfèrent la fatigue d'une nuit de chemin de fer à l'ennui de passer une heure devant leur encrier.

Dans cinquante ans, il n'y aura plus un volume de correspondances littéraires ou politiques à mettre en librairie, et c'en sera fait d'un « genre » qui a donné à la littérature française des chefs-d'œuvre.

Mais il y aura d'autres chefs-d'œuvre! Et sans doute, ce qu'on n'écrira plus à ses amis on le rédigera pour soi-même... On continuera de faire, égoïstement, ce que tant d'autres qui n'étaient point des épistoliers non plus, ont fait depuis Saint-Simon : on accumulera de petites notes, on écrira son Journal, et l'on ne se fiera point, pour vivre dans la mémoire des hommes, à l'aide parfois nonchalante de la postérité : on publiera soi-même ce Journal.

Je connais un romancier à qui ses amis reprochent non seulement d'être le plus distrait et le plus paresseux des correspondants, quand il voyage, mais de ne même plus répondre, quand il ne voyage pas, aux lettres qu'on lui écrit. Feinte paresse... Mon ami ne fut pas pour rien l'un des disciples préférés des Goncourt : il a, lui aussi, quelques tiroirs pleins d'un Journal qui tôt ou tard, fera l'amusement des hommes de sa génération, et renseignera bien pittoresquement nos petits-neveux sur certains dessous de la vie politique et littéraire d'à présent...

Pauvres chers petits-neveux! Je regarde les rayons de ma bibliothèque où s'amoncellent mes livres préférés : mémoires, « confessions », correspondances, « journaux », — toutes les révélations, toutes les indiscretions propres à égayer l'histoire; et aussi à l'encombrer... Je pense à tout ce que ces potins pourront appor-

ter de joie, dans l'avenir, à de frivoles et badaudes lectrices comme moi; mais je pense aussi à l'horrible chose que sera devenue avant un siècle l'accumulation de tant de paperasses, et au supplice dont les historiens expieront l'avantage d'être, sur leurs aïeux, tellement mieux renseignés que nous ne le fûmes sur les nôtres!

En six années de vie parisienne, j'ai rempli la moitié d'un appartement d'in-octavo et d'in-12 consacrés à la révélation de l'histoire d'hier et d'aujourd'hui; dans dix ans, il me faudra, si je ne veux être submergée tout à fait, louer, pour y loger mes livres, une maisonnette à la campagne. Et le flot continuera de monter...

Et il faudra que dans tout cela ceux qui viendront après nous débrouillent des vérités!

L'Histoire était jusqu'ici un mystérieux et infini champ d'aventures où le savant s'enfonçait, comme le chasseur bien armé s'enfonce dans la jungle. Le métier de l'historien était de flairer, d'épier, de découvrir, — de mettre la main sur un gibier rare qui se cachait... L'historien n'aura plus, dans une centaine d'années, rien à « découvrir » dans l'histoire du temps passé. Il sera le chasseur assailli, encombré par le gibier qu'il chasse; comme en un dessin célèbre du pauvre Caran d'Ache, il ne pourra plus « mettre en joue » qu'aussitôt plusieurs oiseaux ne viennent se poser sur le canon de son fusil. Il aura sous la main une littérature où tout aura été dit; des documents où s'entasseront les explications de tout; des photographies où seront fixées les images incontestables de tout. Nous nous sommes parfois demandé quelle pouvait être la voix de Molière, l'accent de Napoléon? Pour entendre chanter Chaliapine ou parler M. Fallières, il suffira à nos arrière-neveux de poser un disque sur une mécanique, et d'écouter...

Le Passé qui fut pour nous vénérable à force de mystère, sera pour les hommes du XXI^e siècle à la fois familier et encombrant. Nous ne serons pas seulement présents à l'esprit de nos descendants; nous serons présents à leurs yeux; nous serons présents à leurs oreilles...

Nous serons assommants!

SONIA



Parmi les nouvelles valeurs émises en ces derniers temps, celle de la « Compagnie française de Télégraphie sans fil » mérite une attention particulière par sa valeur financière et son très grand avenir basé sur des résultats industriels de premier ordre. On connaît le développement formidable de la télégraphie sans fil en ces dernières années, et la grande réussite de toutes les entreprises concernant la fée électricité. Il est donc facile de prévoir le jour proche où ce mode de transmission sera uniquement et universellement employé par suite des lois en élaboration, qui imposeront à tout navire prenant la mer, l'installation à bord d'un poste de télégraphie sans fil.

La Compagnie française de Télégraphie sans fil et d'applications électriques a, d'ailleurs, comme président M. Victor Popp; c'est tout dire.

Grâce au concours que M. Popp a obtenu depuis des années, des grands organes de la presse indépendante, il a pu surmonter les nombreux obstacles qui se dressaient sur sa route, et arriver à créer une nouvelle et importante industrie française de télégraphie sans fil. Il ne fut pas surpris de ces obstacles, ayant passé par les mêmes difficultés en créant, il y a vingt-huit années, à Paris, trois services publics : les horloges pneumatiques, la distribution de l'air comprimé et le secteur électrique qui porte son nom.

Il était d'ailleurs indispensable que cette invention, d'origine essentiellement française, — puisque sans la merveilleuse découverte du docteur Ed. Branly, la télégraphie sans fil n'existerait pas, — pût, en France même, et grâce à des concours exclusivement français, prendre le plus magnifique essor.

Aujourd'hui, la Compagnie française de Télégraphie sans fil, qu'il a créée, et qui est administrée par un Conseil d'Administration français, ayant comme collaborateurs des ingénieurs et des ouvriers français, et enfin, comme souscripteurs, uniquement l'épargne française, a pris rang à côté des trois puissantes Compagnies anglaise, allemande et américaine et partage avec elles l'empire universel de la télégraphie sans fil.

Fondée en 1905, avec un premier et modeste capital de 425.000 francs, la Compagnie a pu établir quatre postes de télégraphie sans fil au Maroc, les seuls qui assurent aujourd'hui le service officiel des légations, de la presse et du commerce, et les céder au Gouvernement chérifien. Leur rendement financier prouve la nécessité à laquelle ils répondent et assurera déjà pour cette année, 25 francs aux actionnaires de la Compagnie marocaine des Télégraphes.

Les chiffres sont d'ailleurs éloquentes : voici la dépêche adressée le 17 mai 1909 à la Compagnie française de Télégraphie sans fil.

« La Télégraphie sans fil au Maroc. — Les recettes des postes Popp du réseau chérifien de télégraphie sans fil sont en forte augmentation, pendant le premier semestre de 1909, sur celles de la même période en 1908.

« Recettes du 1^{er} semestre 1908 : 1.666 fr. 70.

« Recettes du 1^{er} semestre 1909 : 30.033 fr. 50 (Tanger, Rabat, Casablanca, Mogador).

« Le Gouvernement espagnol vient de décorer M. Popp de l'ordre du Mérite naval en reconnaissance des services rendus durant l'occupation au Maroc par le corps expéditionnaire espagnol. »

Grâce à la valeur technique de ces postes (le poste de Casablanca est en communication avec la Tour Eiffel), la Compagnie française a pu triompher en Espagne de la coalition des Compagnies étrangères de télégraphie sans fil. Par l'intermédiaire de son représentant espagnol, elle est devenue adjudicataire en avril 1908 du service public de télégraphie sans fil du Gouvernement espagnol, en créant une Compagnie espagnole, concessionnaire du service public pendant vingt-deux années, au capital de 1.000.000 de pesetas. Cette adjudication

a apporté à la Compagnie française la fourniture de 15 postes importants, dont le montant est de 1.740.000 francs, plus une subvention de 100.000 fr. accordée par la municipalité de Las Palmas.

Dans ces conditions, son modeste capital de 425.000 francs ne pouvait plus suffire.

Le 17 mars 1908, un vote de l'Assemblée générale extraordinaire donnait au Conseil l'autorisation de porter le capital de 425.000 francs à 2.500.000 francs, par l'émission de 20.750 nouvelles actions de 100 francs, au taux d'émission de 110 francs.

De la sorte, le capital social a été successivement (au fur et à mesure des besoins) augmenté et se trouve actuellement porté à la somme de 1.670.000 francs.

En plus de la commande de 1.740.000 francs pour le Gouvernement espagnol, la Compagnie a reçu d'importants ordres pour des postes fixes de navires et des postes militaires, dont elle a démontré publiquement le bon fonctionnement en février dernier.

Les opérations de la Compagnie : fournitures, installations de postes, etc., qui sont réalisées au 31 mars 1909, permettent, après les prélèvements pour l'amortissement des frais de premier établissement, d'études, brevets, et déduction faite des frais d'administration, de direction et d'exploitation, de proposer à l'assemblée générale ordinaire la distribution d'un dividende de 8 0/0.

D'autres travaux en cours d'exécution, mais qui ne seront terminés qu'après la clôture du présent exercice, assurent déjà pour l'exercice prochain (1^{er} avril 1909 — 31 mars 1910) un dividende au moins égal sinon supérieur au précédent, auquel il y aura lieu d'ajouter les bénéfices provenant des autres opérations qui seront engagées au cours de cet exercice.

Mentionnons que lors de son deuxième exercice, la Compagnie avait déjà donné 8 0/0 de dividende. Par suite du développement rapide des affaires de la Compagnie, qui a créé des agences de représentation dans les grandes capitales du monde, les ordres affluent de toutes parts, en sorte que le carnet de commandes va se trouver porté à près de 4.000.000 de francs, et que l'augmentation du fonds de roulement s'impose (les Compagnies anglaise, allemande et américaine disposent d'un fonds de roulement de plus de 10 millions chacune).

Il faut noter, en effet, que les clients sont surtout des administrations d'Etat et d'importantes Compagnies de navigation, dont le crédit est trop bien établi pour qu'il soit possible d'exiger des versements.

De plus, la Société de Télégraphie sans fil est obligée de créer de nombreuses Compagnies d'exploitation dans lesquelles elle sera elle-même fortement intéressée; elle fait donc fonction de constructeur, fondateur et fournisseur. Ces divers rôles nécessitent un fonds de roulement important.

En conséquence, le Conseil d'Administration a décidé (autorisé par l'Assemblée du 17 mars 1908) d'émettre les quatre dernières séries d'ensemble 8.300 actions de la Compagnie Française au taux de 110 francs chacune, payable 55 francs à la souscription et le solde de 55 francs au 31 juillet 1909.

Cette Compagnie présente les garanties les plus entières, reposant sur une situation indéniable, garanties bien autrement sérieuses que celles dont se pare tel ou tel emprunt exotique.

L'épargne française, en participant à cette nouvelle émission, fera donc un placement exempt de tout aléa, et en même temps qu'elle augmentera ses revenus, elle accomplira en quelque sorte, un devoir patriotique : celui qui consiste à maintenir la suprématie de la France dans une affaire d'origine française et d'importance mondiale.

Voici un relevé sommaire du Portefeuille des travaux en cours d'exécution au 31 mai 1909 ou à exécuter durant la présente année sociale :

25 postes de terre, 45 postes de navires, 15 postes mobiles militaires. Total 2.300.000 francs.

Portefeuille de titres.

193 actions à 500 francs entièrement libérées de la Compagnie marocaine de Télégraphie. 96.500 fr.

200 actions de la Compagnie orientale de Radiogrammes à 100 francs entièrement libérées..... 20.000 francs.

2.550 actions de la Compagnie concessionnaire du service public espagnol de T.S.F. à 250 pesetas (au cours du jour 220 fr.)..... 637.000 francs.

1.956 obligations hypothécaires de la Compagnie espagnole, garanties par les immeubles et meubles des 15 postes, à 250 francs, amortissables en vingt-deux années, 5 0/0 intérêt annuel, couponpayable à Paris, 21, place de la Madeleine..... 489.000 francs.

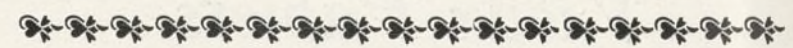
2.900 parts de fondateurs de la Compagnie espagnole participant à 25 0/0 dans les bénéfices nets. Mémoire.

Somme totale 1.243.000 francs.

Cet exposé très succinct permet de montrer la valeur particulière de cette Société, aucun placement ne peut reposer sur des bases plus solides avec des perspectives d'avenir aussi grandes. Le cours de l'action en ce moment est de 110 francs, et verra des cours bien supérieurs dans un laps de temps relativement court. Aussi ne saurais-je trop conseiller à mes lecteurs de s'intéresser à cette œuvre si française.

ALFRED DUPUY

Pour tous renseignements et souscriptions, s'adresser à la Compagnie française de Télégraphie sans fil et d'Applications électriques (Brevets Victor Popp), 21, place de la Madeleine, Paris.



A travers Paris

Le vieux Paris s'en va... C'est un refrain, c'est un cliché. Nous le répétons avec une mélancolie de plus en plus résignée, car l'habitude adoucit même les pires tristesses, — et pendant ce temps le nouveau Paris vieillit à son tour, comme pour nous consoler de celui que nous perdons peu à peu, pierre à pierre. Jusqu'à la consommation des siècles, on prolongera des boulevards, on percera des rues, on alignera d'un côté, on assainira de l'autre. Les façades grises, bonnes vieilles images, s'effaceront pour faire place à des façades blanches, les murs anciens crouleront sous le pic impitoyable, ouvrant des perspectives imprévues, et l'histoire continuera de s'en aller à pleins tombereaux, vers quels avenir ?

Parmi les pieux amis du passé qui savent l'évoquer, et qui nous convient à l'aller retrouver dans son domaine chaque soir diminué, M. Georges Cain a su se former une escorte particulièrement nombreuse et fidèle. Il l'entraîne tantôt dans l'autrefois le mieux fréquenté, tantôt dans un présent peuplé d'ombres suspectes. Les toits du Louvre et les sous-sols du quartier des Halles lui sont également familiers. Et c'est avec ravissement que nous suivons partout ce conteur exquis, qui a su garder des yeux de peintre derrière son lorgnon d'érudit, et dont l'esprit, l'émotion et la bonne humeur enveloppent de charme et de variété le copieux savoir.

Dans la nouvelle série de *promenades*, qu'il vient de publier sous ce titre : *A travers Paris* (1), M. Georges Cain nous conduit du Quartier Latin au Passage de l'Opéra, du Pré-Catelan et de son théâtre de verdure au « Mur » de Grenelle ou au Jardin des Plantes... Jamais l'érudit conservateur de Carnavalet n'avait allié à tant de simplicité et d'intime bonne grâce, tant d'érudition qu'en ce nouveau recueil. M. Georges Cain connaît mille anecdotes qu'il raconte au cours de la « promenade », à laquelle il donne ainsi bien plus l'apparence d'une instructive école buissonnière que d'un cours.

Non seulement les historiens, les artistes, mais toutes les femmes, tous les adolescents voudront posséder *A travers Paris*, qui poursuit si magistralement la belle série commencée par M. G. Cain.

(1) Un vol. in-16, 148 illustrations et 16 plans anciens et modernes 5 francs. E. Flammarion, éditeur.

La Mode

La saison est toute joie, toute lumière; les fleurs sont épanouies, par gerbes, les arbres étendent, généreux à nos têtes, l'ombrelle verte et dentelée de leurs feuillages, nos poumons se dilatent aux souffles tièdes; il y a du bonheur dans l'air! Et, hirondelles éprises d'horizon, d'espace, de vie, nous fuyons vers des sites nouveaux. Et tandis que file l'auto par les routes pittoresques, que roule le train empanaché et bruyant, nous rêvons les souvenirs de notre vie mondaine et parisienne si agitée, si éprise d'art, si brillante. Ces visions de beauté et de charme, nous les emportons vers le nouveau, vers l'inconnu. Quel sera-t-il? Où fixerons-nous le terme de notre course? Où nous arrêterons-nous? Le savons-nous nous-même? La route, comme la vie, est pleine d'imprévus dont nous aimons la sensation troublante, les surprises charmantes. Nous allons vers la montagne, nous nous retrouvons à la mer, nous marchions vers la campagne, nous échouons en quelque casino. Qui pourrait dire la cause de ces ricochets? Nous cherchons le désert, la grève solitaire, la plaine inculte et nous abordons une ville surgie de terre, ignorée des cartes de géographie, où tout est fait pour charmer notre repos ou notre besoin d'animation. Est-ce Versailles transportée avec ses jardins centenaires, est-ce un coup de la baguette magique de la fée des Sports? ainsi Tréport-Terrasse avec sa cure d'air sur les falaises à pic sur la mer, son golf, ses constructions modernes. Nous nous perdons dans les monts d'Auvergne pour fuir toute civilisation et nous sommes accueillies par un confortable hôtel très *xx* siècle où rien ne manque, ni l'orchestre savant pour apaiser nos nerfs de neurasthénique, ni la cuisine raffinée pour réveiller notre estomac... ni les plus perfectionnés rocking-chairs ou systèmes d'hydrothérapie pour reposer et refaire notre organisme surmené... Et nous bénissons le ciel de ne nous avoir pas accordé le désert désiré et la solitude demandée.

Du reste, nous avons emporté des tas de jolies choses. Pourquoi, si ce n'est pour les montrer et en profiter. Nous aimons surtout ces petites robes en toile, foulard, batiste, tussor, où l'on est si à l'aise.

Des gens grincheux prétendent que la vie en auto détruit sur nous et autour de nous toute élégance. Il en est peut-être ainsi pour certaines étrangères, mais nous, les Parisiennes, où ne mettrions-nous point la note très aiguë, très haute, de notre luxe, de notre goût parfait? Nous avons supprimé, banni la laideur et ne voulons rien qui la rappelle; et si nous nous enveloppons pendant les poussiéreuses et vertigineuses courses d'amples manteaux qui ne sont point sans charme, c'est pour dérober aux éclaboussures de la route, à l'irrespect de la brise nos joliesse délicates, nos frais linons, nos gracieuses garnitures. Et nous pouvons à l'arrivée, paraître habillées par Zimmermann, c'est-à-dire très chic, très délicieuses, rien qu'en enlevant notre grande cape protectrice. Ainsi je ne sais quelle est la plus réussie de cette toile-étamine héliotrope lisérée de toile amande, relevée d'un rien de taffetas noir, ou de cette princesse de toile bise sur guimpe à manches en tulle blanc plissé. L'originalité de ce modèle est surtout dans le vermicelle de soutache ton sur ton qui dessine les bretelles, les entournures et les boutons. Puis, de la jupe gainante s'échappent des plis plats donnant une large ampleur au bas. Pour compléter cette robe, voici la longue jaquette de toile entièrement soutachée et dont la garniture se compose de bandes de toile unie.

Moins simple, mais en toile rose Ibis, cette multitude de plis recouverts d'une chasuble en crochet large rebrodé en relief, avec une gorgerette de tulle à clair ainsi que les manches.

Ces teintes roses sont exquises; du reste, dans le choix des tissus que nous offrent les grandes maisons de couture, en existe-t-il un seul qui nous choque? Ils sont tous frais, délicats et s'harmonisent avec notre teint que nous savons mainte-

nant soigner d'une façon intelligente et sûre, soit en le protégeant contre le hâle et les taches de rousseur par le Lait antéphélique Candès, soit en n'employant que des poudres de première qualité. Et si nous nous sommes négligées, si le soleil nous a marquées de petites « taches de son » si désagréables, ce Lait employé à une dose plus forte les effacera et nous pourrons, sans arrière-pensée, affronter le grand jour des excursions joyeuses et les fortes clartés, les illuminations intenses des salles de Casino où l'on finit si gaiement ses journées de villégiature. Pour ces soirées-là, Zimmermann nous offre plusieurs créations parmi lesquelles un épinglé chair (oui, Mesdames, le vieil épinglé d'autrefois, c'est le dernier cri de la saison). La cuirasse est brodée dans les tons or et argent et le mouvement de drapé de la jupe s'arrête sous une agrafe de broderies. Le gros tulle du corsage et des manches est entièrement recouvert de mousseline « chair », tandis que la guimpe et le jabot de tulle et de dentelle sont blancs; le tout souligné par une



Robe de cachemire de soie mauve, corsage drapé de tussor imprimé vieux tons.
Création de ZIMMERMANN (Cl. H. Manuel)

veste sans manches en moire noire, avec grosse ganse noire aux boutonnieres.

Puisque nous avons abordé la question des autos, admirons en passant les jeunes et jolis visages encadrés dans l'étroite capote de nos grand-mères de 1814, contraste amusant avec les immenses passes des chapeaux actuels, sous le bavolet avancé et évasé, les grosses boucles formant touffe au-dessus de chaque oreille.

Et la lingerie s'offre à nous si menue, si ténue, si légère que nous abandonnons volontiers, et sans crainte de troubler notre ligne, les jerseys de soie et le genre combinaison. Les fines chemises, étroites, courtes, très ajustées sur le buste, décolletées dans la mesure nécessaire, ne tiennent presque pas plus de place dans notre panier à linge que six de nos minuscules mouchoirs. Les pantalons étroits, collants ou tout à fait larges, formant petit jupon, sont assortis comme broderies et dentelles, et pas plus encombrants. Les jupons se fanfreluchent, redevenant parfois très luxueux, sobres en ampleur et pas du tout embarrassants; ils forment avec le cache-corset incrusté, un tout d'une délicatesse inouïe; les bas copient la teinte des chaussures et celles-ci s'harmonisent avec les toilettes. Tous ces accessoires indispensables à notre élégance sont dans l'immense sachet que forme le panier doublé, ouaté, parfumé, où les divers paquets entourés de faveur sont maintenus en place par des rubans. Ce colis ne pèse presque rien, est solide au maniement, et, quand on l'ouvre, plein

de fraîcheur, de nuances gaies et de parfums. Jamais nous ne fûmes plus féminines, et jamais on ne nous reprocha autant d'oublier nos grâces, notre beauté et nos délicatesses. C'est mal nous connaître. Le goût du léger, du vaporeux est si général, que le linon, le tulle même sont allégés par d'étroits plissés de tulle de différentes variétés de teintes qui donnent de très jolis effets. Et nos mouchoirs se font par incrustations encadrées de jours avec de petits damiers de couleur assortie à la toilette. Nos toilettes de linon sont courantes; nous en avons une certaine quantité afin de les renouveler le plus souvent possible, une impeccable blancheur étant leur grand charme; elles sont surtout brodées en coton soyeux, très en relief et s'incrument d'entre-deux de tulle de soie. Enfin le jabot et le rabat terminant le col de dentelle a tout à fait remplacé la cravate. Ce blanc, ces légèretés, rajeunissent la femme, n'est-ce point motif suffisant pour les faire triompher? Au Derby n'avons-nous point vu nos plus aristocratiques sportswomen ennuagées de façon liliale sans un autre point d'austérité en cet ensemble exquis que le diamant noir tombant en collier? Ces contrastes sont séduisants; mais jamais diamant noir si beau, si rare fût-il, ne valut en éclat, en douceur les prunelles d'ombre d'une jolie femme qui se sait belle, admirée, et est heureuse de l'être.

LAURENCE DE LAPRADE

Ce qu'une élégante emporte en voyage

Deux choses devraient nous suffire pour être heureuses en voyage: de l'argent et de la bonne humeur.

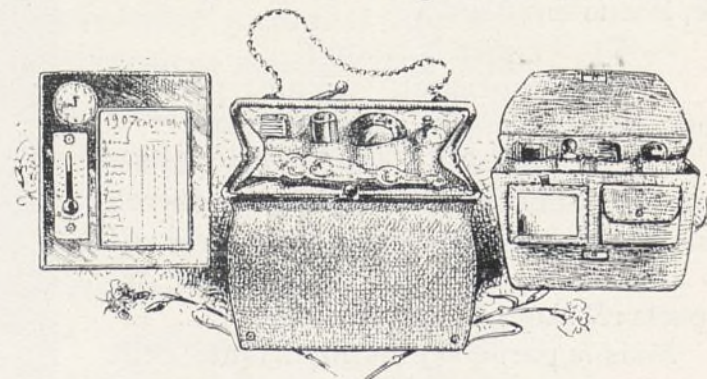
Mais combien d'entre nous se contentent de ces deux compagnons de route?

Chacune se plaît à emporter tous les objets qui lui sont familiers et ces mille riens toujours plus nombreux qui nous sont devenus indispensables. Tout d'abord c'est notre papier à lettre personnel et nos cartes correspondances, qui nous permettront de rejoindre souvent par la pensée les amies que nous avons quittées.

Ce papier et ces cartes doivent être l'objet de toute notre sollicitude. En effet c'est un peu de nous-mêmes, de nos tendances et de nos goûts que révèlent ces feuillets. C'est pour ces raisons que toutes les femmes raffinées viennent demander à la Maison Saintyves leur papier à lettre. M^{me} Saintyves sait trouver un format, une nuance, un chiffre différents pour chacune. Cette saison elle a fait exécuter du papier et des cartes dans des formats nouveaux, en des teintes délicates absolument délicieuses. Elle a aussi des papeteries complètes très pratiques et très élégantes, fort utiles en voyage, où l'on n'a souvent qu'un instant pour écrire.

Je signale aussi les menus avec les vues des châteaux et des villas qu'elle fait faire sur la demande de ses clientes, ainsi que les cartes d'invitations pour séjourner un temps déterminé dans les villas du bord de la mer, de même que cela se fait pour les séries d'automne dans les châteaux.

Les petits sacs à main, sacs de voyage et d'automobile de la Maison Saintyves (350, rue Saint-Honoré) ont trois qualités essentielles: ils sont pratiques, fort élégants et très légers. Ils sont faits avec



Créations élégantes de la Maison Saintyves, 350, rue Saint-Honoré, Paris

des cuirs ingénieusement travaillés d'une souplesse exquise, dont les nuances délicates sont assorties à toutes les teintes de nos costumes. C'est un raffinement qu'apprécient toutes les personnes élégantes.

MARQUINETTE

Le Théâtre et la Mode

Juin fut exquis : fête de la nature, fête des élégances, fête des arts : triple émerveillement qui est l'apothéose de la Beauté en ce qu'elle a de plus idéal, de plus parfait. Non seulement la Saison Russe nous fut une révélation sensationnelle d'un art élevé, pittoresque, varié, mais elle nous donna des salles d'un aspect féerique dont l'ensemble de richesses, de luxe, ne peut se décrire. A l'enthousiasme ému que suscitèrent Chaliapine, La Pavlova, M^{lle} Litvinne, s'est jointe l'admiration provoquée par les merveilles créées par Laferrière pour ces soirées inoubliables ; et nous gardons en nos souvenirs celui de ce pur Louis XVI de taffetas souple aux fines raies bleues et blanches ceinturé de liberty noir ; de ce foulard ancien à fleurettes pompadour sur fond grisaille, froncé en cuirasse, découpé en pattes sur la guimpe de Valenciennes, flottant en jupe plissée et se relevant d'une écharpe en liberty glacé améthyste nouée derrière. Et cela nous parut une originale et fantaisiste retouche d'antan !

A la représentation organisée par l'*Intransi-*



Robe de tussor créponné pavot, ornée de dentelle rebrodée ton sur ton, un peu de liberty noir en garniture
Signée LAFERRIÈRE (Cl. H. Manuel)

geant au Trocadéro pour les quinze jours de vacances aux petits déshérités, quelques adorables robes de Valenciennes s'enroulaient de crêpe char-

meuse formant tunique et parmi de vraies somptuosités d'après-midi, de fraîches et délicates petites robes mettaient leur note jolie et printanière, tout en décelant par leur chic incomparable la signature de Laferrière. Qu'on m'excuse de revenir ainsi sur un créateur connu entre tous, mais il paraît tellement en veine de trouvailles heureuses que de telles citations s'imposent vraiment. La plupart de ces robes étaient sans encolure et un tussor bleu s'agrémentait de Venise teint ton sur ton. Le décolleté s'arrondissait gentiment sur la guimpe de batiste bleue brodée de pois blancs qu'un gansé relevait dans l'ensemble.

Si nous avons vu fêter les poètes, soit à l'Odéon et en leur « Salon » très sélect, soit en Provence où triompha Mistral, nous n'avons eu que peu ou point de premières. A celle du Théâtre des Arts où débuta un auteur dont le pseudonyme cache à ce que l'on assure une personnalité féminine plutôt en vue, beaucoup d'élégantes étaient venues curieuses et intriguées, pour voir encore plus que pour se faire voir, ce qui mérite d'être signalé. Cela ne nous empêcha point de remarquer M^{lle} Gex-Laparcerie en gaze moirée noire, la jupe très en forme, avec large bande de gros tulle brodé de soie mate imitant la paille, broderie retrouvée aux bretelles du corsage et aux manches doubles. La guimpe à petit ruché autour du cou se plissait de tulle et la ceinture en satin mat se fermait sous une grosse cocarde.

Mais tout souvenir de joliesse et de coquetteries pâlera devant celui de la journée des Drags où l'une de nos plus gracieuses et blondes artistes apparut enveloppée d'une nuée d'aurore par Laferrière. Imaginez sur transparent rose, un Pugis rose très léger, si léger qu'on eût dit une gaze ; et la superposition de ces deux teintes semblables en tissus différents provoquait des effets opalins, nacrés, d'une délicatesse infinie ; les hanches gantées, le buste enroulé artistement donnaient à la femme l'apparence d'une statue baignée en la première lueur matinale d'un soleil d'été. Des applications de dentelles, incrustées dans le tissu arachnéen par des doigts de fée, soulignaient la tunique, le bas de la jupe, les manches trois quarts ; le grand décolleté était de fin tulle plissé d'une façon lilliputienne ; et, derrière, un mouvement d'habit s'indiquait par une multitude de petits plis alternés d'incrustations de dentelles. Puis, quels détails charmants : des roses brodées en application au corsage, d'impalpables draperies au-dessous des hanches, un mouvement de col, un rien de mousseline rose voilant le tulle du décolleté !...

Et maintenant que nos jolies mondaines emportent vers de lointaines rives leur luxe, leur charme et leurs élégances, que nos salles de théâtre prennent l'allure boudeuse, cosmopolite et provinciale des heures estivales ou ferment gentiment leurs portes, nous nous évaderons, nous aussi de la fournaise, de l'ennui, du désert parisien

pour poursuivre par les routes ensoleillées et sur les plages diaprées, en haut des pics éblouissants, le miroitement du luxe dernier cri, la beauté et la joliesse de ce bibelot artistique, changeant et toujours triomphant qu'est la Parisienne.

LAURENCE DE LAPRADE



M^{lle} CLEO DE MERODE
qui a débuté au Théâtre Michel comme comédienne
(Cl. Reutlinger)



Le Bagage de l'Excursionniste

Maintenant que les beaux jours sont définitivement venus, de toute part les excursions s'organisent. Qui en auto, qui en chemin de fer, qui en voiture, bicyclette ou bateau, qui enfin à pied, tout le monde s'en va. Les modes de locomotion différent, mais ce qui est uniforme, c'est le bagage de l'excursionniste. Il comprend toujours, nécessairement, un bon appareil photographique et plusieurs boîtes de ces merveilleuses Plaques Autochromes inventées par la maison Lumière, qui permettent de prendre avec les couleurs de la nature des coins de vie réelle. Bien qu'elles fassent prime sur le marché puisque l'on n'est pas encore parvenu à les égarer, les Plaques Autochromes sont vendues avec une importante diminution de prix. On les trouve en vente partout et la maison Lumière répond gratuitement à toutes les demandes de renseignements et de notices, adressées à l'Usine de Monplaisir à Lyon.

La Vie Élégante

- Que faites-vous de votre été ?
- Un peu de mer, un rien de montagne, beaucoup d'auto.
- Vous aimez la route ?
- Passionnément, comme presque toutes mes contemporaines, du reste.
- Oui, la maladie à la mode — la locomotion à outrance, tel est notre rêve à toutes lorsque viennent les mois d'été. Et les achats se précipitent au moment des départs ; il s'agit de ne rien oublier !...

Mais la partie la plus importante, celle à laquelle on ne saurait assez songer, c'est la parfumerie. Notez que je ne parle pas uniquement des parfums parmi lesquels : *Après l'Ondée*, le *Mouchoir de Monsieur*, *Tsao-Ko*, me semblent particulièrement indiqués ; mais encore du *Secret de Bonne Femme* pour se préserver du hâle, du *Rose du Moulin* pour rehausser l'éclat du teint, de la poudre *Ladies in*



all climates ou de la *Alba Pulvis*, pour velouter la peau ; on y ajoutera l'eau de toilette *Hégémonienne*, l'*Eau du Coq* et l'*Eau de Géranium*, la collection des savons *Sapoceti*, qui assouplissent la peau et la tonifient, et surtout le *Bain de Madame* qui donne un bain laiteux très adoucissant et fort agréable à prendre après un long trajet en auto. Ce bain détend les nerfs fatigués, repose les traits, donne aux membres une souplesse et une vigueur nouvelles ; il est très recommandé pour la saison des voyages, et rend de grands services à toutes les jolies femmes qui ont le désir de paraître toujours vailantes et fraîches malgré les fatigues des voyages et des longues excursions.

Tous ces précieux adjuvants de la beauté préparés par Guerlain, sont placés dans une petite valise qui leur est spécialement affectée pendant les déplacements, et que l'on garde toujours avec soi.

MARQUINETTE



Le Marché aux chevaux, tableau de Rosa Bonheur

LE CHEVAL en France et en Angleterre

Par le Comte DE COMMINGES

Avec la collaboration de M. LÉO MONTAIGUT
pour le pur sang anglais.

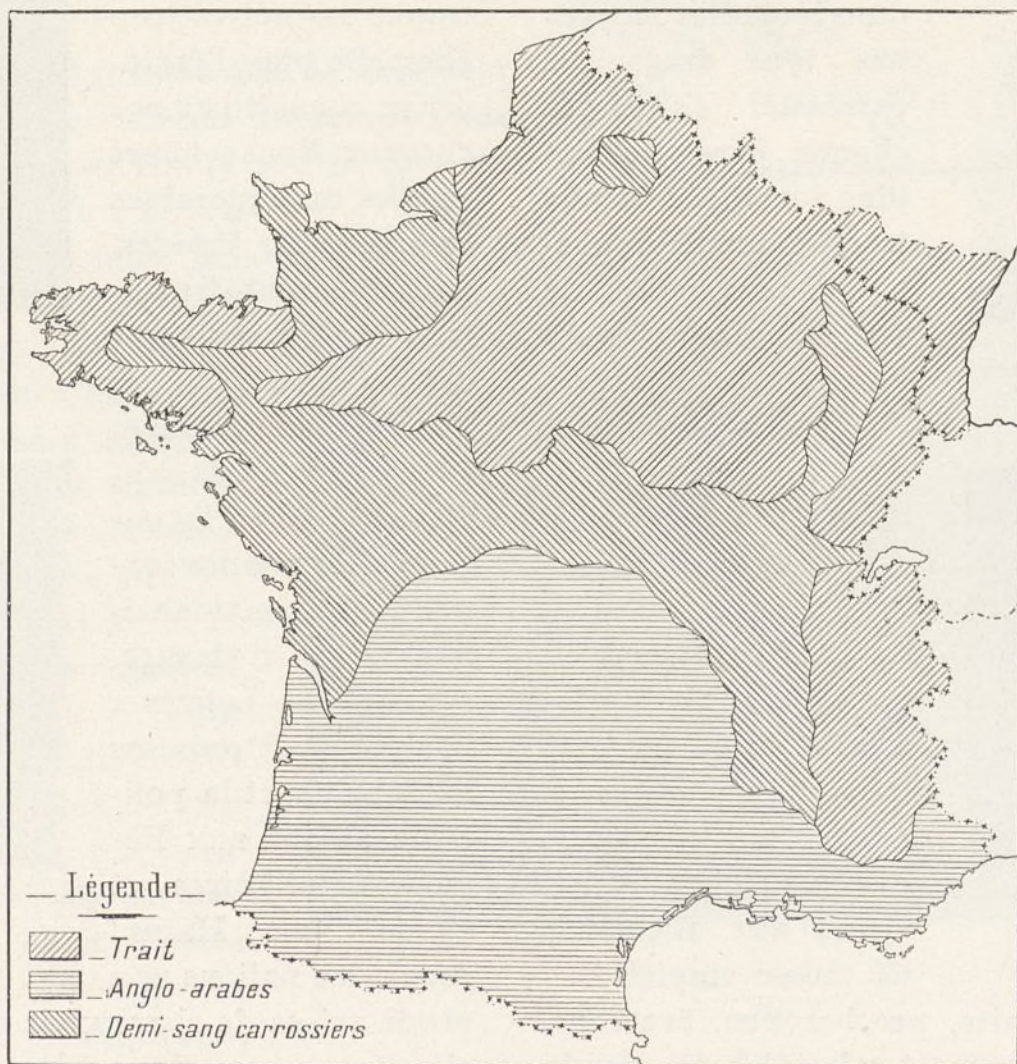
Il y a quelques années déjà, au moment même où naissait l'automobilisme, un publiciste prophétisait assez peu charitablement la « mort du cheval ». Tel était le titre de son livre. Ce « chauffeur » fut mauvais prophète ou trop pressé. Il s'est montré trop pressé parce que le cheval n'est pas encore mort, il s'en faut de beaucoup ; et mauvais prophète parce que jamais, dans toutes les branches de la production chevaline, les progrès n'ont été aussi nettement remarquables et que, jamais, le cheval français ne s'est montré aussi bon.

Entendons-nous cependant, lecteur. Je ne veux pas dire que l'automobilisme ne soit une cause de malaise et ne devienne même un véritable danger. Mais l'automobilisme va bientôt atteindre un niveau maximum d'emploi auquel il est probable qu'il se tiendra assez longtemps. L'industrie chevaline peut donc s'armer et se défendre contre cette concurrence. Hélas, son meilleur moyen de défense sera, croyons-nous, de réduire sa production en l'améliorant. En de pareilles occurrences, le plus sage est de s'adapter, le plus tôt possible, à des conditions économiques nouvelles, maintenant qu'on connaît, si j'ose ainsi dire « le potentiel d'expansion » du compétiteur inattendu du cheval d'attelage.

On doit aussi constater qu'avant l'apparition de l'automobilisme, la crise chevaline existait. Il y avait surproduction puisqu'on fabriquait déjà plus de chevaux qu'on n'en pouvait vendre à des prix rémunérateurs. Chose curieuse, loin de modérer cette surproduction, l'entrée en scène du moteur à pétrole coïncida avec une augmentation du troupeau chevalin, et cela, partout, en France, en Angleterre, en Amérique ! En 1876, on avait recensé 2.800.000 chevaux ; en 1899, à peu

près le même nombre ; mais, en 1902, trois millions et, en 1906, 3.165.025, avec une production annuelle qu'on peut évaluer à 350.000 têtes dont 150.000 provenant des étalons nationaux approuvés et autorisés, et 200.000 des 7.800 étalons qui sont seulement « acceptés » et presque tous traits. Notons, en passant, qu'en 1907, 192.000 chevaux, dont 70.000 à Paris, ont été sacrifiés à la boucherie ; et l'hippophagie n'en est qu'à ses débuts...

C'est surtout la production carrossière courante qui est directement touchée par l'automobilisme. Il est évident que ce dernier élevage se verra de plus en plus menacé. Il devra se restreindre de plus en plus. L'élevage du cheval plus léger, de l'anglo-arabe, sera également forcé de se soumettre à la loi de l'offre et de la de-



Répartition des races de chevaux en France

"LE FIGARO ILLUSTRÉ"

(NOUVELLE SÉRIE)

COLLECTION DES FASCICULES SPÉCIAUX PARUS A CE JOUR

Ouvrages de grand luxe à la portée de tous

ART

LE PALAIS DE FONTAINEBLEAU

PAR M. GEORGES D'ESPARBÈS

50 photographies inédites du Palais. Deux planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Lebrun, Oudry, etc.

LA GRAVURE ANGLAISE AU XVIII^e SIÈCLE

PAR M. L. ROGER-MILÈS

45 reproductions des plus belles gravures anglaises. Deux planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Gainsborough, R. Westal et Hoppner.

LES SALONS DE 1908

PAR M. L. ROGER-MILÈS

Album-autographe contenant 57 études, dessins et aquarelle des principaux artistes. Grande planche hors-texte en couleurs d'après A.-P. Roll.

VERSAILLES

PAR M. PIERRE DE NOLHAC

70 reproductions des principaux aspects intérieurs et extérieurs du Château, du Parc, des Jardins et des Œuvres d'art conservées à Versailles. Couverture et trois planches en couleurs d'après Nattier, Vigée-Le Brun J.-B. Martin.

LA PEINTURE ANGLAISE A L'EXPOSITION DE LONDRES

PAR M. H. SPIELMANN

54 reproductions des plus belles œuvres de l'École anglaise. Quatre planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Romney, Gainsborough, Burn-Jones Raeburn et Watts.

LE MUSÉE CARNAVALET

PAR M. GEORGES CAIN

60 reproductions d'œuvres conservées au Musée historique de la Ville de Paris. Couverture et deux planches hors-texte d'après Nanteuil, Vestier et Boilly.

VOYAGES

ROME

PAR M. PAUL ZIEGLER

30 dessins de Georges Roux; 15 reproductions d'œuvres de Corot, Hubert-Robert, Piranèse, etc. Deux planches et couverture en couleurs d'après F. Roganeau.

CONSTANTINOPLE

PAR M. ADOLPHE THALASSO

50 reproductions d'œuvres de Rochegrosse, F. Zonaro, Hamdy-Bey, Bello, Mourani, Chewki-Bey, L. de Mango, Halil-Pacha, etc. Deux planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Decamps, A. Mille et Fausto Zonaro.

MADRID

PAR M. ÉDOUARD CONTE

65 reproductions de peintures, dessins, aquarelles et croquis des principaux artistes espagnols. Couverture en couleurs et quatre planches hors-texte d'après Velasquez, Henri A. Zo, A. Lunois, Jean Sala.

HISTOIRE

LES PATRICES DE NAPOLEON

PAR M. ÉDOUARD GACHOT

80 reproductions d'estampes et documents inédits, portraits, vues, autographes de Napoléon I^{er}. Deux planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Gérard, Gros et Debucourt.

1809

PAR M. FRANTZ FUNCK-BRENTANO

65 reproductions d'estampes et tableaux relatifs aux arts, au théâtre, aux modes et à la vie d'il y a un siècle. Deux planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Prudhon, Nattes et Lejeune.

LES FASTES DE SAINT-CYR

PAR M. ÉDOUARD GACHOT

10 dessins inédits de Charles Morel et 40 reproductions de portraits, documents, estampes, etc. Deux planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Dujardin-Beaumeiz, Bertrand et Ch. Morel.

VARIÉTÉS

LA CONQUÊTE DE L'AIR

PAR M. FRANTZ-REICHEL

LETTRES ET ARTICLES de MM. Louis Barthou, Nadar, Ader, Wilbur Wright, Santos-Dumont, Lazare Weiller, Major Gross, Joseph Reinach, H. Julliot, Louis Bréguet, Delagrange, Blériot, Edouard Surcouf, Robert Esnault-Pelterie.

125 reproductions d'estampes et photographies représentant les différentes étapes de la Conquête de l'Air, de Montgolfier à Wilbur Wright et aux principaux aviateurs et aéronautes français et étrangers. Couverture d'après une aquarelle inédite d'Eugène Grasset. Hors-texte : Estampe en couleurs de la collection Lazare Weiller : Les Ballons du Sacre de Napoléon I^{er}; peinture inédite de A. Lessard : Soir d'automne au camp d'Auvours.

SOUVENIRS D'UN VIEIL HOMME DE THÉÂTRE

PAR M. POREL, Directeur du Vaudeville

70 estampes, vues et portraits pour la plupart inédits. Magnifiques reproductions en couleurs des portraits de Rachel par Deveria et de Marie Dorval par Paul Delaroche. Couverture : Le Bateleur, aquarelle de Daumier.

LE CARNAVAL

PAR M. L. ROGER-MILÈS

98 reproductions de gravures documentaires. Deux planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Lancet et D. Bosio.

PARIS A TABLE

PAR M. JULES CHANCEL

50 reproductions de dessins, menus et invitations d'après L. Morin, Eug. Carrière, Henri Pille, Aimé Perret, Laurent-Gsell, Moreau-Néret, etc. Deux planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Lancet, de Troy et J.-M. Auy.

NUMÉRO DE NOEL 1908

Nouvelles, contes et poésies de MM. Jean Aicard, Edmond Haraucourt, Georges d'Esparbès, F. Funck-Brentano, Pierre Mille. Illustrations de MM. Aug. F. Gorguet, René Lelong, A. Gumery, Abel Faivre, Lucien Métivet. Six planches hors-texte et couverture en couleurs d'après Rubens, Le Corrège, Chardin, Decamps, Troyon. Deux grandes primes en couleurs formant pendants (50 x 70) d'après Boucher. Mélodie inédite de Claude Terrasse.

CHAQUE PLANCHE EN COULEURS VAUT LE PRIX DU NUMÉRO

NUMÉROS ORDINAIRES : 3 fr. (Étranger : 3 fr. 50) — NUMÉRO DE NOEL : 3 fr. 50 (Étranger : 4 fr.)

EN VENTE CHEZ TOUS LES LIBRAIRES

On peut recevoir ces numéros franco à domicile contre l'envoi du montant

FIGARO ILLUSTRÉ, 26, rue Drouot, PARIS



VOIR LE BULLETIN CI-CONTRE



Ayuntamiento de Madrid

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

à un ou plusieurs exemplaires isolés

(Voir au dos la liste des derniers fascicules parus)

Veillez m'adresser le fascicule suivant du Figaro Illustré :

Ci-joint mandat de Fr.

(3 fr. par exemplaire pour envoi franco à domicile en France ; 3f.50 pour l'Etranger)

Nom

Rue

N°

A

Département

Adresser ce Bulletin à M. l'Administrateur du "Figaro Illustré", 26, rue Drouot, Paris

BULLETIN D'ABONNEMENT

Les abonnés ont droit sans augmentation de prix aux numéros exceptionnels et à tous les suppléments. La collection annuelle du Figaro Illustré forme un Album de 400 pages, illustré de plus de 600 gravures et de 50 à 60 magnifiques planches en couleurs.

Veillez m'inscrire pour un abonnement d'un an au FIGARO ILLUSTRÉ,

à partir du mois de 19

Choisir le
mode de
paiement
préféré

Ci-joint mandat de ⁽¹⁾

Veillez faire recouvrer par la poste la somme de ⁽¹⁾

Nom

Rue

N°

A

Département

(1) FRANCE : 36 fr. par an ; ÉTRANGER : 42 fr.

Adresser ce Bulletin à M. l'Administrateur du "Figaro Illustré", 26, rue Drouot, Paris

mande : elle est d'airain. Chose curieuse, c'est même le Midi qui est le plus atteint ; depuis deux ans, dans le Sud-Ouest proprement dit (4^e et 5^e arrondissements), 8.783 juments ont été soustraites à la production chevaline afin d'être, pour la plupart, livrées au baudet, tandis que, depuis le même laps de temps, 4.581 poulinières anglo-normandes seulement, furent retirées de l'élevage (Dépôts du Pin, de Saint-Lô, de La Roche-sur-Yon, de Saintes). Il est à prévoir cependant que, d'ici quelques années, l'équilibre se sera établi. La crise sûrement durera aussi longtemps que cette période d'accommodation et tout cela, hélas, ne se fera pas sans grosses pertes d'argent.

Nous affirmions plus haut que jamais l'ensemble de nos différentes races n'avait été aussi bon. Et cela est exactement vrai. En France, en effet, pur-sang mis à part, il n'existe que trois catégories de chevaux : les *demi-sang carrossiers anglo-normands*, les *anglo-arabes* et les *chevaux de trait*. Et le tableau qu'on peut en faire est flatteur et encourageant pour les éleveurs.

Les *carrossiers* de souche anglo-normande (normands, vendéens, charolais), quand ils sont trotteurs qualifiés ou fils

de trotteurs, ont du sang et de la qualité. Ils sont meilleurs en service sous le harnais que les chevaux anglais et allemands destinés au même usage. Cependant, les grands carrossiers, type cuirassier, étant fils d'étalons éloignés plus ou moins du sang (bourdons) présentent moins de garanties, surtout à la selle. Au contraire, dans les tailles moyennes, type dragon, le carrossier s'améliore chaque jour, devient plus longiligne, mieux trempé, meilleur cheval, à tous points de vue, à mesure qu'il prend plus de sang.

Les *anglo-arabes*, dont il naît une trentaine de mille tous les ans, sont de merveilleux chevaux de sang, de charmant modèle, rustiques, infatigables à la selle et au harnais léger. Ils sont égaux aux hongrois et certainement supérieurs aux allemands de même emploi.

Nos *racés de trait*, boulonnaise, percheronne, bretonne, nivernaise, ardennaise, sont connues et admirées du monde entier. Elles sont très prospères. Pour l'étranger qui ignore,

cependant, ou à peu près nos demi-sang, nous sommes les meilleurs producteurs de gros trait. Quand au *postier breton*, il jouit d'une vogue soudaine qu'il s'efforce de mériter : il est déjà meilleur, assure-t-on en Bretagne, et peut-être avec raison, que son améliorateur, le *norfolk anglais* !

L'étranger nous achète par an environ 30.000 chevaux (1907), c'est le chiffre global fourni par la direction des Haras, — laquelle, d'ailleurs, ignore absolument à quelles catégories diverses appartiennent ces exportés ! Ce sont les douanes qui font les statistiques de sorties et d'entrées, et les vétérinaires des douanes, — il y en a ! — ignorent les races de chevaux, m'a-t-on dit, par ordre.

Cependant, si du chiffre de ces sorties, nous retranchons celui de nos importations

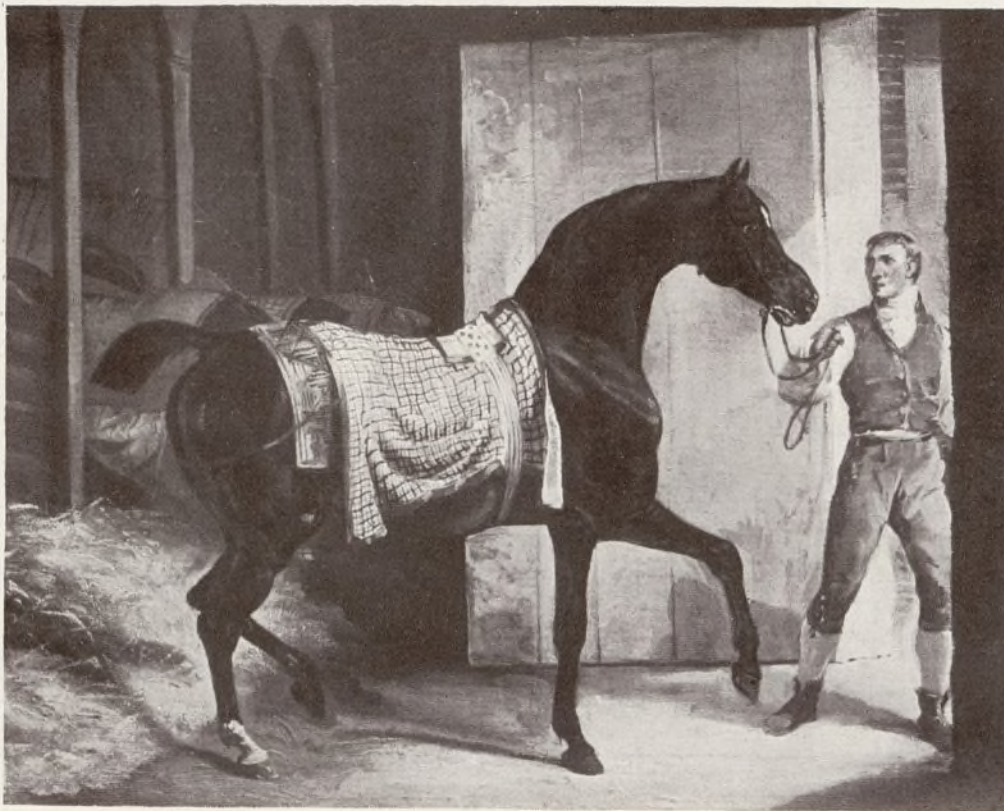
(12.000), il reste à la France un bénéfice de 18.000 chevaux dans l'échange. C'est quelque chose, mais relativement peu sur 350.000 naissances annuelles, bien que ce chiffre d'exportation n'ait encore jamais été atteint.

La Belgique, courtière de l'Europe, est notre meilleure cliente ; elle nous achète 10.000 chevaux, puis l'Allemagne 7.000, la Suisse, 5.500, l'Espagne 3.000, l'Italie 2.000, etc...

L'Angleterre nous en prend un millier mais elle nous en cède autant, davantage même, si on compte les chevaux anglais qui entrent par la Belgique.

Eh bien, si l'étranger nous achète relativement peu de chevaux, c'est d'abord parce que, sauf en deux ou trois pays en retard, il en fabrique lui-même et surtout qu'il trouve les nôtres trop chers. De plus, l'étranger ne connaît pas nos chevaux. Nous sommes en effet, de déplorables commerçants, timides, jaloux les uns des autres, individualistes à outrance, rebelles, en dehors de la politique, aux groupements syndicaux, entêtés à conserver de vieilles formules « réactionnaires », — d'élevage, s'entend ! — entêtés à vouloir les imposer aux clients, et la politique aidant, aux Remontes militaires et même aux Haras !

Aussi, les nations non productrices de chevaux de selle, l'Italie, la Hollande, la Belgique, par exemple, achètent leurs remontes civiles et militaires autre part que chez nous, et leurs chevaux de tête sur-



Cheval sortant de l'écurie, par Géricault
Musée Condé, Chantilly



"Karam", pur sang arabe
Haras de Pau (Cl. A. Royer)



Demi-sang normand sautant le brook
Ecole de Saumur (Cl. Vœlcker)



Etalon percheron
Haras du Pin (Cl. E. Roussel)



"Tibère", étalon de pur sang anglais
Haras du Pin (Cl. E. Roussel)



Demi-sang anglo-arabe en liberté
Saumur (Cl. Vœlcker)



"Beaumanoir", étalon trotteur
Haras du Pin (Cl. E. Roussel)

tout en Angleterre, où une formule éprouvée par le temps a créé une pépinière d'admirables *hunters*. Et il faudrait si peu pour que nous produisions aussi bon et par conséquent aussi beau ! La Turquie, la Grèce, mal renseignées, achètent de mauvais troupiers en Hongrie au lieu de venir les prendre chez nous, dans notre Sud-Ouest.

Aussi sommes-nous sûrs de remplir un tâche patriotique et de rendre à nos divers élevages un grand service en présentant à l'immense public français et étranger du *Figaro Illustré* une trop courte monographie de chacune de nos races.

Elles sont toutes redevables, nous le répétons volontiers, de leur prospérité, jusqu'à présent du moins, à la sage direction de l'administration des Haras. Cette dernière est-elle encore d'une grande utilité ? Nous avons déjà dit notre avis sur ce point. Si l'on peut discuter cette question, le doute ne doit porter qu'en ce qui concerne nos races de trait. Là, les Haras peuvent encore au moins, être utiles. Y sont-ils nécessaires ? Ce n'est pas ici le lieu d'entrer dans les détails de la cause.

Les Haras, fondés en 1665 par Colbert, furent supprimés en 1790, puis rétablis sur le papier en l'an III. Réorganisés en 1806 par Napoléon I^{er}, ils poursuivirent leur tâche difficile jusqu'en 1866, où ils faillirent disparaître ; c'eût été vraiment trop tôt. En 1874, le souci bien entendu de la défense nationale modernisa cette institution en lui assignant un but très déterminé.

La France fut divisée en vingt-deux directions de dépôts,



Au Départ, tableau de J.-L. Brown
Salon de la Société Nationale (1907)

en six inspections générales, le tout présidé par le Directeur inspecteur général, sous les ordres directs du ministre de l'Agriculture. Le personnel officier des Haras doit se recruter entièrement à l'*Ecole des Haras du Pin*. Un *Conseil supérieur des Haras* est nommé par le Président de la République qui en choisit les vingt-quatre membres parmi les personnalités marquantes des différentes catégories d'éleveurs. Depuis quelques années, fort heureusement, ce Conseil donne parfois signe de vie et ses vœux toujours prudents sont volontiers pris en considération par le ministre.

L'effectif des étalons nationaux a été, en conformité de la loi dite d'accroissement, porté à 3.400 têtes (contre 3.292 en Allemagne), étalons choisis parmi les différentes races et devant renfermer « le plus de chevaux de sang qu'il se pourra ». Le rôle organique des Haras est donc de pourvoir en qualité et en quantité aux besoins de la défense nationale, rôle dont on voudrait, pour favoriser certains intérêts commerciaux ou régionaux, les faire dévier, comme, par exemple, pour favoriser l'élevage trait au détriment de celui du demi-sang. On y a parfois réussi. L'influence des Haras est cependant restée très

importante. Ils sont, en effet, chargés de distribuer la plus grande partie des encouragements de source officielle ou privée, à l'occasion des concours de poulinières, poulains,



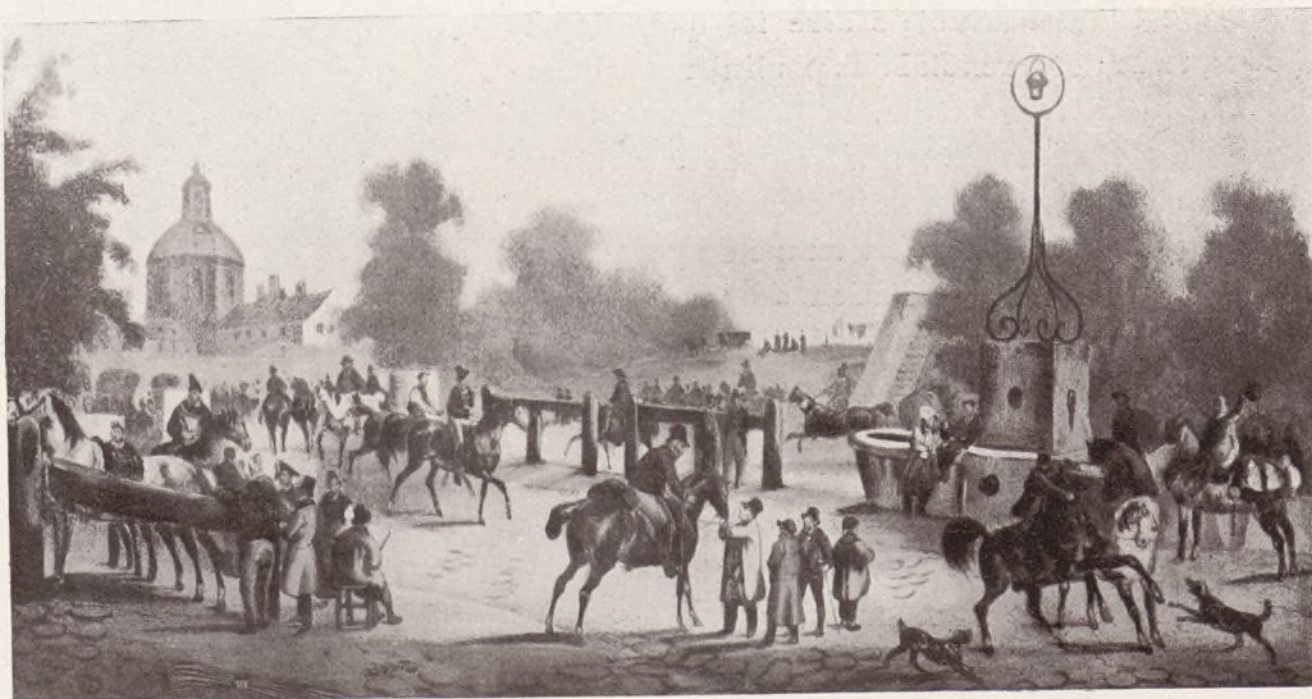
"Gladiateur", par "As de Pique", trotteur ("Lavater")

pouliches, étalons (1.838.237 francs y compris le concours central des reproducteurs à Paris), des primes aux étalons approuvés (723.350 fr.), des concours de dressage (1.061.472), des primes aux juments de race pure (56.500 fr.), soit 3.700.000 francs en chiffres ronds. En ajoutant à cette somme les 17.376.108 francs des allocations de course, on obtient 21 millions en chiffres ronds, comme total des encouragements annuels à l'industrie chevaline française.

Les Haras ont aussi la haute main sur les qualifications des différentes catégories ; et même les syndicats d'élevage qui cherchent à se libérer de leur tutelle, sont encore obligés de composer avec eux, car nul étalon n'a le droit de fonctionner s'il n'est approuvé ou autorisé ou toléré par l'administration.

Donnons, pour finir cet exposé général de l'organisation de notre élevage, un tableau statistique de tous les étalons existant en France, nationaux, approuvés ou simplement autorisés (1907). (Il n'est point fait état des 7.813 étalons acceptés).

NATIONAUX		APPROUVÉS		AUTORISÉS	
Pur	anglais .. 241	.. .. . 219	.. .. . 20	.. .. . 20	22
sang	arabes .. 100	.. .. . 20	.. .. . 2	.. .. . 2	
	anglo-ar. 220	.. .. . 65	.. .. .	.. .. .
Demi-sang, dont 151					
postiers	2.227	.. .. . 459	.. .. .	.. .. . 18	
Trait	605	.. .. . 868	.. .. .	.. .. . 168	
	3.393	1.613		208	



Le Marché aux chevaux de Paris vers 1820
Estampe de la Bibliothèque Nationale

En 1907, 243.416 juments ont été saillies par l'ensemble de ces 5.181 étalons. Les 7.813 étalons acceptés en ont sailli 320.000 environ.



"Diamond Jubilee", monté par Herbert Jones, gagnant du Derby (1900)
(Cl. W.-A. Rouch et C^e, Londres)

Le petit tableau ci-dessous donnera un exemple de la relativité numérique des différents élevages entre eux.

ÉTALONS	POULINIÈRES SAILLIES	
	en 1900	en 1907
Pur sang	35.515	27.261
Demi-sang	131.292	112.712
Trait	76.652	103.436
	243.459	243.409

Nous constaterons, en outre, que le nombre total des poulinières est resté le même en 1907 qu'en 1900, mais que la clientèle perdue par le pur sang et le demi-sang, est passée au trait. On pourrait encore voir, dans les documents officiels, que, d'année en année, les étalons de l'Etat perdent des poulinières qui passent aux étalons privés. Ces derniers, en effet, ont servi 92.482 juments en 1907 contre 77.752 en 1900.

Il est aussi utile de dire ici que, depuis deux ans, le nombre total des poulinières a baissé de 17.000 environ et que le fléchissement ira, sans doute, en s'accusant. Le danger n'est pas grand en ce qui concerne la consommation courante civile et militaire en temps de paix ; mais nos ressources de mobilisation, déjà insuffisantes en qualité, — comme partout à l'étranger d'ailleurs, — le deviendront en quantité dans un délai très rapproché.

Ces quelques statistiques ont pu paraître oiseuses. Elles étaient nécessaires cependant pour donner de notre élevage un tableau « réaliste ».

Dans les courtes monographies qui vont suivre, nous nous efforcerons encore de serrer au plus près les réalités, tout en donnant sur les différentes races de chevaux français quelques appréciations dégagées de tout esprit préconçu et basées sur une longue et passionnée étude de la question chevaline.

LE CHEVAL EN ANGLETERRE

La crise que nous signalons en France sur les espèces chevalines sévit aussi en Angleterre. Les causes en sont à peu près les mêmes. Mais leur répercussion y est peut-être moins profonde parce qu'en Angleterre l'élevage n'est pas, comme chez nous, une quasi-entreprise d'Etat poussant, en fin de compte, à la surproduction de certaines spécialités, ni même mis en tutelle, ce que supporterait difficilement le caractère anglo-saxon.

En Angleterre, dans cet admirable pays d'élevage réchauffé par le *Gulf Stream*, le grand et même le petit éleveur, ont comme idéal le cheval « a long thorax, à grands rayons supérieurs, à grandes lignes en un mot, qui est le meilleur type pour toutes les utilisations, à condition de proportionner le volume, le gros ou la sveltesse au but utilitaire poursuivi. » (Jacoulet). On y attache aussi une importance supérieure à l'alimentation, à la gymnastique fonctionnelle. On y excelle dans l'art de la sélection, soit pour les chevaux de course, soit pour ceux de trait et dans l'art si délicat du croisement.

2.750.000 chevaux environ vivent sur le Royaume-Uni, dont les meilleurs centres de production sont l'Irlande, le Yorkshire, le Cumberland, le Cleveland, le Norfolk, l'Essex, le Lincolnshire, le Northumberland, le Cambridgeshire, le Suffolk, le Devonshire, le sud-ouest de l'Ecosse...

Pour se rendre compte de l'état de l'élevage anglais, lequel malgré le tempérament sportif des insulaires ne fut pas toujours aussi prospère que l'on pourrait le croire, il est nécessaire d'étudier, dans un rapide historique, le développement des races indigènes jusqu'à la constitution de la race des *Thoroughbred*, afin de pouvoir mieux comprendre l'influence de ces derniers sur toute la production actuelle.

L'Angleterre, en effet, possède des races de chevaux de service et de trait de tout premier ordre. Elle ne « fait » pas, comme pourrait le croire le légendaire M. Prud'homme, que des pur sang !

L'élevage, assez loin à travers les âges a, comme caractéristique, la lutte contre le nanisme chevalin. Jamais il n'y eut, jusqu'aux temps modernes, assez de grands chevaux pour



"Your Majesty", par "Persimon" et "Your"
(Cl. W.-A. Rouch et C^e, Londres)



"Princess de Galles"
(Cl. W.-A. Rouch, Londres)

Ce fut le beau moment de l'élevage du cheval de qualité en Angleterre. Elle pouvait se glorifier d'avoir les meilleurs chevaux du monde, en course, au harnais et sous la selle.

Hélas! le chemin de fer porta un rude coup à cette prospérité du seul cheval de service, car l'essor des courses suivit, au contraire, une progression parallèle à celle des chemins de fer. Les rapports parlementaires de l'époque signalent la gravité de la crise. Un cheval qui, jadis, valait 40 livres ne se vendait plus que 17 ou 18. Seuls, les chevaux de selle trouvaient amateur, mais à des prix inférieurs.

Le rapport de la Commission présidée par Lord Roseberry permet de croire que la crise était en partie conjurée vers 1873. Il déconseille en effet, comme attentatoire à la liberté individuelle, le projet de confier l'élevage à une administration des Haras, panacée proposée par quelques-uns, mais il voudrait, — car trop d'étalons sont inférieurs et tarés, — que de fortes primes encourageassent les propriétaires de bons et sains étalons et que tout impôt sur le cheval fut supprimé.

Le rapport certifiait la présence de nombreux pur sang, d'assez nombreux hunters, bien que très chers, mais il déplorait que les chevaux de labour fissent presque absolument défaut, — l'élevage du bétail étant le plus rémunérateur, — et que les traits légers Cleveland et Hackneys fussent rares au point que les importations augmentaient en progression inquiétante.

Cependant, en 1887, Lord Ribblesdale, à la Chambre des Lords, put déclarer que l'élevage Shire et Clydesdale s'était beaucoup amélioré, mais que le demi-sang type militaire restait difficile à trouver. On fit alors une enquête auprès des éleveurs, sorte de referendum très à la mode en Angleterre, à la suite de laquelle furent créés des *Queen's Premiums*, aujourd'hui *King's Premiums*, en faveur d'étalons de croisement utiles à l'amélioration des races de demi-sang. Cette mesure eut une influence excellente, décisive même sur la qualité des produits, sinon sur leur nombre, puisqu'en 1904, l'enquête de la *Hunter's improvement Society* fit ressortir la même pénurie surtout pour le demi-sang de selle.

Depuis un temps relativement rapproché, existent en Angleterre des Syndicats d'élevage et Sociétés d'encouragement

dont l'effet utile a été très sensible. Ces sociétés surent s'opposer à l'engouement exagéré pour le croisement « quand même » du cheval de pur sang d'extrême vitesse avec les races de service, engouement qui, en Angleterre comme en France, causa bien des mécomptes dans la production.

En résumé, la crise actuelle du demi-sang hunter et de service a pour causes la rareté des poulinières, le nombre insuffisant et la mauvaise répartition des bons étalons, l'absence de débouchés rémunérateurs pour les naisseurs. Les remèdes préconisés par les Comités compétents sont : l'emploi d'étalons de croisement sélectionnés par les *King's Premiums*, leur judicieuse répartition selon la nature des poulinières. Ces étalons sont de deux types : les pur sang pour les grandes et puissantes poulinières et les demi-sang hunters issus du pur sang, avec les petites poulinières de bonne qualité. Enfin l'augmentation de primes de toutes sortes dont surtout des primes de conservation.

Ajoutons que l'automobilisme augmente encore l'état inquiétant de l'élevage du demi-sang, des deux côtés de la Manche, avec cette différence toutefois que l'Angleterre souffre de la raréfaction, voulue par les éleveurs méfiants, du stock chevalin de demi-sang et la France, d'un état artificiel de surproduction maintenu, comme nous l'avons déjà dit, en vue de la mobilisation, état des plus alarmants à tous points de vue.

Nous passerons maintenant la plume à un éminent spécialiste du pur sang, M. Léo Montaigne qui veut bien se charger de traiter le chapitre du cheval de course en Angleterre. Nous la lui redemanderons pour décrire les différentes races françaises et anglaises et les comparer, s'il se peut, entre elles.

LE PUR SANG ANGLAIS L'histoire du cheval de course a été traitée par plus d'un écrivain sportif. Le *Sporting Magazine*, dans ses premiers volumes, nous entretient longuement de *Flying Childers*, le héros du « mille en une minute », et nous raconte comment

Eclipse quitta sa ville natale d'Epsom pour aller chez les Cannon, à Edgware, où il devait mourir. Il était entouré, à son départ, d'une foule d'admirateurs qui ne pouvaient se lasser de contempler le fameux coureur, passant la tête à la lucarne



"Minoru", à S. M. le Roi d'Angleterre
A remporté les Deux Mille Guinées (1.600 mètres en 1' 37" 1/4)
(Cl. W.-A. Rouch, Londres)



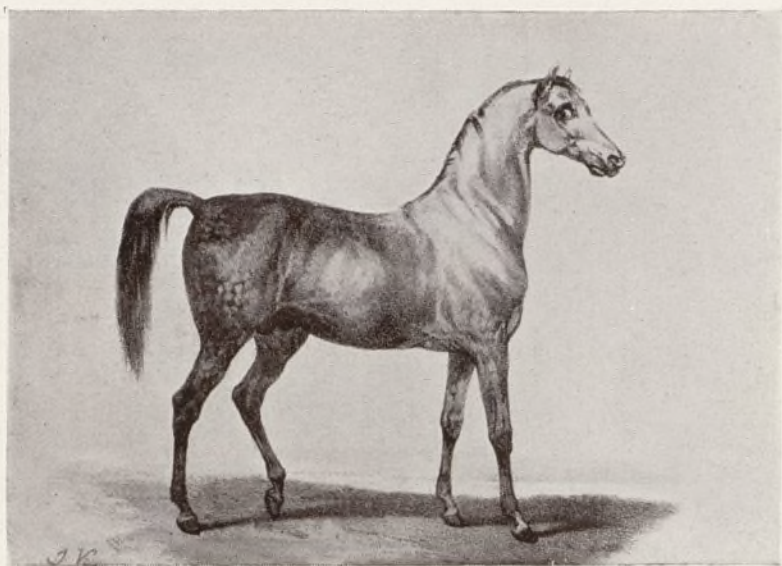
"Ormonde", n'a jamais été battu
(Cl. W.-A. Rouch, Londres)

TABLEAU SYNOPTIQUE DES RACES ANGLAISES



1. "Rothbury", étalon carrossier Cleveland à M. J.-H. Stericker. — 2. "Cockchafer", hunter anglais. — 3. "Blyth Thomas", étalon Clydesdale. — 4. "Persimmon", p. s., par "Saint-Simon" et "Perdita". — 5. Copmanthorpe Performer, hackney. — 6. Etalon Shire. — 7. Poney écossais. — 8. "Ramsholt Princess", poulinière Suffolk. — 9. "Cobnut", champion polo poney. — 10. Etalon poney du Dartmoor. — 11. "Vulcan", poney Shetlandais. — 12. Poney New-Forest.

Les n° 1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 11, d'après les clichés W.-A. Rouch & C°, Londres.
Les n° 5, 7, 8, 12, d'après les clichés Erdmann & Schanz, Londres.



Type des Orientaux des Haras en 1820

fourgon pour transporter *Ellis* à Doncaster, où il devait courir dans le Saint-Léger, et avant que le transport des chevaux de course ne s'effectuât par chemin de fer. A cette époque, déjà lointaine, les chevaux se rendaient généralement aux hippodromes sur leurs propres jambes et par petites étapes. Lorsque M. Edmond Blanc nous amena de France, dans des fourgons de voyage, *Jardy*, *Vini-cius*, *Gouvernant* et d'autres chevaux encore, et lorsque je vis des fourgons semblables dans les paddocks de Holts, près du château de Lord Rosebery aux Durdans, ces voitures modernes me remirent en mémoire les voyages déjà anciens d'*Eclipse* et d'*Ellis*. Le fourgon de M. Blanc ne différait, en réalité, des anciens, que par des moyens d'entrée et de sortie plus commodes pour le cheval. Lord George Bentinck avait coutume d'abaisser légèrement son fourgon de voyage dans une sorte de fosse, afin que le cheval pût y entrer de plain pied. Beaucoup de propriétaires d'aujourd'hui feraient bien de s'inspirer des conseils de M. E. Blanc et de son entraîneur, Denman, sur le cheval en voyage.

"Eschyne", pur sang syrien
Fait la monte en Algérie

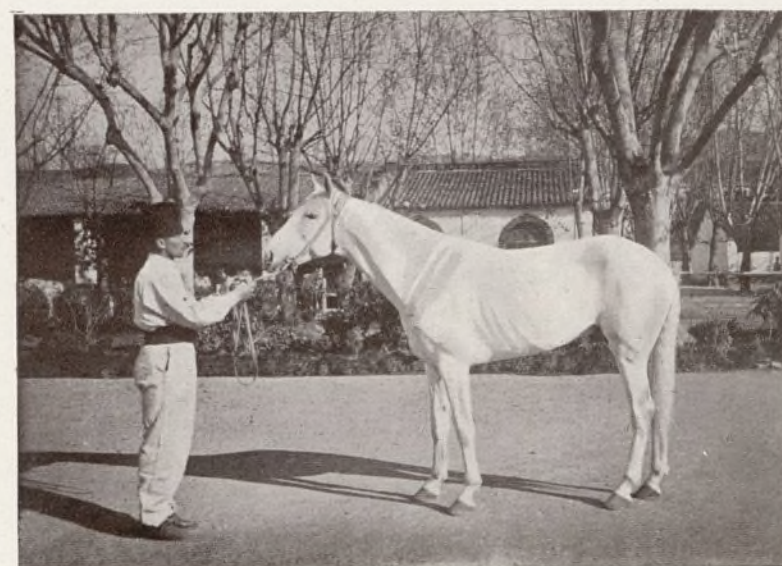
course. Comme je le disais plus haut, son origine et son développement ont donné lieu à de nombreux travaux, mais je n'en connais pas qui soit écrit avec plus de verve que celui que nous devons à la plume de l'amiral Rous et qui parut peu après 1860. Le vaillant amiral, toutefois, ne régna pas aussi longtemps sur le turf que Sir Thomas Charles Bunbury, qui gagna le premier Derby avec *Diomed*.

L'amiral, dont la carrière est plus rapprochée de nous, rendit, par sa franchise et son tact, de grands services au turf, bien que probablement il fût un peu plus hâtif dans ses décisions que Mr. Charles Greville qui, lui aussi, a été si souvent choisi comme arbitre en matière de courses. L'amiral Rous eut pour successeur un autre

d'une sorte de fourgon construit pour lui sur place. Cela se passait bien longtemps avant que Lord George Bentinck ne s'avisât de faire construire, lui aussi, un

ardent défenseur des intérêts sportifs dans la personne de l'Honorable James Lowther. Il ne faut pas oublier de parler de Lord Durham, si zélé et si up-to-date

dans ses fonctions de commissaire des courses, auxquelles il consacre une si notable partie de son temps. Du reste, je ne



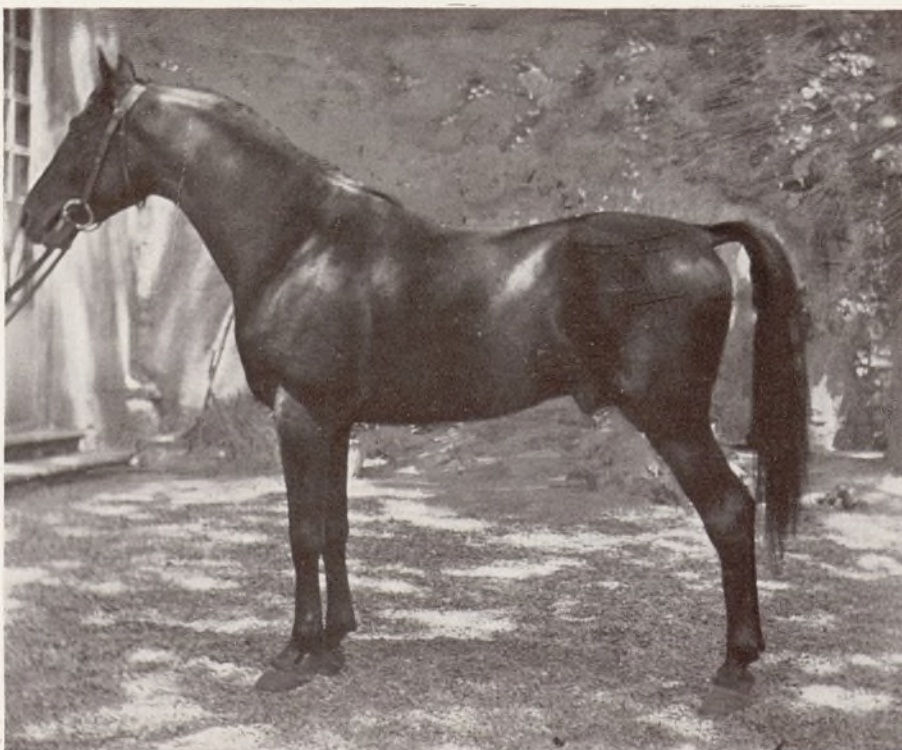
Cheval barbe (Chasseurs d'Afrique)

pense pas que les courses aient jamais été mieux organisées qu'elles ne le sont actuellement. Les progrès accomplis depuis cinquante ans sont tout à fait remarquables. Les pistes sont en meilleur état, et si certains représentants de la vieille école prétendent que nos chevaux de pur sang ne sont pas à comparer avec ceux qu'ils ont vu courir dans leur jeunesse, je doute fort, pour mon compte, qu'ils soient dans le vrai. Après tout, ces comparaisons ne sont sans doute que de simples conjectures, et il se peut que le meilleur des vainqueurs du Derby des premiers temps fût un cheval supé-

rieur à *Ormonde*, qui n'a jamais été battu. A mon avis, le fils de *Bend' Or* et de *Lily Agnes* a été le « crack » du siècle dernier, et quoique atteint dans ses voies respiratoires, dans ses dernières années, sa performance dans les Hardwicke Stakes, en 1887, doit à jamais rester dans le souvenir des hommes de courses. Rappelez-vous aussi la défaite qu'il infligea à *Melton* dans la même course, la saison d'avant, et aussi la facilité avec laquelle il triompha, dans le Derby, du *Little Bard* qui se fit plus tard une telle réputation en France; enfin, rappelez-vous comment il laissa

"Messaoud", étalon arabe
A Lady Anne Blunt (Cl. W.-A. Rouch et C^e, Londres)

Minting littéralement sur place dans la course des Deux Mille Guinées. La plupart des écrivains sportifs ont omis de signaler que cette course des Deux Mille Guinées atteignit son centenaire, il n'y a pas longtemps, le jour où elle fut gagnée pour la seconde fois par Sa Majesté le Roi avec *Minoru*, qui vient de gagner le Derby de cette année. Mais, à propos de cette course des Deux Mille Guinées, d'il y a cent ans, je remarque que *Wizard*, qui venait de gagner à Epsom, fut battu d'une encolure après une lutte héroïque avec le cheval du duc de Grafton, *Pope*. *Wizard*



"Kalife", pur sang arabe indigène, petit-fils de Harami



LE DUC D'ORLÉANS ET SON FILS LE DUC DE CHARTRES PLUS TARD LOUIS-PHILIPPE

Par *Carle Vernet*, 1788
(Musée Condé, à Chantilly)



Type des Orientaux des Haras en 1820

fourgon pour transporter *Ellis* à Doncaster, où il devait courir dans le Saint-Léger, et avant que le transport des chevaux de course ne s'effectuât par chemin de fer. A cette époque, déjà lointaine, les chevaux se rendaient généralement aux hippodromes sur leurs propres jambes et par petites étapes. Lorsque M. Edmond Blanc nous amena de France, dans des fourgons de voyage, *Jardy*, *Vinicius*, *Gouvernant* et d'autres chevaux encore, et lorsque je vis des fourgons semblables dans les paddocks de Holts, près du château de Lord Rosebery aux Durdans, ces voitures modernes me remirent en mémoire les voyages déjà anciens d'*Eclipse* et d'*Ellis*. Le fourgon de M. Blanc ne différait, en réalité, des anciens, que par des moyens d'entrée et de sortie plus commodes pour le cheval. Lord George Bentinck avait coutume d'abaisser



"Gourbi", pur sang arabe, par "Kéni-Kéni"

légèrement son fourgon de voyage dans une sorte de fosse, afin que le cheval pût y entrer de plain pied. Beaucoup de propriétaires d'aujourd'hui feraient bien de s'inspirer des conseils de M. E. Blanc et de son entraîneur, Denman, sur le cheval en voyage.

Mais revenons à l'histoire du cheval de

"Eschyne", pur sang syrien
Fait la monte en Algérie

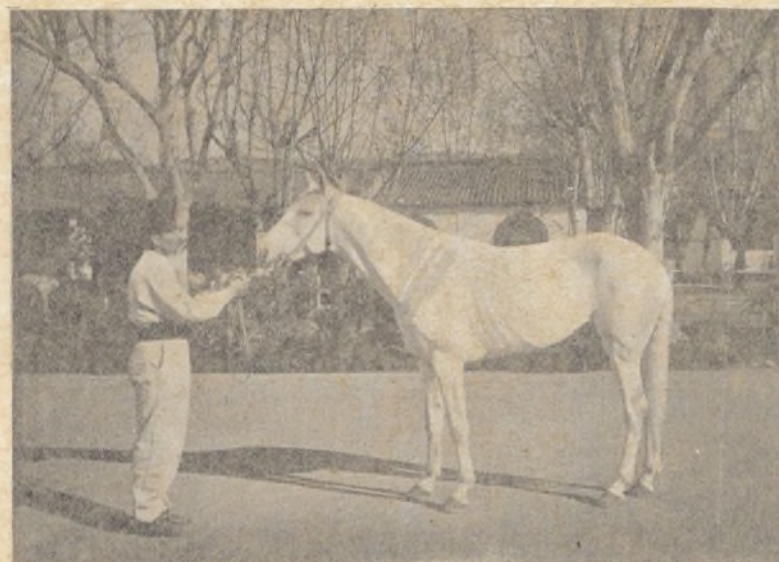
course. Comme je le disais plus haut, son origine et son développement ont donné lieu à de nombreux travaux, mais je n'en connais pas qui soit écrit avec plus de verve que celui que nous devons à la plume de l'amiral Rous et qui parut peu après 1860. Le vaillant amiral, toutefois, ne régna pas aussi longtemps sur le turf que Sir Thomas Charles Bunbury, qui gagna le premier Derby avec *Diomed*.

L'amiral, dont la carrière est plus rapprochée de nous, rendit, par sa franchise et son tact, de grands services au turf, bien que probablement il fût un peu plus hâtif dans ses décisions que Mr. Charles Greville qui, lui aussi, a été si souvent choisi comme arbitre en matière de courses. L'amiral Rous eut pour successeur un autre

d'une sorte de fourgon construit pour lui sur place. Cela se passait bien longtemps avant que Lord George Bentinck ne s'avisât de faire construire, lui aussi, un

ardent défenseur des intérêts sportifs dans la personne de l'Honorable James Lowther. Il ne faut pas oublier de parler de Lord Durham, si zélé et si up-to-date

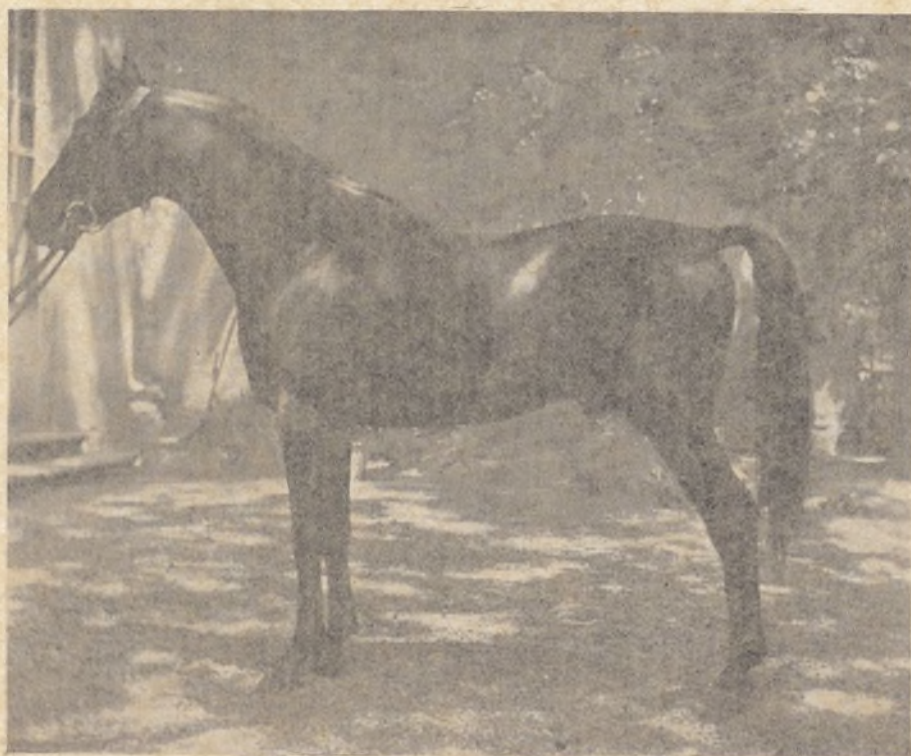
dans ses fonctions de commissaire des courses, auxquelles il consacre une si notable partie de son temps. Du reste, je ne



Cheval barbe (Chasseurs d'Afrique)

pense pas que les courses aient jamais été mieux organisées qu'elles ne le sont actuellement. Les progrès accomplis depuis cinquante ans sont tout à fait remarquables. Les pistes sont en meilleur état, et si certains représentants de la vieille école prétendent que nos chevaux de pur sang ne sont pas à comparer avec ceux qu'ils ont vu courir dans leur jeunesse, je doute fort, pour mon compte, qu'ils soient dans le vrai. Après tout, ces comparaisons ne sont sans doute que de simples conjectures, et il se peut que le meilleur des vainqueurs du Derby des premiers temps fût un cheval supé-

rieur à *Ormonde*, qui n'a jamais été battu. A mon avis, le fils de *Bend'Or* et de *Lily Agnes* a été le « crack » du siècle dernier, et quoique atteint dans ses voies respiratoires, dans ses dernières années, sa performance dans les Hardwicke Stakes, en 1887, doit à jamais rester dans le souvenir des hommes de courses. Rappelez-vous aussi la défaite qu'il infligea à *Melton* dans la même course, la saison d'avant, et aussi la facilité avec laquelle il triompha, dans le Derby, du *Little Bard* qui se fit plus tard une telle réputation en France; enfin, rappelez-vous comment il laissa *Minting* littéralement sur place dans la course des Deux Mille Guinées. La plupart des écrivains sportifs ont omis de signaler que cette course des Deux Mille Guinées atteignit son centenaire, il n'y a pas longtemps, le jour où elle fut gagnée pour la seconde fois par Sa Majesté le Roi avec *Minoru*, qui vient de gagner le Derby de cette année. Mais, à propos de cette course des Deux Mille Guinées, d'il y a cent ans, je remarque que *Wizard*, qui venait de gagner à Epsom, fut battu d'une encolure après une lutte héroïque avec le cheval du duc de Grafton, *Pope*. *Wizard*

"Messaoud", étalon arabe
A Lady Anne Blunt (Cl. W.-A. Rous et C. Londres)

"Kalife", pur sang arabe indigène, petit-fils de Harami



LE DUC D'ORLÉANS ET SON FILS LE DUC DE CHARTRES PLUS TARD LOUIS-PHILIPPE

Par Carl VERNET, 1788
(Musée Condé, à Chantilly)

appartenait à Mr. Wilson qui, le premier, gagna le Saint-Léger avec un vainqueur du Derby, portant le nom fatidique de *Champion*. La double victoire de *Champion* fut remportée juste neuf ans avant la victoire de *Wizard* dans la course de Deux Mille Guinées. Cette course vit le célèbre cheval noir *Smolensko* courir sous les couleurs de Sir C. Bunbury (casaque rose à raies blanches), et ce fut ce même Sir C. Bunbury qui éleva les premiers vainqueurs du prix de Deux Mille Guinées en 1813.

Les courses, à cette époque, reçurent les encouragements du prince de Galles



"Gladiateur", par "Monarque et "Miss Gladiator"

Né en 1862, vainqueur en 1864 du Clearwell Stakes à Newmarket, en 1865 des Deux Mille Guinées à Newmarket, du Derby d'Epsom, du Grand Prix de Paris. Au comte de Lagrange entraîneur P. Jennings, monté par H. Grimshaw.

comme étalon, fut des plus brillantes et éclipsa de beaucoup celle du « Mighty One », mais quand *Ormonde* donnait tout ce qu'il pouvait, sur le champ de course, sa foulée était plus longue que celle de *Saint-Simon*. Herring, l'ainé, le fameux peintre de chevaux, prétendait que la foulée d'un cheval de course, pleinement étendu, était de vingt-quatre pieds. C'est possible, mais lorsque George Barrett pressa *Ormonde* à la descente de Bushes Hill, dans les Deux Mille Guinées, et quand il dépassa Fred Archer au dernier tournant, à Ascot, dans les Hardwicke Stakes, je crois bien que le grand cheval



"Tortoise"

Gagnant de nombreuses courses, d'après une gravure de Sartorius (1770)



"Vermout"

Gagnant du Grand Prix de Paris, 1864



"Monarque" (1868)
(Cl. Delton)

Saint-Simon a été traitée de même par les célèbres naturalistes de Picadilly, de sorte que, chose curieuse, le père et le fils se sont retrouvés chez le même empaillleur. *Saint-Simon* eut la mauvaise chance de ne pouvoir concourir dans l'une des épreuves classiques par le fait de la mort du prince Batthianny. Comme *Ormonde*, il ne fut jamais battu. Sa carrière,

(plus tard Georges IV), du duc d'York et du duc de Cumberland. Les encouragements de la royauté ne nous manquent pas davantage aujourd'hui, puisque Sa Majesté le Roi prend une part si brillante à nos luttes du turf. C'est l'occasion de rappeler que les chevaux de son écurie d'Egerton House ont d'excellentes chances pour cette saison. L'apparition d'un autre *Diamond Jubilee* ou d'un autre *Persimon* à Epsom serait saluée avec enthousiasme. J'ai appris récemment que la peau de *Persimon* n'a pas encore été renvoyée à Sandringham par Messrs. Rowland Wards, pas plus que le squelette du célèbre cheval. La dépouille de son père

dépassa de beaucoup l'évaluation de Herring. *Persimon* avait une foulée énorme, plus longue que celle de son père. Il en était de même pour *Diamond Jubilee* que Sa Majesté Édouard VII doit bien regretter d'avoir vendu à la République Argentine. Il est vrai que le roi ne pouvait pas prévoir la mort de *Persimon*, et puis il lui restait une précieuse ressource en *Florizel II* qui, comme *Persimon*, a produit de nombreux gagnants. Malheureusement *Florizel II* vient de mourir. *Persimon* s'était fait une plus grande réputation en produisant *Sceptre*, puis *Keystone II* et *Your Majesty*. Le gagnant du Saint-Léger, qui appartient à Mr. J. B. Joel, sera réservé pour les



"Rainbow"

P. s. ang. importé en 1827
Un des ancêtres du demi-sang normand



Pur sang, haute école
Saumur (Cl. Vœlcker)



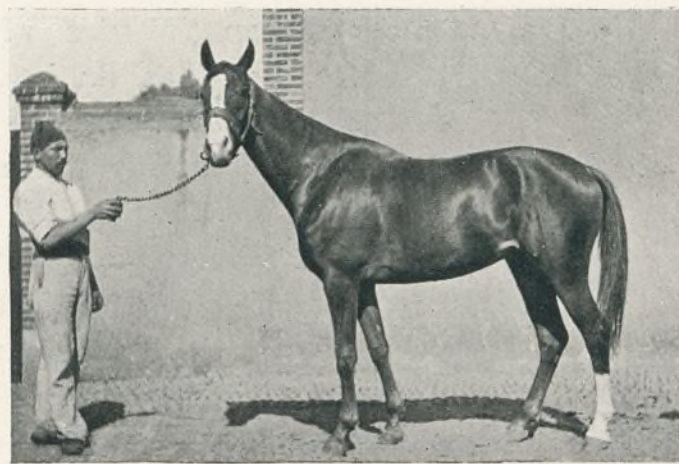
"Omnipotence"

Par Broaton. Hunter p. s. A M^{re} la V^{re} du P...

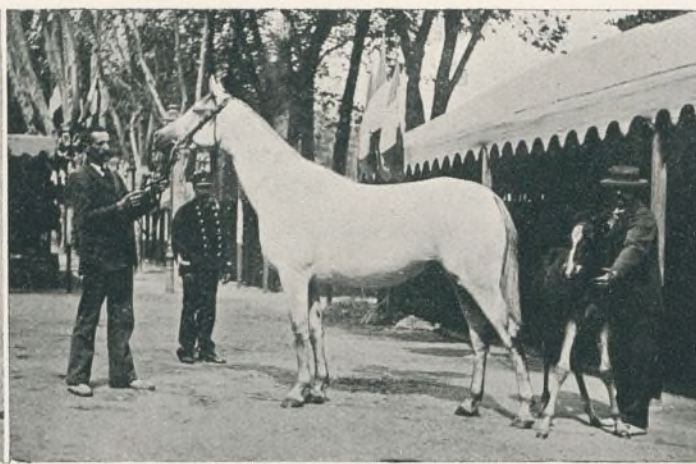
« Mammoth Stakes » et ne sera, par conséquent, pas galopé à fond en vue de la Coupe d'Ascot. A ce propos, je ne puis jamais songer à cette dernière course sans qu'elle me rappelle la défaite de *Pretty Polly*. Cette jument valait *Sceptre*, et si elle avait été engagée dans le Derby, elle aurait rappelé les exploits d'*Eleanor*, *Blink Boney* ou *Signorinetta*. Je crois que, de même que



Officier écossais sortant du camp, d'après Carle Vernet



"Mandarin"
Pur sang anglo-arabe, 25 0/0



"La Lolita"
P. s. anglo-arabe, par Flageolet, p. s. a.-ar. et Lucrèce,
p. s. a.-ar.



"Le Midou"
P. s. a.-ar. A. M. C. de Salverte. Chasse à Pau
(Primé obstacles Concours Pau)

Saint-Simon, elle n'aurait jamais dû connaître la défaite. Le Major Loder doit toujours regretter ce voyage à Paris, de même que d'avoir laissé partir *Pretty Polly* en mauvais état dans la Coupe d'Ascot. En parcourant la liste des vainqueurs dans les épreuves classiques, depuis la triple victoire d'*Ormonde* en 1886, je suis tenté de considérer comme les meilleures performances celles d'*Ayrshire*, d'*Isinglass*, de *Saint-Frusquin*, de *Galteemore*, de *Flying Fox* et de *Persimon* parmi les poulains, de *La Flèche*, *Sceptre* et *Pretty Polly*, parmi les pouliches. Mais il faut mentionner ici que *Minoru* est par un vainqueur de la Coupe d'Ascot, *Cyllene*, qui, chose curieuse, comme *Diamond Jubilee*, est allé dans la République Argentine.

Mr. Hall Walker peut s'attribuer la gloire d'être l'éleveur du cheval de Sa Majesté, vainqueur récemment dans le double event des Deux Mille Guinées et du Derby, comme il peut s'attribuer celle de *Princess de Galles* qui, comme *Pretty Polly*, est une



"Entouron"
Monté par M. le général de Galliffet (Cliché Delton)

Gallinule et qui n'étant arrivée que seconde dans les "Oaks" n'a pu donner à S. M. Edouard VII la double victoire qu'avait obtenue *Signorinetta* en 1908. Et puis, l'écurie royale tient encore en réserve *Prince Pippin*. Ce poulain est par *Desmond* et *Goody Two Shoes*; il a été élevé en Irlande et appartient au lot que Sa Majesté a loué chez Mr. Hall Walker. Cette location paraît avoir été une bonne opération pour l'écurie de Sandringham, et le lot avait été préparé en vue d'une double victoire dans le Derby et les Oaks. Pour compléter la série de ses victoires « classiques » le roi n'avait plus qu'à



"Nelson"
P. s. a.-ar., 25 0/0, par Noé, p. s. a.-ar. et Victoria,
p. s. a.-ar. Haras nationaux



"You-you"
P. s. a.-ar., 25 0/0, par Arrosage, p. s. anglais.
Haras nationaux

gagner les Oaks. C'est en 1896 qu'Edouard VII a été le plus près de la victoire dans cette course, avec *Thaïs* qui prit la seconde place derrière la jument de feu Lord Derby, *Canterbury Pilgrim*, qui appartient aujourd'hui aux

Stanley Paddocks, à Newmarket. Le nouveau Lord, j'ai plaisir à le noter, est un ardent amateur de courses, et l'Honorable George Lambton, d'après ce que je crois savoir, a une écurie pleine de bons chevaux. La casaque noire et blanche figure parmi les couleurs les plus anciennes dans le « Racing Calender » ; en effet, la famille Knowsley fait courir depuis plus longtemps qu'aucun autre propriétaire de l'heure actuelle. Un membre de cette famille me disait un jour que lorsque les Knowsley possédaient l'île de Man, leur meeting de Beershaven était très en vogue du temps de Cromwell. Il ajoutait que Christain, qui tient une place si importante dans le roman de Sir Walter Scott « The

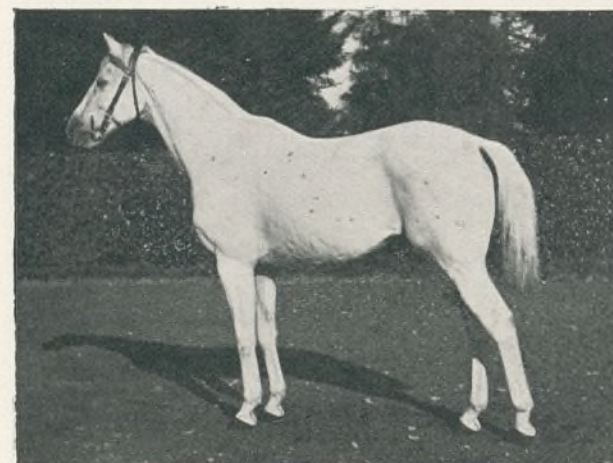
Peveril of the Peak », y fit un jour courir un cheval. Les programmes de courses et les couleurs étaient inconnus dans ce temps-là tout comme dans les premiers temps de Chester.

Mais, ce que l'on sait, c'est que le maire et la corporation (conseil communal) assistèrent en corps au meeting et que le lord-maire lui-même distribua les prix aux vainqueurs.

LEO MONTAIGUT

LE PUR SANG ARABE Si nous commen-

çons la biographie des chevaux français par l'arabe, c'est que, dans la hiérarchie hippique, l'arabe est l'ancêtre. Si toutes les races de sang et certaines races de trait procèdent de l'arabe, lui ne procède que de lui-même. L'arabe est un grand seigneur, jadis très puissant et toujours très noble, au sens élevé, au sens utile du mot ; car, non seulement il a fait ses preuves de noblesse, mais il continue à les faire tous les jours. Et, cependant, l'élevage de l'arabe en France n'est pas une industrie nationale. Ce n'est qu'un tout petit élevage disséminé dans la région pyrénéenne et dont la continuité n'est assurée que



"Kynops"
P. s. anglo-arabe, 37 0/0, par Oderzo, anglo-arabe.
Haras nationaux



"Mulato"
P. s. anglo-arabe, 68 0/0, par Halab, p. s. arabe.
Haras nationaux



"Tartane"
1/2 sang anglo-arabe, 1^{re} 62, à M. Larregain,
chassant à Pau



"Marinette"
1/2 s., par Abaris, p. s. ar. et une fille d'arabe pur, 1^{re} 63.
Primée à Toulouse, Saumur, Castelsarrazin, vendue
1.650 fr. à la remonte. Eleveurs : MM. Baudonnet et
Cuchau (T.-et-G.)



"Quick-Silver"
1/2 sang a.-ar. limousin, par Froissard, p. s. ar.
Appartient à M. le capitaine Hector



Cheval andalou
Des écuries de l'empereur Napoléon III (1867)

par 137 juments pures. Quant aux étalons, certains ont été achetés en Orient, les autres sont nés en France, on les appelle les pur sang arabes indigènes.

Si le nombre des étalons arabes purs (125 environ) est petit,

Napoléon III et qui raça si bien en France.

Ce ne fut que sous Colbert qu'eut lieu la première importation syrienne officielle. La Pie, célèbre jument limousine de Turenne, était fille de l'un de ces étalons.

Actuellement, l'unique jumenterie nationale de Pompadour et quelques éleveurs spécialistes sont les producteurs, en France, de l'arabe-étalon.

L'État leur achète pour 6 à 7.000 francs leurs meilleurs sujets. Les étalons indigènes valent-ils autant que les orientaux d'origines? Ces derniers, achetés par des commissions trop démunies d'argent, ne peuvent être le plus souvent que des étalons de valeur modérée. Le riche éleveur garde ses étalons « fashionables » qui, même dans leur pays d'origine, valent des prix très élevés.

Les encouragements qui lui sont alloués en courses sont très minimes. Il serait dangereux de voir l'arabe se sélectionner par la vitesse seule et prendre aux pur sang anglais leurs défauts, sans jamais atteindre à leurs qualités spéciales. Par contre, l'anglo-arabe pur jouira, sans dommage pour lui-même et ses produits, de la supériorité que donne à tout géniteur une sélection par les épreuves de vitesse.

Notons qu'en Algérie l'élevage du cheval barbe amélioré principalement pour le barbe-syrien est surveillé par les remontes militaires qui gèrent la jumenterie de Tiaret et des dépôts mixtes d'étalons. La remonte annuelle de nos régiments d'Algérie et de Tunisie comporte, en effet, l'achat de 1.366 animaux dont le prix moyen est de 588 francs.

En Angleterre, l'élevage du pur sang arabe n'existe pas. Quelques éleveurs s'amuse à en produire. M. Blunt Wilfrid en envoya à l'Exposition de 1900 qui n'étaient point suffisamment bâtis en utiles étalons de croisement. Les quelques étalons existant en Angleterre sont employés à faire, avec les poneys indigènes, des *polo-ponies*. On croise, par exemple, une ponette avec l'arabe et la pouliche obtenue avec l'étalon poney indigène amélioré, et les produits de ces derniers avec des pur sang spécialement choisis. Ainsi la taille est augmentée, le sang acquis et rien n'est perdu des qualités originelles, fond, sobriété, endurance, rusticité, des excellents poneys indigènes.

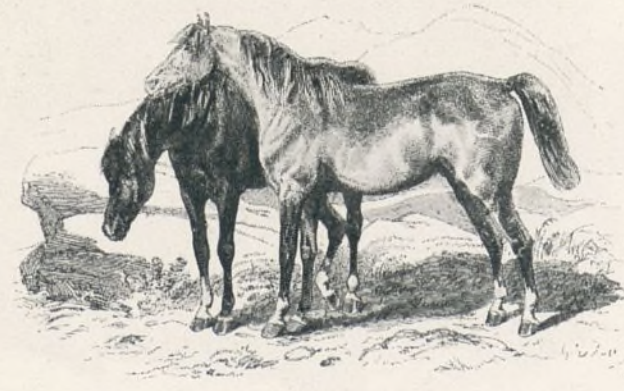


Navarraï d'avant 1830, par Gayot

les habitudes du continent noir. Toute notre cavalerie légère était remontée en barbes avant 1870, mais les grands chefs algériens, notamment Abd-el-Kader, tenaient à honneur de posséder des étalons de race pure d'Arabie. Tel, Emir dont il fit don à



Anglo-arabe demi-sang de la Creuse (troupe)



Bigourdan amélioré (1852), d'après Gayot

LE PUR SANG — Tandis que
ANGLAIS les Anglais créaient
EN FRANCE le cheval de pur
sang, surnommé au

début « le turc d'Angleterre », avec l'oriental et le barbe modifiés si profondément par le climat, l'exercice, l'hygiène, la sélection par la vitesse, les Français, eux, possédaient déjà, disséminés dans leurs provinces, les mêmes éléments en nombre beaucoup plus grand. Seulement, ils ne s'en servaient pas de la même façon. Pendant que leurs voisins galopèrent à l'extérieur, ils voltaient et viraient dans leurs protocolaires manèges. Il y eut, certes, de tous temps, chez nous, des gentilshommes amateurs de vitesse bien que le premier semblant de course dont le compte rendu ait été imprimé date de 1651. Ce pari eut lieu entre le prince d'Har-



"Lucie"

Par pur sang arabe et jument limousine, gagnante de nombreux paris et courses. A. M. de Vanteaux (1829)

couragement pour l'amélioration des races de chevaux en France ou Jockey-Club

La répercussion de l'afflux trop généreux du sang pur

tois, le duc de Chartres, le marquis de Conflans, le duc de Fitz-James, le comte de Guéménée, le duc de Lauzun importèrent les premiers chevaux de course. Des courses eurent lieu à Fontainebleau, à Vincennes, dans la plaine des Sablons. La Révolution dispersa les anglomanes et leurs chevaux. Ils ne reparurent qu'en 1814.

En 1818, les Haras introduisirent officiellement quelques pur sang anglais. Les princes du sang s'intéressèrent à l'élevage et aux courses. Un peu plus tard, les Lupin, d'Hédouville, Rieussec, prince de Beauvau, de la Bastide, Rothschild, Lord Seymour, etc., fondèrent la Société d'En-



Capoul, le célèbre ténor toulousain et son demi-sang anglo-arabe (1855) (Cl. Delton)

court et le duc de Joyeuse, au Bois de Boulogne, « chacun sur un cheval nourri comme on le fait en Angleterre, depuis un mois au pain fait avec anis, faverolles, au lieu d'avoine... des œufs frais les derniers jours au nombre de deux ou trois

cents. » (Dubuisson - Aubenay, *Journal des guerres civiles*). L'anglomanie envahit la France avec les idées libérales. Une dizaine d'années avant la Révolution, le comte d'Ar-

dans nos races indigènes fut déplorable malgré l'opinion publique anti-anglomane. Les Haras, préjugant un avenir meilleur, tinrent bon. Mais en 1848, ils faillirent être supprimés. De l'Empire, date l'ère des progrès constants de la race pure française; sous la République, enfin, les courses sont devenues un des plus grands plaisirs du peuple, — les courses ou plutôt les paris...

Une race française de pur sang s'était créée au moyen d'importations anglaises, surtout de 1840 à 1850, qui se réclamait principalement de *Monarque* (*Eclipse*), de *Dollar* et de *Vermout* (*Hérod*); la France, de 1800 à 1865, avait élevé un grand nombre d'étalons de tête (1.636 indigènes contre 895 importés).

Le comte Wrangel, un des hommes de cheval les plus juste-



La plèbe du Sud-Ouest (d'ap. Gayot) est la même de nos jours



Tarbaïs, trop de sang anglais d'après Gayot



Anglo-arabe stylisé, vers 1850
Portrait officiel de Louis-Napoléon Bonaparte,
par Janet Lange



Anglo-normand, cheval d'officier (dragons)

ment écoutés de l'autre côté du Rhin, n'a pas craint d'écrire tout dernièrement que notre élevage de pur sang est égal, sinon supérieur, à celui de

France sont des descendants immédiats du fameux *Galopin*, par ses fils *Saint-Simon* et *Gal-liard* et des re-

présentants de *Bend'or*, et *d'Orme* dont M. Blanc avait acquis le fils, *Flying-Fox*, pour plus d'un million.

Les femelles des vieilles races françaises sont encore assez nombreuses, mais elles vont disparaître avec le temps, car cette dénationalisation est la caractéristique de notre élevage actuel. La descendance de *Vermout*

(1861) (*Boyard*, *Perplexe*, *Vigilant*), de *Trocadero* (1864) (*Narcisse*, *Chêne Royal*, *Richelieu*, *Fra Diavolo*), de *Consul* 1866 (*Nougat*, *Fripon*, etc.), et de nombre d'autres bons chevaux a disparu, balayé par l'envahisseur d'outre-mer. Il ne reste plus guère qu'*Ermack*; et de tous les *Dollar* (*Cambuse*, *Callistrate*, *Salvator*, *Patriarche*, *Fontainebleau*, *Vignemale*, *Saumur*, *the Condor*, *Upas*) seul est à peu près qualifié *Elf*, le fils d'*Upas* qui a donné, en 1905, *Sea Sick*, et enfin *Gardefeu* (par *Cambyse*) dont les produits gagnent 300.000 francs environ cette année.

Evincée la race d'*Atlantic* (1872) qui fournit une si longue suite de gagnants et dont les représentants fashionables sont maintenant les seuls *Sagittaire*, *Le Samaritain*, *Palmiste*... Evincée la race *Plutus*

(1860) qui fournit un moment le chiffre extraordinaire de 95 étalons faisant la monte à la même époque (dont *Flagolet*, le père de *Zut*, *Rayon d'Or*, *Beauminet*, *Le Destrier* (*Stuart*)... De tout cela il ne reste qu'une infime représentation en

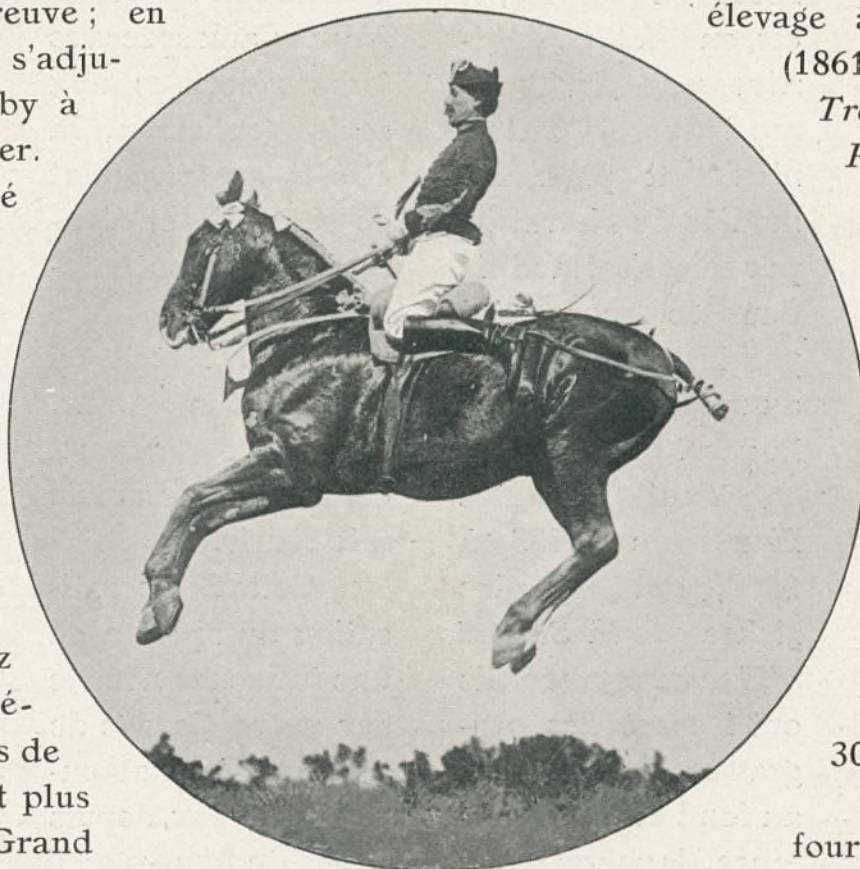
nombre et en valeur... et voilà, — chose curieuse, —

Plus de la moitié des étalons fashionables actuellement en

qu'un Américain, écœuré des lois américaines



"La Pie", limousine, au maréchal de Turenne
d'après Larivière. Musée de Versailles



Anglo-normand sauteur en liberté
à Saumur (Cl. Voelcker)



Le cheval danois stylisé, fin XVII^e siècle
d'après Ridinger



"Arthur", trotteur
Par Narquois et Ombrelle, 1^{re} 25. A. M. Pagès (Cl. J. Delton)

contre les paris, ramène en France avec de nombreuses juments, précisément un petit-fils de ce *Plutus*, par *Rayon d'Or*, l'étalon *Octagon* dont le fils *Normand III* vient de gagner les 2.000 Guinées à Newmarket ! Puisqu'on peut constater de si grandes modifications dans les origines de la race, on est en droit de se demander si ce fut en bien ou en mal, si, en un mot nos chevaux sont en dégénérescence. Au

point de vue purement sportif du mot, il est difficile d'accuser de dégénérescence des chevaux qui, avec 58 kilogrammes, courent beaucoup plus souvent et avec une vitesse très supérieure qu'autrefois où le poids n'était que de 54 kilos, fait remarquer le trop modeste homme de cheval qui se cache sous le pseudonyme de « Sincère ». Mais si on considère le pur sang au point de vue pour lequel il est officiellement encouragé



" Pretender "

1/2 s. ang., par *Holmes*, p. s. Importé par M. Crémieux. Faisait la monte en 1828



" Rouge-terre "

Etalon trotteur, par *Fuschia* et *Perce-Neige*. Haras du Pin (Cl. Roussel)

avec l'argent des contribuables, c'est-à-dire d'améliorateur des sous-races et des races de service, il est, en effet, en dégénérescence. Les beaux modèles d'antan n'existent plus. Le modèle du cheval de pur sang s'est modifié dans le sens exigé par les programmes auxquels on a soumis la race.

Tant que les Haras de 1833 à 1860, ont été plus riches que la *Société d'Encouragement*, ils ont imposé des programmes favorables au fond et à la résistance. Ils pensaient au futur étalon de croisement. Dès que les Sociétés de course furent plus géné-

reuses que l'Etat, elles imposèrent des programmes inspirés par la seule idée sportive (tout comme en Angleterre où ce principe domine tout) : vitesses de plus en plus grandes, sur des distances réduites et courues par des chevaux trop jeunes. Dès lors, il n'y eut plus de chevaux de croisement compacts, suivis, bien membrés, près de terre. Les programmes, pour employer l'argot sportif, ne favorisant plus les *stayers*, il n'y a plus que les *flyers* qu'on a été chercher en Angleterre et qui ont évincé les représentants de nos belles races françaises.

En Angleterre, aussi d'ailleurs, les éleveurs de demi-sang hunter se plaignent aussi de la rareté de vrai étalon de croisement.

Mais si les pur sang français ne sont pas très satisfaisants comme modèle, au moins le sont-ils quant à leur nombre. En 1833, il y avait 30 chevaux de pur sang à courir ; en 1890, 2.500 ; en 1907, 4.700, dont 3.000 en plat, 1.700 en obstacles !

450 étalons pur sang en 1907, ont sailli 3.220 juments pur sang qui ont donné 1.920 produits (notons qu'en Allemagne il n'y a que 789 poulinières de pur sang). Quant au nombre des pur sang existant en France, on en compte 12.400, dont 4.500 de deux ans et au-dessus. Les pur sang en service d'armes ou



Anglo-normands bai-bruns

6 ans, 1^m62, fils d'*Harley*, trotteur. Primés en France, Angleterre et Irlande. A M. Roy (Cl. Delton)

civils ne sont pas comptés à ce total.

Il y a, en France, 150 élevages comptant 10 poulinières et au-dessus, et une quantité de petits élevages un peu partout, au centre et surtout dans le Midi. Les plus importants sont tous aux environs de Paris et en Normandie.

Les encouragements que reçoivent ces éleveurs par le moyen des courses sont de

17.000.000, dont 8.950.000 en plat, 6.300.000 en obstacles, sommes à peine suffisantes pour couvrir les frais. On a constaté que l'élevage coûte en gros 30 millions, et qu'il en rapporte à peu près autant, en ajoutant au total des allocations, la valeur des ventes, etc...

Ce sont les sociétés de courses, la *Société d'Encouragement* (Jockey-Club) et la *Société des Steeple-Chases de France*, dénommées « Sociétés mères », qui assument la direction technique des courses. D'autres sociétés, la *Société des Sports de France*, aux épreuves jadis réservées aux seuls gentlemen, la *Société sportive* (plat et obstacle) et d'autres encore font courir sur près de 300 hippodromes... et il en naît un tous les ans. Tout le monde va aux courses, tout le monde fait courir.

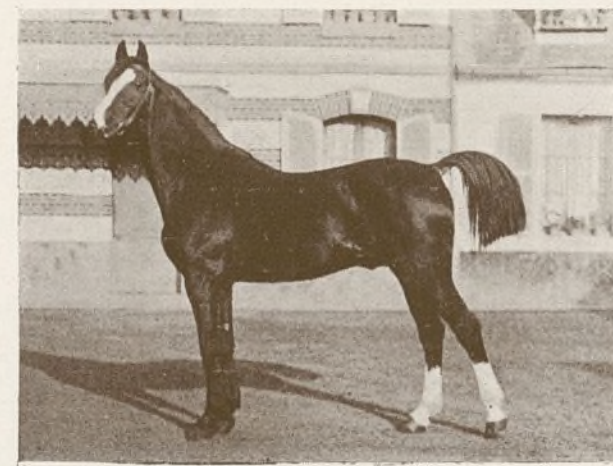
Cette démocratisation du sport a eu une influence néfaste sur notre élevage de pur sang. Ces malheureux animaux, depuis l'âge de deux ans, courent incessamment jusqu'à ce qu'il ne « leur reste plus une jambe ». C'est

pour cela que, si en Angleterre, où les courses sont plus rares, on trouve facilement des pur sang de six et sept ans nets et bon marché pour le service de la selle, en France, il ne reste plus au commerce que des estropiés.

Beaucoup de petits propriétaires ne font courir que pour gagner de l'argent et jouer aux courses. Le goût du cheval, l'idée sportive n'y sont pour rien. On a constaté que depuis l'établissement du pari mutuel, la passion du jeu avait conquis une grande quantité d'adeptes dans les classes populaires. En 1891, on avait parié 102 millions ; en 1907, le total des paris s'éleva à 321 millions. Sur ces 321 millions, l'Etat a prélevé plus de 12 millions, lesquels ont été répartis entre diverses œuvres de bienfaisance, et l'élevage général... et ainsi « ce qui vient de la flûte retourne au tambour. »

Le pur sang, en dehors des courses est le meilleur cheval de service civil et militaire, il a le fond, la vitesse, le courage, l'adresse, et bien que ses « pattes » soient beaucoup plus solide, que celles des demi-sang, « lorsqu'il ne lui en reste plus », a-t-on pu dire, il marche encore avec son cœur. Quant à son manque de rusticité, on l'a beaucoup exagéré.

Comme étalon, le pur sang, même à l'École vétérinaire



" Narcisse "

Etalon trotteur, par *Phaéton* et *Bécassine*. Haras du Pin. (Cl. Roussel)



" Coralie "

Par *Fuschia*, trotteur, 1^{er} prix selle. Concours hippique de Paris (1908)



"District Maid"
Poulinière hackney (Angleterre) (Cl. Erdmann et Schanz)

d'Alfort longtemps réfractaire à cette idée, est considéré aujourd'hui comme l'améliorateur indispensable. C'est le levain qui rend légère et utilisable, la pâte lourde des races indigènes qui, sans lui, ne vaudraient guère mieux que la misérable plèbe chevaline du moyen âge. Il est un « bienfait nécessaire » ;

les courses sont un procédé nécessaire et les paris, l'exploitation d'un vice nécessaire.

Mais on semble trop oublier, depuis quelques années, que le pur sang n'est pas un but, mais un moyen. Il est le roi, c'est entendu. Comme les bons rois, il devrait être le premier serviteur de son peuple... les demi-sang.

LE PUR SANG ANGLO-ARABE

Le pur sang anglo-arabe est, lui, une spécialité si française que les étrangers le surnomment volontiers le *pur sang français*. Malgré cette flatteuse dénomination, ce n'est pas en France qu'il fut officiellement produit pour la première fois, mais à Deux-Ponts, dans le haras grand ducal. Il y mérita une grande réputation d'excellence à la chasse et à la guerre ; sa taille était moyenne et sa robe grise. En 1814, les Français ne manquèrent pas de razzier cet élevage pour le transporter au haras de Rozières.

Un peu partout, des éleveurs avaient eu déjà l'idée de croiser l'anglais avec l'arabe et en Angleterre, en Hongrie, en Russie, en Allemagne, on a élevé des anglo-arabes qui, peu à peu, se sont fondus en des races locales auxquelles ils ont donné un cachet très spécial.

En France, les deux protagonistes de l'anglo-arabe dont l'intervention devait perfectionner nos races méridionales en facilitant les dosages de sang, furent MM. de Bonneval en 1806 et, plus tard, M. Gayot. Le premier créa au Pin, où il était directeur, au moyen de l'étalon syrien *Messoud*, une famille d'anglo-arabes d'où sortit *Eylau*, un des chevaux normands les plus complets que la France ait jamais vus au dire du célèbre vicomte d'Aure. Puis, M. de Bonneval porta dans le Midi



Anglo-arabe croisé Norfolk
Né chez M. le comte de La Roche-Ordan

l'intuition des services que devait y rendre cette nouvelle formule. Il y prépara la tâche de Gayot, lequel fit de Pompadour un centre de production modèle. Mais l'anglomanie devait enrayner ces efforts, et même en 1850, obtenir la suppression de la jumenterie de Pompadour. On vendit à vil prix 22 poulinières et 22 pouliches du plus beau sang anglo-arabe...

En 1874, un juste sentiment des réalités de l'élevage fit rétablir cette jumenterie nationale de Pompadour, — la seule existant en France. Elle a rendu d'inappréciables services. Mais, aujourd'hui cependant, avec ses 60 poulinières, elle concurrence souvent peu heureusement, l'élevage privé auquel l'Etat n'achète annuellement qu'un nombre infime d'étalons (une douzaine en 1907, à 6.600 francs en moyenne).

Et pourtant, dans toute la région du Sud-Ouest, 1.700 juments ont été, par l'élevage privé, consacrées cette année à la production de la race pure anglo-arabe. Quant aux 294 étalons nationaux ou privés de pur sang anglo-arabe, ils ont sailli environ 10.000 juments de demi-sang.

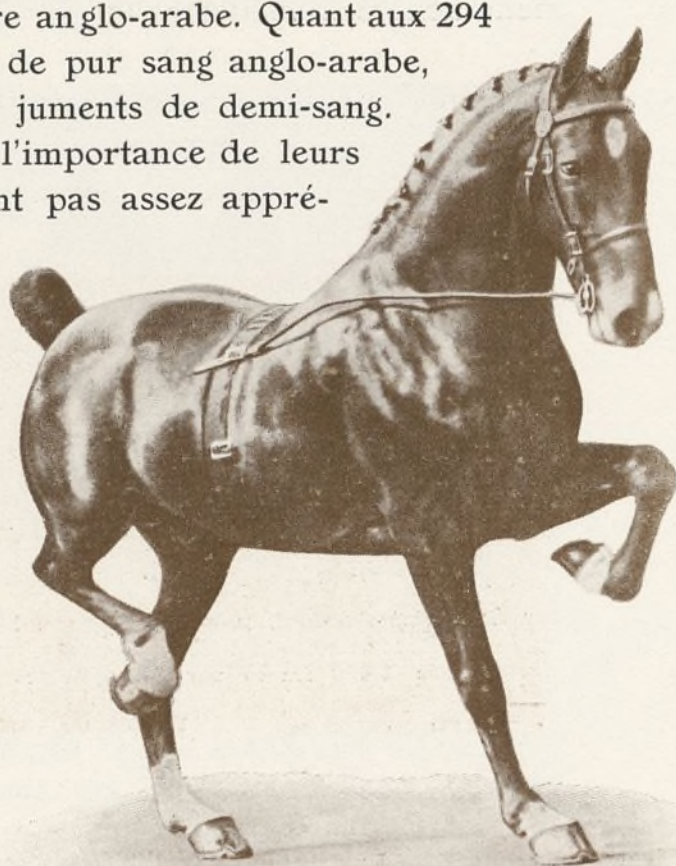
On voit, par ce seul chiffre, l'importance de leurs services, services qui ne sont pas assez appréciés par le public, parce qu'ils lui sont presque complètement inconnus.

Les Allemands, eux, après enquête sur notre remonte militaire, sont tellement persuadés de l'excellence du pur sang anglo-arabe, comme améliorateur, qu'ils s'efforcent d'en créer chez eux. Ceux que j'ai pu voir étaient grands, substantiels, mais paraissaient déjà manquer de ce tempérament qui est la caractéristique de tout ce qui naît dans notre Midi.

L'anglo-arabe de pur sang est, par définition, le produit du croisement du pur sang anglais et du pur sang arabe. Ce produit se nomme un 50 pour cent (d'arabe). Mais si ce même produit est, à son tour croisé avec un pur sang anglais, la dose d'arabe diminue ; elle n'est plus que de 25 pour cent. Si, au contraire, le 50 pour cent avait été croisé avec un arabe, il eut atteint 75 pour cent (d'arabe). Si l'on remarque qu'il existe encore la catégorie des *sélectionnés*, c'est-à-dire les produits des anglo-arabes purs (à divers degrés de sang) entre eux, on se rendra compte de toute la gamme mise à la disposition de l'élevage. Mais toute cette dosimétrie est plutôt théorique. En pratique on peut dire qu'il y a les 50 pour cent d'arabe et les 25 pour cent (minimum de sang arabe exigé pour la qualification). Ces derniers qui sont les plus estimés à tous points de vue, sont aussi les plus nombreux.

A quoi ressemble un anglo-arabe ? Le plus souvent les non initiés le prennent pour un pur sang anglais, avec quelque chose de plus gracieux, et dans la tête une expression orientale. Ses allures, si elles sont moins vites au galop, sont beaucoup plus brillantes au trot. Sa taille favorable est de 1^m60.

On doit, d'autre part, le considérer au triple point de vue d'étalon, de cheval de course, de cheval de service. Comme étalon, en des cas définis, il remplace le pur sang anglais. Mais, de même qu'il y a des « couleurs sans danger », il est l'étalon sans danger pour l'infusion bien dosée, graduée à volonté, du sang anglais sans



"Evanthius"
Hackney. A. M. R.-L. Evans. Le plus primé des chevaux en Angleterre (Cl. W.-H. Rouch et C^e, Londres)

élongation du modèle, sans amoindrissement de la rusticité, sans exaspération du système nerveux...

On peut, au Concours central des reproducteurs, admirer étalons et poulinières de pur sang anglo-arabe amenés par l'élite de nos éleveurs du Midi.

Les courses d'anglo-arabes n'ont pour mission que d'assurer la sélection des reproducteurs, seul moyen de garantir la qualité des produits. Les courses d'anglo-arabes reçoivent, cependant, de trop minimes allocations; les plus fortes sont celles des deux prix du Ministère, à 15.000 francs chacune, et où le vainqueur est généralement acheté 20.000 francs par les Haras.



" Santa-Cruz "

Par Saint-Pair-du-Mont, p. s. et Ovipare, 1/2 s.
A M. le commandant Eon, 5^e dragons
Acheté 1.800 francs par les remontes

C'est un cheval de fer et de vitesse, souvent vainqueur ou placé dans les raids les plus durs.

A Pau, les meilleurs hunters du célèbre loueur M. Larregain sont des pur sang anglo-arabes, ignorés ou méprisés du public français, mais fort appréciés par les durs cavaliers que sont les Anglais et les Américains. Ce n'est pas seulement pour les humains qu'il est dit que « nul n'est prophète en son pays! »

Bien qu'en Angleterre quelques tentatives particulières aient été faites, notamment par le général Ankerstein, jamais on n'arriva à produire un bon cheval de chasse anglo-arabe. M. Blount, dont nous avons parlé plus haut, récolta les mêmes succès. Que feraient d'ailleurs les Anglais, sauf aux colonies, de chevaux anglo-arabes? Leurs races actuelles sont fortes, vites, endurantes. L'aire géographique anglaise ne nécessite pas, comme celle de l'Europe méridionale, l'emploi de ce croisement tout indiqué au contraire, et très particulièrement, sur nos races du Sud-Ouest. La pureté



" Transvaal "

1^{er} 66, par Lauzun, p. s. et Feline, 1/2 sang. Champion du cheval de guerre, Saumur (1907). Appartient à M. le capitaine Haentjens

chevaux de cavalerie légère d'Europe. Ils sont, en effet, souples, brillants, résistants et très bons galopeurs.

L'ancien Gascon, le Navarrais, le cheval d'Henri IV, était un animal excellent qui devait à l'andalou sa taille et sa membrure. Puis, bien que les Haras royaux soignassent particulièrement la province de Bigorre, l'ensemble des races méridionales se trouvait fort misérable lorsque Napoléon I^{er} en acheva la ruine, en réquisitionnant tout ce qui pouvait marcher. Mais, dès 1806, le travail de réfection du Navarrais commença, heureusement, au moyen d'étalons orientaux.



" Espoir "

Par Beaujolais, p. s. et Alerte, 1/2 s. A M. Godefroy, à Urou (Orne). Champion du Cheval de guerre (1908). Champion hunter de la Société hippique française (1909)

Cependant l'anglomanie s'infiltrait peu à peu dans cet élevage où, à partir de 1833, le sang anglais fut versé sans mesure. Les résultats de ces excès furent déplorables. Ces Bigourdans étaient légers, enlevés, désarmés, avec des mauvais membres et une nervosité excessive.

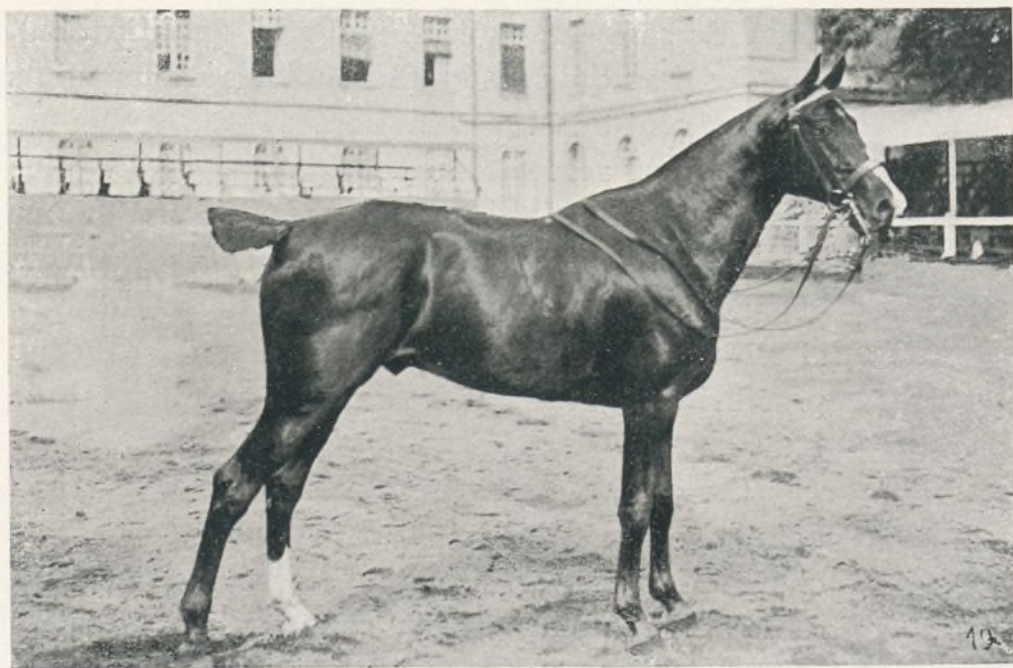
Gayot, nous l'avons dit plus haut, enrayait déjà le mal avec l'intervention d'un nouveau facteur, le pur sang anglo arabe, lorsqu'en 1860, l'anglomanie triomphante rompit toutes les digues et produisit les Tarbais, ces faux pur sang, hauts, plats, dégingandés, que trop de gens s'imaginent exister encore. Enfin, depuis 1874, les

Haras ont accompli ce quasi-miracle d'amener nos anciens Navarrais, Bigourdans, Tarbais — noms et modèles disparus — à constituer une race plus homogène, plus fixée, répondant parfaitement, quant à ses aptitudes, aux exigences des



Hunter anglais, poids lourd

Par Dancing-Master. A M. le comte L. Costa



" Doge "

1/2 sang, par Saint-Pair-du-Mont, p. s. Né chez M. de la Conte (Manche). Primé par la Société du cheval de guerre



" Doublure "

1/2 sang par Talenne, trotteur.
Prix extraordinaire, Concours hippique, Paris (1908)



Reprise des Normands, Saumur (Cl. Vœlcker)

Remontes militaires. La caractéristique de cet élevage consiste en ce que le poulain anglo-arabe est rarement élevé à l'endroit où il est né. Il doit, pour être bon, naître dans les plaines où sont les bonnes mères nourrices, puis s'élever sur les coteaux calcaires pour y prendre du squelette et des tissus de bonne qualité exempts de tout lymphatisme. Là où s'engraissent les bœufs se font les mauvais chevaux, dans le Midi comme ailleurs.

Les divers étalons nationaux du Sud-Ouest se dénombrent ainsi : 102 étalons de pur sang anglais avec 2.171 saillies, 208 pur sang anglo-arabes avec 5.615 saillies, et 200 étalons de demi-sang avec 7.700 saillies. On doit compter, d'après M. Gallier, environ 200 étalons privés de demi-sang. A cause de la démocratisation même de l'élevage, — qui, dans le Midi, n'a pas sa vieille poulinière, — et de la misère physiologique où se trouvent un grand nombre de juments, il serait à souhaiter que les services de l'étalon de demi-sang anglo-arabe fussent encore plus recommandés par les Haras et les Remontes, à cette masse de petits éleveurs pour qui le *pur sang* est une panacée souvent bien trompeuse. Le fond de la race y gagnerait en homogénéité et en ampleur commercialement utiles. Ajoutons qu'il naît une très grande quantité de poulains échappant à tout contrôle de statistique.

L'anglo-arabe, quand il est réussi, est un cheval d'un format plus ou moins compact selon les régions et le mode d'élevage. D'une taille de 1^m56 en moyenne, bien que la Remonte en trouve tous les ans 700 assez forts pour les envoyer aux dragons, il est souvent alezan et gris, avec un très beau port de queue, une robe et des crins très soyeux, une tête arabe, un garrot proéminent et prolongé en arrière, un bon dos, une croupe parfois un peu courte et abattue, surtout chez les produits de poulinières trop « démocratiques », une profondeur de poitrine à laquelle seul atteint le pur sang, des membres secs, nerveux, des aplombs souvent défectueux, des tendons de plus en plus larges, toujours d'acier, des jarrets souvent clos mais bien descendus, les lignes, les angles articulaires, le genre d'allure du pur sang, le fond, la rusticité, la docilité, l'adresse et la solidité de l'arabe, une aptitude insoupçonnée à porter le poids aux allures vives, mais une bouche d'autant plus délicate que l'encolure longue est assez souvent grêle et fausse... Dans les mauvais élevages il est souvent mince et plat. Toiletté, il simule parfaitement le *hunter* léger

qu'il égale comme train. Il bat au galop les demi-sang du Nord. C'est aussi le cheval-type des raids montés et attelés les plus durs. Au point de vue militaire, c'est le cheval que nos grands chefs de cavalerie souhaitent à leurs divisions et que nos jeunes officiers souhaitent à leurs pelotons. Il s'affirme donc, au moment présent du moins, comme le « cheval de selle français ».

Et pourtant, cet élevage si méritant reçoit peu d'encouragements : 500.000 francs environ de primes directes à l'élevage, 35.000 francs en courses, alors que le demi-sang carrossier est gratifié en tout de plus de six millions. Tout est mesuré avec parcimonie, et réduit au micromètre, quant il s'agit d'encourager l'élevage du « Cendrillon » de la famille chevaline française. Les remontes, l'an dernier, n'ont payé qu'une moyenne de 946 francs les 3.700 chevaux achetés en Sud-Ouest et les Haras n'ont dépensé que 180.000 francs pour la vingtaine d'étalons qu'ils ont acquis en 1907. Et encore, depuis quelques temps, les préférences de l'administration vont aux étalons de tous degrés de sang, qui, bien que nés dans les Pyrénées, sont élevés à l'engrais dans les Charentes, et ensuite revendus à l'État au détriment des véritables indigènes dont les qualités sont contrôlables par les courses auxquelles ils ont pris part.

25.000 naissances, même dans tout le Sud-Ouest, constituent évidemment une surproduction, car, jusqu'à présent, la remonte militaire est le seul « client sérieux ». Or, bien que son chiffre d'achats soit resté le même, à Tarbes, par exemple, le chiffre des chevaux présentés a plus que doublé en dix ans ! Devant la crise, enfin évidente, l'an dernier, une quantité de poulinières, 4.000 en 1907, 3.000 en 1908, ont été, ou soustraites à la reproduction ou livrées au baudet, car dans tout le Midi, on fait du mulet et du « mulet rémunérateur ».

On commence à connaître l'anglo-arabe et à l'apprécier, qu'il vienne de son berceau pyrénéen, ou des Landes, ou de l'Auvergne, ou de ce Limousin où il prend du gros sans perdre de qualité, de ce Limousin qui donne tort au proverbe quand il est dit que « *La lisière ne vaut pas le drap !* »

1^o Les
LES ANGLO-
NORMANDS demi-sang
trotteurs.

Il faut, en effet, sortir de pair le *trotteur qualifié*, auquel on doit l'amélioration de toute la population che-



Travail à la longe. (Préparation au Concours Hippique)



Le hunter est un cheval de chasse à travers pays



Jument irlandaise, hunter léger



Le hunter de l'ancien temps

valine des *demi-sang carrossiers* normands, vendéens, charentais, angevins, charolais, etc..., et même de ceux qu'on rencontre disséminés ça et là dans le Nord et l'Est.

La Normandie, proprement dite, est un puissant pays d'élevage. Elle englobe quatre départements : La Manche, surtout productrice (population chevaline 86.000 têtes) ; l'Orne, également producteur (57.800 têtes) ; le Calvados (65.185) ; la Seine-Inférieure (75.827, y compris beaucoup de trait). On peut y ajouter encore une partie de l'Eure.



"Chynney-Snyps"

Hunter poids lourd. Né en Leicestershire. Chasse à Pau.
A. M. Ch. de Salverte

Comme les autres chevaux, ceux de Normandie valent non seulement par les qualités de leurs parents, mais encore par celles du sol sur lequel ils sont élevés et par les procédés d'élevage. C'est ainsi que le Merlerault, dans l'Orne, est la région où se sont toujours fait les meilleurs animaux. L'élevage au piquet de la plaine de Caen produit les moins bons. La Manche réussit un type intermédiaire très apprécié. Il a dû en être et il en sera toujours ainsi.

Sans remonter plus haut que Guillaume le Conquérant, on peut, d'après les intéressants travaux du lieutenant-colonel Champion sur la fameuse tapisserie de Bayeux, affirmer que les chevaux normands à cette époque étaient des animaux d'aspect nettement

oriental, — espagnol, — ou barbe, chevaux de galop, de taille plutôt petite, comme le fut plus tard la grande majorité des chevaux du moyen âge. On sait que Guillaume le Conquérant, lui-même, se plaisait à faire venir les siens du Sud-Ouest et d'Espagne.

Chose curieuse, les Normands n'eurent pas à combattre beaucoup d'Anglais à cheval ; et les vainqueurs, venus de France, apprirent aux vaincus les fins secrets de l'élevage et de l'équitation. C'est que déjà au temps des Gaulois, les jeux de l'arène étaient en honneur dans le Merlerault, comme en témoignent de façon certaine les vestiges d'un cirque au haras du Pin.

Les seigneurs et les abbés s'employèrent à conserver la race normande contre les malheurs de temps durs à l'élevage, grâce aux croisements presque continus avec le barbe et l'andalou conjointement, au point que le haras royal du Pin pouvait fournir chaque année pour les écuries et le manège du roi, 20 jeunes chevaux et qu'Henri IV voulant remercier la reine Elisabeth de la compagnie écossaise qu'elle lui avait envoyée, lui offrit 40 étalons normands. L'hygiène, une certaine sélection, l'influence du sol renforcèrent la race où purent se recruter d'excellents chevaux de chasse et des chevaux de selle de bonne taille dont les meilleurs devenaient les *grands chevaux* des écuries du roi. Ce fut, à cette époque, que la race évolua vers le carrossier, sans grand succès au début, puisqu'on la jugeait alors moins forte que la poitevine et la limousine. Les carrossiers allemands firent irruption et, d'autre part, dès Louis XIV, l'anglomanie poussa les riches seigneurs chassant en Normandie, à faire venir des « turcs d'Angleterre ». L'élevage normand put supporter quelque temps cette crise, grâce à la remonte que faisaient chez lui les gardes du corps, les gendarmes et les cheuau-légers, grâce aussi aux efforts des directeurs du Haras du Pin. Mais la situation n'était certes pas brillante. Vers 1764 un flot de danois et holsteinois vint abîmer encore la race et y introduire le cornage, jusque-là, prétend-on, inconnu. Les 24 syriens envoyés au Pin en 1779 n'eurent à cette époque aucun succès : on trouvait, déjà que l'oriental raçait trop petit. On se déclara, au contraire, très satisfait des juments et des étalons amenés d'Angleterre par le prince de Lambesc. Les 20 juments étaient de chasse et de carrosse ; 11 étalons de demi-sang et 1 de pur sang. Lambesc garda les meilleurs animaux pour les écuries du roi et n'envoya au Pin que les tarés et les



Hunter anglais

Poids moyen, par Atyre, pur sang et jument 1/2 sang
A. M. le Comte L. Costa



"Whisky"

Hunter irlandais. A. M. J.-H. Stokes. Champion du Concours Olympia, Londres (1905). (Cl. W.-A. Rouch Londres)

TABLEAU SYNOPTIQUE DES RACES FRANÇAISES



1. "Handa", p. s. a.-ar., 1^{re} 62, par "Glacier", p. s. angl. et "Aïda", p. s. a.-ar., achetée 1.950 fr. par les Remontes à MM. Beaudonnet et Cuchau (T.-et-G.). — 2. "Collaro", p. s. arabe, acheté en Syrie, en 1902, par les Haras français. — 3. "Cyrus", 1/2 s. a.-ar., par "Prisme", p. s. a.-ar. et "Jenny" 1/2 s., M. Dubois-Godin, éleveur (Aveyron). — 4. "Ajax", par Flying-Fox, à M. E. Blanc (Cl. Delton). — 5. "Marquis", 1/2 s., par "Austerlitz", p. s., 1^{re} 64, né en Dordogne, chez M. Baquouët, primé Saumur. — 6. Ponette landaise, 1^{re} 12. — 7. "Fuschia", étalon trotteur (Cl. Delton). — 8. Étalon percheron. — 9. Carrossier normand, 1^{re} 65, par "Norodum", trot., à M. Roy (Cl. Delton). — 10. "Nickel", champion boulonnais, à M. le vicomte d'Herlincourt. — 11. Ardennais. — 12. "Bismarck", nivernais, à M. Denys (Nièvre). — 13. "Domino", trait breton, 1^{re} 57, à M. Thépaut (Finistère). — 14. "Diavolo", postier breton, par "Dennmark-Vigorous" (norf. angl.), à M. Kerneis, acheté par le gouvernement suisse.

moins bons ; on peut se demander avec M. de Bonneval, si, dans ces conditions, Lambesc fut réellement un bienfaiteur de la race normande.

La Révolution vint, arrêta tous progrès, dispersa l'élevage qui, depuis cette époque, se démocratisa. On a beaucoup écrit qu'à la veille de la Révolution le cheval normand était en dégénérescence. Un rapport inédit de Chabert, chargé par le roi d'enquêter sur place, assure qu'il existait en 1788 un grand nombre de sujets de selle très honorables. Mais après la tourmente révolutionnaire, il n'en restait presque plus, sauf quelques juments, entre autres celles de Marie-Antoinette, cachées chez certains éleveurs, en particulier chez M. Lallouët, dont les petits-fils sont encore de célèbres éleveurs.

Napoléon, en guerre avec l'Angleterre, ne permit pas l'introduction de ses étalons ; il fit acheter des égyptiens, des turcs, des mecklembourgeois fort médiocres, comme les poulinières qu'ils durent servir.

A la Restauration, les étalons et les poulinières anglaises vinrent en grand nombre en Normandie ; l'anglomanie eût ceci



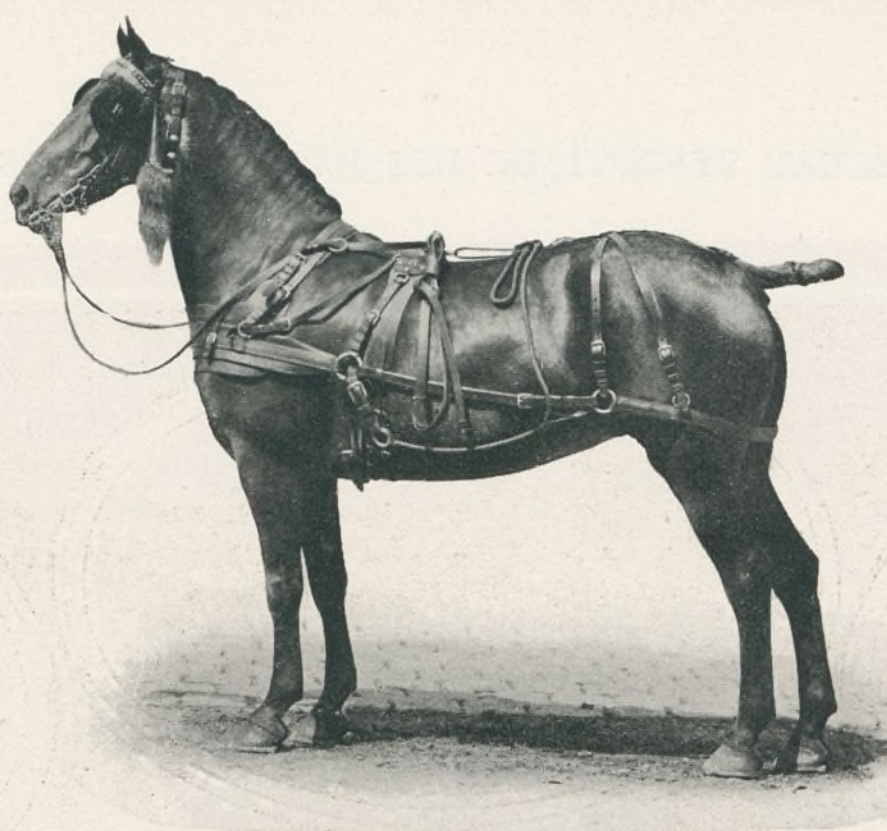
Anglo-normand carrossier, type Carrière
École de Saumur

de bon qu'elle apprit à mieux élever, traiter et nourrir les chevaux dont on sut apprécier les qualités que seules donnent le sang.

Puis les Haras, lentement, en silence, travaillèrent à la reconstitution de la race dont les progrès furent maintes fois compromis par l'hostilité injuste qu'on marqua souvent à cette administration.

De Napoléon III date l'essor définitif de la race normande par le développement des courses au trot qui mirent en valeur la descendance des anciens étalons purs anglais, tels *Young Rattler* et *Eastham*. Puis les Haras, de 1840 à 1860, appliquèrent la merveilleuse idée de se servir des étalons demi-sang anglais (issus du trotteur norfolk et du pur sang), animaux substantiels, vites au trot et à hautes actions. La famille trotteuse normande était créée. Elle a acquis une fixité de caractères qui lui permet de se reproduire sur elle-même, en faisant parfois appel par la mère au pur sang anglais qui donne la qualité nécessaire aux plus dures épreuves. On doit dire qu'avec de tels ancêtres elle ne peut être accusé de manquer de noblesse. De 1860 à nos jours, elle alla en se perfectionnant, au moyen de la sélection par les courses au trot, fondées en 1836, la plupart montées ce qui retarda l'amincissement du modèle.

On compte actuellement trois familles trotteuses, celle qui descend de *Matchem*, pur sang, et qui s'enorgueillit de *Conquérant* et de *Fuschia*, lequel, le plus prépotent des étalons marque l'apogée de la race trotteuse ; la famille descendant d'*Eclipse* et qui, par *The Heir of Linne*, pur sang, eût *Phaëton*, trotteur, à 66 0/0 de sang anglais, gloire de l'élevage normand ; et enfin la descendance du Norfolk *Phaenomenon* (*Tigris et Niger*). On trouve généralement que la famille trotteuse moderne tend vers un allègement qui inquiète certains éleveurs ; on doit surtout en accuser les programmes. Mais ce qui est évident c'est que le trotteur français a un modèle tout à fait spécial au sujet duquel tout



Postier anglo-normand (Cl. J. Delton)

le monde est loin d'être d'accord. Mais où l'unanimité est quasi absolue, c'est pour affirmer le sang, la qualité, la tenue au travail en mode de vitesse au trot, du trotteur normand.

Le nombre des courses au trot augmente et l'idée sportive trottiste progresse tous les jours. La Société d'Encouragement à l'élevage du cheval de demi-sang dispose d'un budget de course de plus de deux millions, dont 518.000 francs sont affectés aux courses de la région normande. L'administration des Haras entretient 351 trotteurs contre 1.393 demi-sang anglo-normands ou vendéens.

Pour mériter la qualification de trotteur, outre la garantie des origines, tout cheval doit fournir une certaine vitesse minima en épreuves publiques, soit 1' 46" le kilomètre à trois ans. Les moyennes des vitesses françaises sont très satisfaisantes. Petit à petit, en effet la spécialisation au trot de course, la sélection ont modifié, dans un sens favorable à la vitesse, certains rayons osseux des trotteurs, — tout comme le galop pour le pur sang, — et les vitesses, lentement mais sûrement, ont augmenté. En 1907, 98 trotteurs de trois ans ont trotté en moins de 1' 40" et sur ce nombre 24 détiennent le record de 1' 31" à 1' 35". Un bon nombre de trotteurs courent 4.000 mètres en 6' 12" et, l'andernier, *Dangeul* en 6' 02". Cette année encore, des résultats très heureux ont été enregistrés : *Astruc*, petit-fils de *Fuschia* et fils d'une jument de pur sang, a trotté en 1' 23" ; et *Jockey* vient d'établir en Italie le record sensationnel de 1'20" le kilomètre.

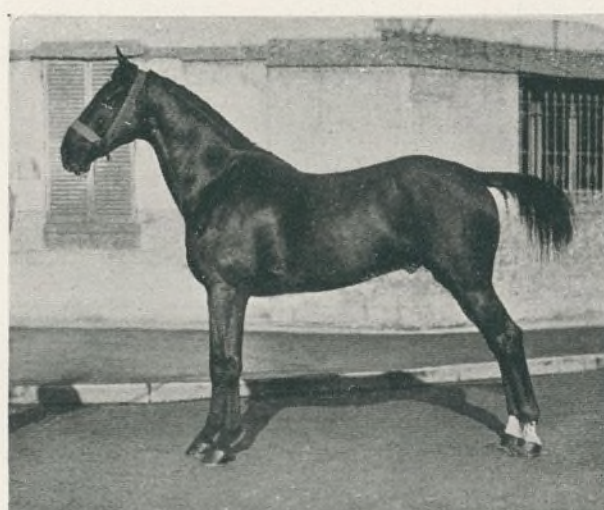
L'élevage global du demi-sang, à la tête duquel se trouve le trotteur, se partage annuellement 6.800.000 francs, dont 3 millions environ restent en Normandie où les Haras achètent la plupart de leurs étalons trotteurs (une trentaine) au prix de 5 à 20.000 francs ; notons que *Beaumanoir* fut exceptionnellement payé 70.000 francs ; il se montre, du reste, étalon de tout premier ordre.

Si tout le monde s'accorde à admirer sans réserve les poulinières trotteuses, dont les plus belles se trouvent dans l'Orne, et presque toutes très près du sang, d'une noblesse et d'un modèle impressionnants, on discute plus volontiers sur les mérites du trotteur, toute question de sport trottiste mise à part. Il est hors de doute qu'il rendit des services exceptionnels et que lui seul, sans doute, eût pu rendre, car il fut, en fin de compte, le seul intermédiaire possible entre les races indigènes et le pur sang. Après 1870, il renova complètement la population chevaline des demi-sang dans le sens utile, non seulement à la défense nationale, mais encore aux besoins pratiques du commerce. Il fut un moyen admirable. On a tort de continuer à le considérer comme un but. Le trotteur n'est plus maintenant, en réalité qu'un améliorateur



Étalon normand avant 1830
d'après Gayot

des races d'attelage et lui-même cheval d'attelage. Car les trotteurs et ses dérivés, les carrossiers, qui sont excellents au harnais, se montrent insuffisants dans les régiments de cavalerie, dont tous les officiers sont d'accord sur ce point, que le trotteur n'est pas le meilleur cheval d'armes, surtout parce



Carrossier bai-brun, anglo-normand
1^{er} 65, 6 ans, par Juvigny, trotteur (Cl. Delton)

qu'il est forcément médiocre galopeur.

On s'est livré en France, sur l'aptitude soi-disant galopeuse du trotteur, à des discussions qui prêtent à rire au bon sens des Anglais. Elles ne prennent quelque valeur chez nous que parce que, jus-qu'à présent, le trotteur monopolisait les allocations dues à l'améliorateur des 1/2 sang, non seulement comme étalon carrossier, mais encore comme étalon de selle. Alors, les intérêts d'argent primèrent, bien entendu, la vérité sportive et l'on a dit ou trop de bien ou trop de mal du trotteur. Il ne s'agit, pour le juger exactement, que de le mettre et de le laisser à sa place. Là, il est véritablement admirable. En dehors même du trotting qui sélectionne les reproducteurs, c'est un merveilleux cheval de harnais. Aux attelages de luxe et de service, les trotteurs français sont fashionables, vites, endurants, pleins de sang et de qualité, un peu légers peut-être. Mais qui réclame aujourd'hui des carrossiers de gala ? Ils possèdent des allures merveilleuses, carrées, utiles et brillantes ; ils ont du tempérament, un train et un fond que ne pourrait soutenir, même de loin, le meilleur carrossier étranger. Au point de vue modèle et qualité, aucune production similaire ne peut, en effet, leur être comparée.

C'est, pour certaines races françaises situées dans son aire géographique, un améliorateur de beaucoup supérieur au hackney et nous ne croyons pas qu'il y ait en Europe ni aux États-Unis un étalon de demi-sang qui, employé directement, soit plus utile pour les races de service ni un intermédiaire plus sûr pour les préparer à recevoir, quand il y a lieu, les bienfaits du sang pur.

LE TROTTEUR ANGLAIS

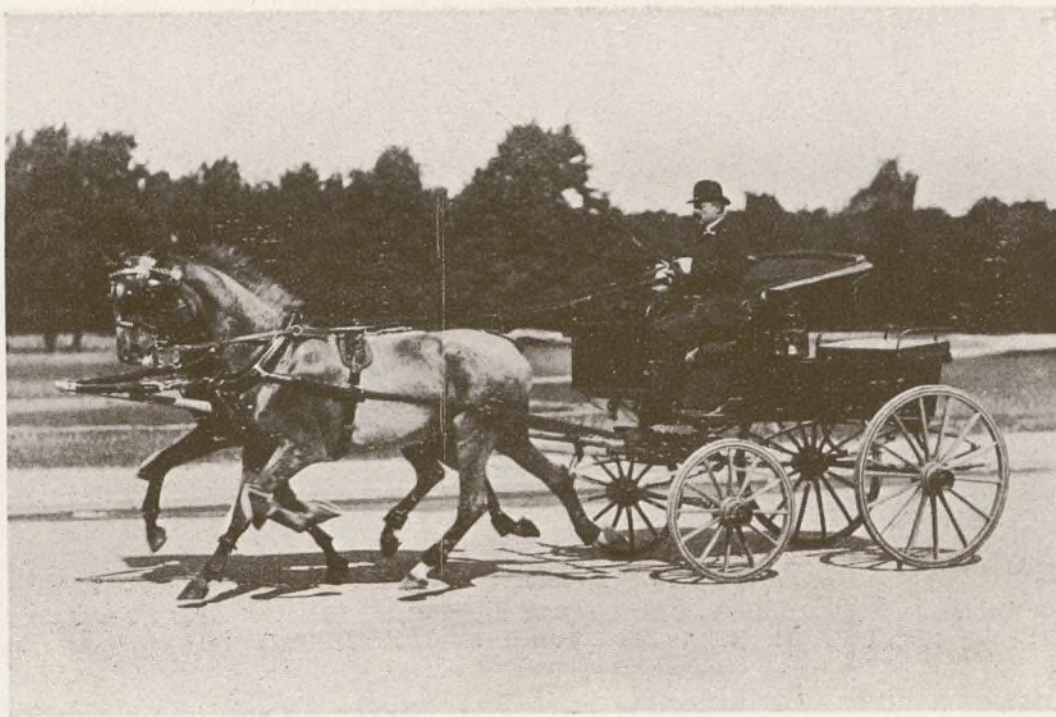
Mais qu'est donc ce trotteur anglais, ce hackney, ce norfolk auquel on doit attribuer l'évolution trotteuse de la race normande dont nous avons parlé plus haut ?

On n'est pas très d'accord sur ses origines. Tout jadis, le petit bidet trotteur se nommait *nag* (du vieux mot saxon *knegan*). Après la conquête normande, ce bidet prit le titre de haquenée, vocable qui, anglicisé, devint hackney.

Le hackney, dont le centre de production était le Norfolk, fut la monture des chevaliers. Cette race indigène reçut une

abondante et quasi continue infusion de sang oriental plus ou moins pur, mais qui lui donna une endurance proverbiale à cette époque. Tant que les routes n'existèrent que prou ou pas, le hackney resta cheval de selle et tout spécialement cheval de voyage ; dès que les voies de communications se furent améliorées, il devint cheval de voiture.

Il fallait donc des sujets plus compacts. Des croisements avec les lourds carrossiers du Yorkshire ne réussirent pas. On revint au croisement barbe et arabe, avec de bonnes juments, parfois écossaises. Les produits n'étaient pas grands, 1 m. 52 à 1 m. 55, mais ils étaient de première qualité comme service attelé,



Deux trotteurs vendéens
1^m 60, par *Utile-Dulci* (Harley), trotteur (Cl. Delton)

avec des allures vites et brillantes. Et à cela rien d'étonnant, car parmi les étalons orientaux, certains trottaient très vite. On cite *Infidèle*, par *Turk*, qui couvrait, au trot, 24 kilomètres 500 en une heure.

Certains auteurs assurent que beaucoup de poulinières furent hollandaises, mais ce qui est certain, c'est qu'on employa souvent le pur sang comme étalon.

L'étalon, qui donna le premier à la race des hackneys du Norfolk et des comtés voisins le modèle moderne est *Schales*, né en 1755 ; son père

était *Blaze*, fils de *Flying Childers* ; sa mère était une trotteuse avec beaucoup de sang barbe, mais très commune. Ses descendants furent des trotteurs remarquables et des étalons de premier ordre.

On décrit ainsi, en 1825, le bon trotteur *Marshland Shales*, un des fils de *Schales* : « Taille, 1^m 49 fort, encolure très grosse, pur sang dans son arrière main, grosse tête de cheval de labour ; peut porter 126 kilos ; trotta une fois 27 kilom. 297 en une heure sur une route dure et sous 77 kilos. »

On peut imaginer combien ces anciens hackneys, sélectionnés par le record sur route, étaient supérieurs aux hackneys d'aujourd'hui, choisis comme étalons après quelques passages à bout de longe !

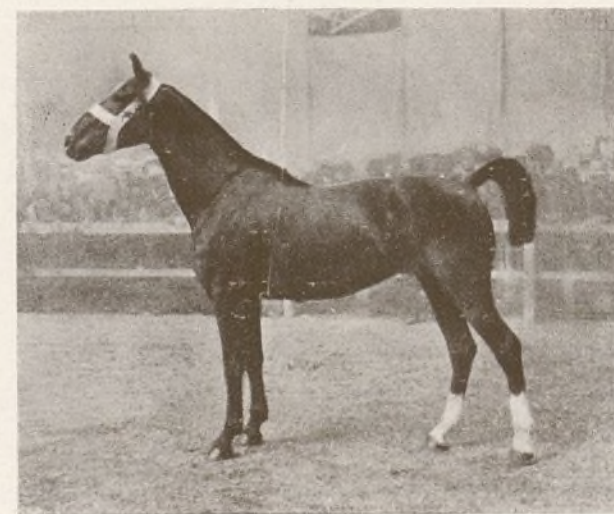
Il y a une trentaine d'années, on accoupla l'étalon hackney à de bonnes juments pour obtenir des troupiers. Mais, aujourd'hui que la cavalerie use plus du galop que du trot, l'issu de hackney, — sauf exception car il y a d'excellents hunters avec du sang hackney, — sera toujours en Angleterre considéré plutôt de voiture que de selle. Quand on tenta d'introduire, il n'y a pas longtemps, l'étalon hackney en Irlande pour grossir la race de selle, l'indignation fut telle qu'on dut abandonner au plus vite ce projet.

Sir Walter Gilbey, grand éleveur de hackneys, en fondant la *Hackney Horse Society* en 1884, devint le bienfaiteur de plusieurs comtés. Depuis lors, cet élevage, orienté vers le trot brillant et relevé, conduit rationnellement, est devenu une entreprise industrielle des plus prospères, car l'attelage de luxe en Angleterre et en Amérique, réclame de ces chevaux à actions extravagantes obtenues parfois par les procédés les plus saugrenus. Certains de ces chevaux ont atteint de très hauts prix : 20.000, 70.000, 125.000 francs. Des sujets moyens, à hautes actions, se payent facilement 10.000 francs au minimum. La valeur des reproducteurs est encore plus élevée. En dehors du service de park, une paire de hackneys de grande valeur marchande ne peut guère que « faire » tous les concours afin de ramasser tous les prix ; cela durera jusqu'à ce que son geste extravagant soit passé de mode. Qu'on nous permette de préférer à ces hackneys artificiels, nos normands d'attelage de taille moyenne, si vites, si distingués et si pleins de qualité.

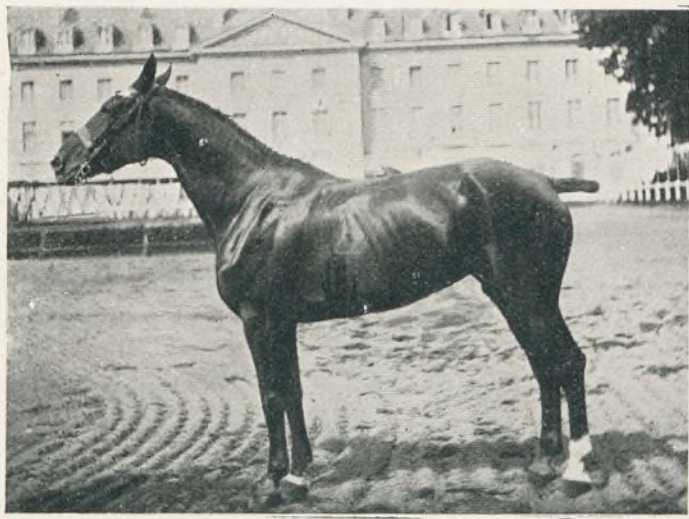
Cependant, le hackney, quand il est réussi, est un char-



"Fadette"
Vendéenne, par *Cléodore*, pur sang et jument 1/2 sang
A M. le Cour-Grandmaison (Cl. W.-A. Rouch et C^e, Londres)

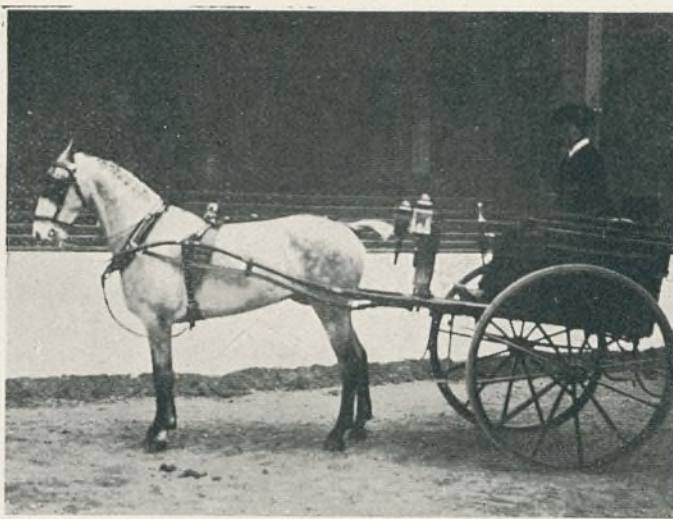


"Gouvernante"
1/2 sang vendéen, par *Gentilly*, 1/2 sang.
A M. Batard



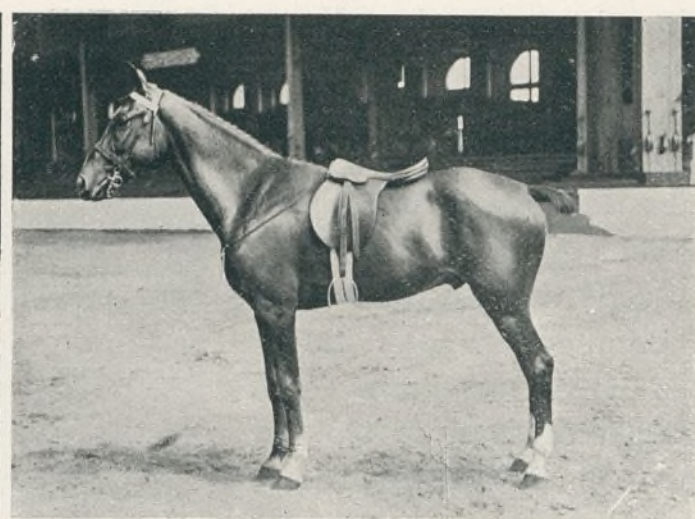
"Demi-lune"

1^m61, par *Hors-d'œuvre*, p. s. et *Espolette*, par *Subito*,
1/2 s. A. M. Championnet (Saône-et-Loire)



"Frileuse"

Charolaise, par *Norfolk* et jument 1/2 sang
A. M. Bretrix-Zanzi. Primée au C. H. de Paris



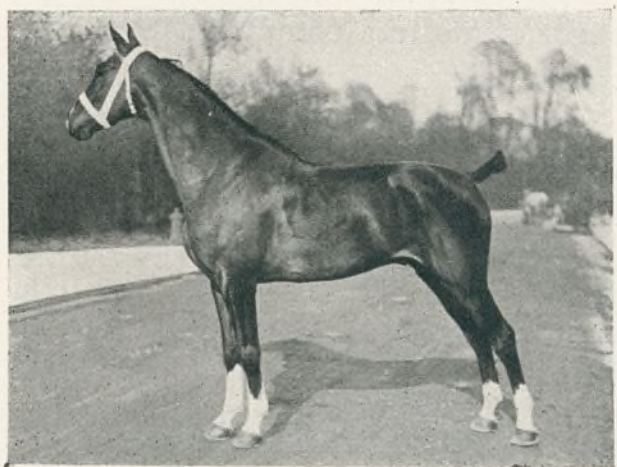
"Elan"

1/2 sang charolais, par *Unicus*, trotteur. 1^{er} prix Concours
hippique de Paris. A. M. de Franc

mant cheval, bien roulé, carré dans ses allures, élastique, harmonieux et tout à fait impressionnant dans ses beaux passages auxquels il est d'ailleurs dressé, comme un cheval de cirque. Mais quand il est manqué, ce qui lui arrive assez souvent,

c'est un vilain animal, cassé en deux, boudiné, au mauvais dos, aux genoux renvoyés, à la membrure légère et bon à pas grand chose sauf à tirer la voiture d'un parvenu.

Le hackney moderne ne vaut donc pas, à beaucoup près, l'ancien hackney. Certes, il serait impossible d'en trouver un qui remplit le rôle de ce



"Dandolo"

1/2 s. du Charolais, par *Raffiné*, 1/2 sang (*Saint-Pair-du-Mont*, p. s.), sa mère, par *Joli Cœur*, 1/2 s. A. M. E. de la
Chesnay. Primé en divers Concours hippiques

Norfolk Phenomenon auquel le trotteur français doit tant, ou de ce *Flying Cloud*, le père du célèbre norfolk breton *Corlay* !

Cependant, non seulement les haras étrangers, mais encore nos Haras nationaux en achètent tous les ans comme étalons.

Bien que, — à cause, paraît-il, de l'insuffisance de nos crédits, — les sujets amenés en France, soient critiquables en bien des points, — trop grands généralement et mal membrés, — les norfolk, dont la race est bien fixée et, en somme, pleine de sang, ont l'avantage de léguer justement ce sang, en même temps que leur volume un peu arrondi et leurs allures relevées, à des races assez communes qu'il serait très difficile d'anoblir sans en alléger le squelette. Nous parlerons plus loin du postier breton.

On réussit parfois dans le Gers, chez de très bons éleveurs, le croisement anglo-arabe Norfolk.



"Roi des Genets"

Postier breton, par *Saint-Julien*, trotteur, et une fille de
Corlay. Au comte de Robren. (Cl. Delton)



Bidette bretonne, type artilleur
Au comte du Bouchage

Nous donnons plus haut le portrait d'un élève de M. le comte de la Roque-Ordan. (1)

(1) Les lecteurs comprendront qu'on n'ait pu, dans cette suite de monographies, faire concorder chaque partie du texte avec les illustrations plus ou moins nombreuses qui la complètent

LE DEMI-SANG GALOPEUR FRANÇAIS ET LA SOCIÉTÉ DU CHEVAL DE GUERRE

Nous l'avons exposé plus haut; après la guerre de 1870, il fallait parer au plus pressé, améliorer dans le sens défense nationale les races susceptibles de porter un cuirassier ou un dragon. On se servit pour cela du trotteur de demi-sang et on fit bien. L'étalon de croisement de pur sang eut dû lui succéder ou, du moins, être employé plus souvent. Les exigences du trotting devenu tout puissant s'y opposèrent, et la cavalerie militaire et civile, — car en dehors des officiers, ou anciens officiers il y a si peu d'hommes de cheval! — longtemps se contentèrent de carrossiers.

L'influence de grands chefs de cavalerie tels que les Gallifet, les Lignères, les Donop, etc..., réveilla les cavaliers de leur apathie; la compétence des officiers de Remontes, recrutés maintenant parmi les meilleurs hommes de cheval de l'armée, les leçons des Concours hippiques, celles plus récentes et plus décisives des grands raids nationaux et internationaux, leur ont permis de préciser leurs desiderata. Ils avaient pu constater que le produit du pur sang et de la jument trotteuse, forte, pleine de sang et souvent de distinction, était un cheval de selle pour poids possédant toutes les aptitudes et les allures cavalières.

On verra plus loin que les hunters anglais ne sont pas faits

Les anglo-arabes mis à part, il n'existe pas en France, à proprement parler, de races spéciales à la selle.



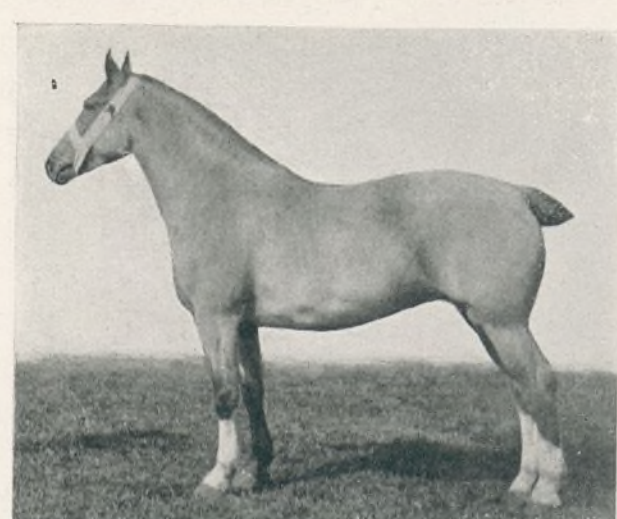
"Favori"

Par *Biberon*, pur sang et jument 1/2 sang. Champion de la Société du cheval de guerre, Saumur (1908).
A. M. le baron d'Ideville (Saône-et-Loire)



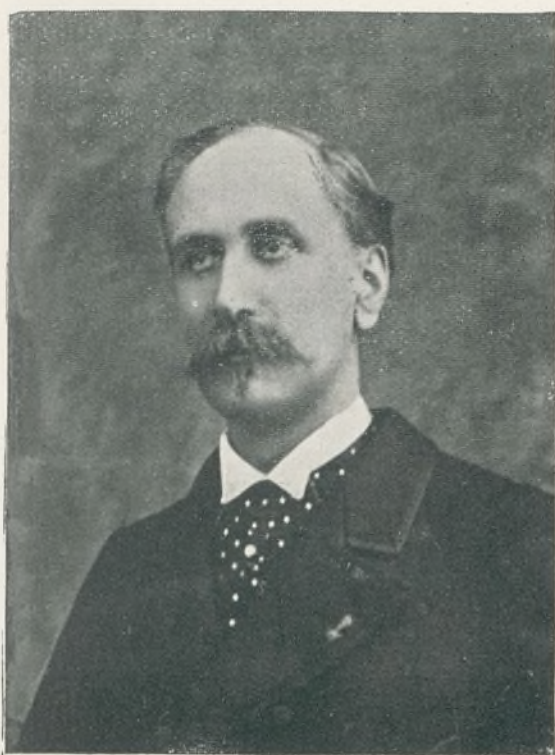
"Ajax"

Postier breton. Acheté à M. Roy par le
Gouvernement norvégien. (Cl. Delton)



"Fanny"

Postière, par *Partisan*, postier breton, et une fille de
Cantineer, norfolk anglais. A. M. Breas, à Kerbrat (Finistère)



M. le Marquis de Mornay
Fondateur de la Société hippique française.
Président de 1865 à 1893

autrement, sauf toutefois en ce que les poulinières sont beaucoup plus près du sang que les nôtres et que les étalons de pur sang, chargés de faire des hunters sont choisis d'une façon très particulière. Les hunters anglais sont donc d'une classe supérieure au galop. Mais on ne doit pas perdre de vue que l'effort actuel se porte en France non sur la fabrication du cheval de chasse mais sur celle du cheval d'armes. En Angleterre, l'armée bénéficie du sport, en France le sport bénéficiera de l'armée.

Cette formule de l'issu de pur sang a été reprise et patronnée depuis quelques années par la *Société d'Encouragement à l'élevage du cheval de guerre* qui compte dans ses rangs, en plus d'une majorité d'officiers désireux d'être mieux remontés, tout ce qui, en France, a l'esprit et l'assiette cavaliers. Grâce à l'appui de diverses Sociétés de courses, à l'appui et aux subventions des ministres de l'Agriculture et de la Guerre, enfin convaincus des véritables intérêts de la défense nationale, pour la première fois, chez nous, de mémoire d'homme, les chevaux de selle, les galopeurs reçoivent des encouragements. Le principe de ces encouragements nouveaux, en ce qui concerne le demi-sang, réside non seulement dans l'allocation à l'éleveur, c'est-à-dire au propriétaire du cheval âgé de trois ans et demi et au-dessus, mais encore dans la prime à celui qui l'a fait naître, souvent l'humble et oublié, exploité aussi, « naisseur ». De plus, dans ces concours, les épreuves ont toujours lieu montées, au galop allongé et prolongé, dans certains cas avec sauts d'obstacles et même avec des épreuves au galop de course; tout cela constitue autant de nouveautés. Les propriétaires de chevaux primés, n'ont droit immédiatement qu'à la moitié de la prime et au reste quand le cheval est acheté par les Remontes. Celles-ci le payent au prix budgétaire qui se trouve ainsi majoré, parfois doublé par les primes de la *Société du cheval de guerre* dont le *Horse show* principal a lieu tous les ans à l'Ecole de cavalerie de Saumur.

Un mouvement irrésistible se constate en faveur de l'issu de pur sang, en faveur du cheval de galop pour forts poids dont notre pays avait été si longtemps privé. De grands éleveurs de pur sang offrent des saillies gratuites aux éleveurs de la Société. Des Sociétés de course instaurent généreusement des courses de demi-sang. On peut espérer que, d'ici quelques années, si de bons étalons pur sang de croisement coopèrent à cette œuvre avec de bonnes juments demi-sang, la France possèdera un stock de hunters, je veux dire de *galopeurs sous du poids*, en nombre suffisant et aussi bons que les hunters d'outre-Manche.

Nous savons que des missions militaires étrangères doivent se rendre à Saumur en 1909 afin d'y disputer à notre Remonte un cheval qu'elles étaient jusqu'à ce jour, obligées d'aller acheter en Angleterre. Toutes les régions d'élevage françaises bénéficieront de cette petite « révolution », car partout où se trouvent des poulinières anglo-normandes, de qualité, le pur sang peut créer des chevaux de selle.

De plus, au concours de Saumur, les anglo-arabes sont admis à montrer leurs remarquables aptitudes de galopeurs et ce n'est pas une des moindres attractions de cette exhibition, que de voir réuni, dans un cadre exceptionnel, le meilleur de notre production selle du Midi, du Centre et du Nord.

LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE FRANÇAISE

Si la *Société d'Encouragement à l'élevage du cheval de guerre français* est de

création moderne parce qu'elle répond à des besoins, à des aspirations spécialisées sur un type particulier qui n'ont pu se faire jour que pendant ces dernières années, la *Société Hippique Française* dont le rôle intéresse tous les élevages, elle, date de 1865.

On peut dire, d'autre part, que la S. H. F. a eu sur l'équitation, le goût sportif et l'élevage lui-même l'influence la plus bienfaisante, malgré l'éclectisme forcé de ses programmes. Cette Société a été pour le civil français ce que l'Ecole de Saumur a été pour le cavalier militaire.

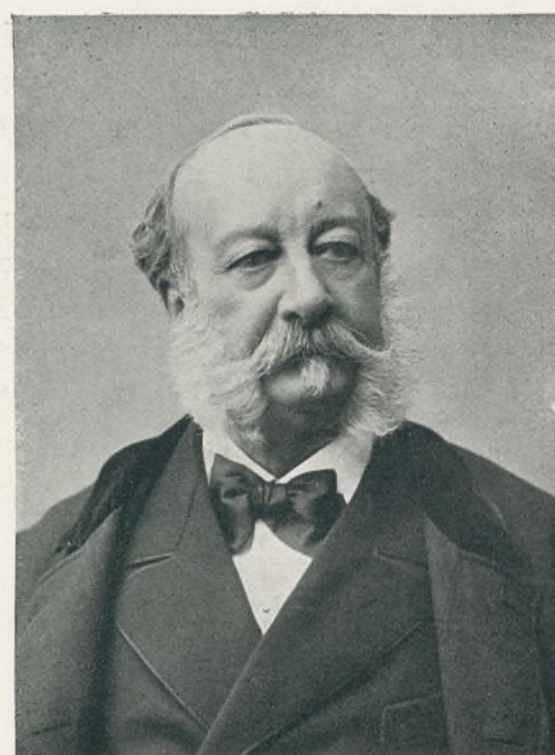
Le Concours hippique a donné à la jeunesse française le goût, l'habitude, la science du saut, toutes choses dont bénéficie au plus haut point l'équitation d'extérieur base de notre équitation militaire; et même l'on peut dire que les obstacles du Concours firent hausser les obstacles des champs de manœuvre...

Le but que s'était surtout proposé la Société était de développer l'emploi des chevaux de service et de luxe et de favoriser l'élevage de ces derniers suffisamment pour nous affranchir des importations étrangères.

La Société donna ses premières réunions au Palais de l'Industrie; puis, en 1897, à la Galerie des Machines; enfin, au Grand Palais, où elle installa des écuries permanentes dans les sous-sols. Depuis 1874, des concours ont été ouverts à Nantes, Bordeaux, Vichy, Boulogne-sur-Mer.

Les prix principaux sont réservés aux chevaux (de trois ans et au-dessus jusqu'à six) de selle et d'attelage nés en France, ainsi qu'aux poulinières. C'est là la tâche la plus sérieuse, la plus méritante de la Société; et le nombre très grand des chevaux présentés, la valeur doublée qu'ils atteignent dès qu'ils sont primés, attestent l'estime dans laquelle la S. H. F. est tenue dans le monde hippique en France et à l'étranger. Elle encourage aussi les Ecoles de dressage si utiles à l'éleveur. Les épreuves d'obstacles militaires et civiles, inaugurées en 1870, ont pris une importance extraordinaire. Les chevaux les plus chers d'Amérique et d'Angleterre viennent disputer aux nôtres des prix qu'ils ne parviennent plus aujourd'hui à remporter facilement.

On doit constater que nos cavaliers militaires et civils sont les premiers d'Europe. Partout ils se classent en tête, non seulement par leurs succès, mais par leur style. Cette année encore, à l'Olympia de Londres, l'équipe française triompha dans les plus dures épreuves. Viennent ensuite les Italiens et les Belges, très entreprenants. On souhaite en vain, depuis de longues années, voir se produire les officiers allemands...



M. le Comte G. de Juigné
Président de la Société hippique française
(1895-1900)



M. le Baron du Teil
Président de la Société hippique française depuis 1900

Les prix internationaux (selle et attelage) réunissent les plus brillants des chevaux de luxe français et étrangers.

Des examens d'équitation fort sérieux, avec diplômes appréciés, forment la jeunesse et concourent puissamment à l'œuvre de la « préparation militaire » rendue nécessaire, surtout pour la cavalerie, par la réduction du temps de service.

En 1866, la Société débuta par 49.493 francs de primes; en 1909, elle en a distribué pour 500.000 francs, somme où ne sont pas compris ses frais de gestion, d'installation, etc. La Société donne aussi des allocations à bon nombre de Sociétés de Concours hippiques particulières. Celles-ci sont cinquante-sept distribuant ensemble plus de 450.000 francs de primes, — soit un million d'alloué à l'élevage, annuellement, sous le patronage de la S. H. F.

Les différents présidents de la Société ont été le marquis de Mornay, le comte de Juigné, M. de la Haye-Jousselin et le baron du Teil qui, secondé par le vice-président, baron de Neufelize et par un comité composé de notabilités sportives, a su imprimer à une Société déjà vieille et ayant par consé-

quent ses habitudes, une impulsion rassurant pour l'avenir hippique malgré les menaces de toutes sortes qui s'amoncellent contre notre production.

Une remarque : le chiffre de nos exportations augmente en proportion du succès et de l'influence de la Société Hippique



Ardennais lorrain, l'arrière-grand'mère

Française sur l'élevage. Puisse le Concours hippique de Paris devenir, pour l'élite de notre production de tout genre, la foire de l'Europe centrale...

LES HUNTERS ANGLAIS

Si l'on compare les chevaux anglais aux autres chevaux de l'ancien et du nouveau monde, employés aux mêmes usages, ceux qu'on nomme les hunters doivent occuper la première place, qu'ils soient anglais ou irlandais.

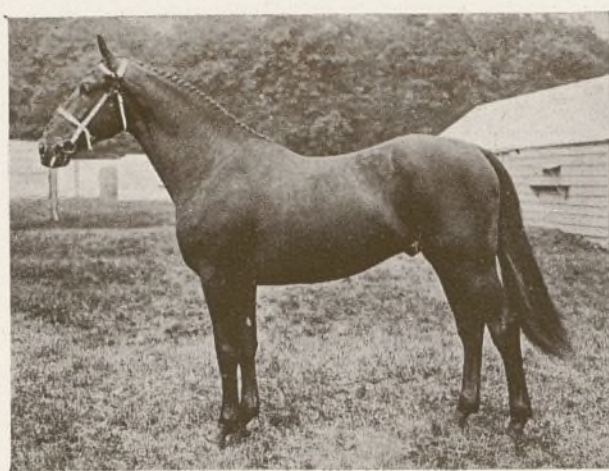


Etalon ardennais russe
1^{er} 50

améliorée, avec le pur sang étoffé, dit de *croisement* ».

Le hunter est, par ses aptitudes, un cheval de chasse à travers pays « remarquable par la puissance de son squelette et par un ensemble attestant la prédominance des appareils respiratoires, musculaires et nerveux sur l'appareil digestif, d'où découlent une grande puissance de travail, une grande énergie » et une facilité extraordinaire pour porter de gros poids, sans fatigue malgré la vitesse des allures; toutes ces qualités en font aussi un excellent cheval de service à l'attelage.

Le hunter n'est pas forcément de demi-sang. Beaucoup de chevaux de pur sang sont, en effet, qualifiés hunters quand



" Graville "

Etalon carrossier du Yorkshire. A. M. Stericker (Cl. Rouch)

ils possèdent les aptitudes qu'on réclame en Angleterre du cheval de chasse. Mais, pur sang ou non, le hunter doit avoir « une tête comme un serpent, une peau comme une souris, un œil comme une femme, brillant, doux et brun, un rein et un dos à porter une maison et des membres pour l'enlever par-dessus une ville. » (Wythe Melville.)

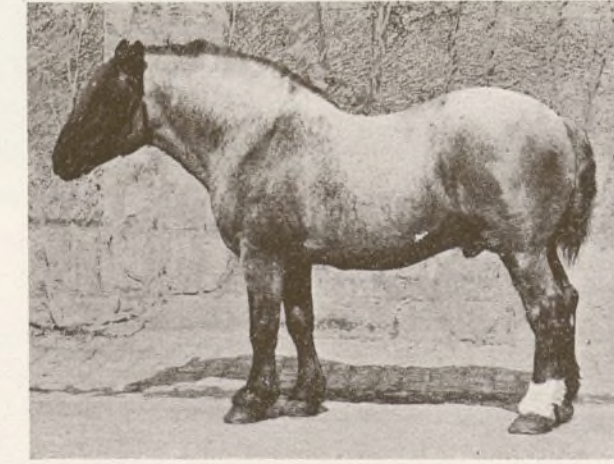
Nous avons vu que la chasse à travers pays, derrière les chiens, ne daterait en Angleterre que de la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Mais les Anglais, de toutes les classes de la société, empoignés, naturellement, par le côté plus sportif que de vénerie de leurs chasses au renard, vrais *cross-countries* déguisés, s'y livrèrent avec ardeur. L'élevage du hunter fit de très grands et rapides progrès. Une longue expérience a consacré l'excellence d'une formule qui peut servir de modèle à tous ceux qui ignoreraient ce qu'est un cheval de selle et comment on peut le produire.

Jadis, le hunter était, généralement, plus râblé, plus corsé qu'aujourd'hui. Il était aussi plus lent, mais les méthodes de culture et par conséquent les méthodes de chasse ayant évolué, le modèle des chevaux de chasse et leurs aptitudes se sont également modifiés. Les hunters, tout en restant forts et osseux, sont devenus plus longilignes. Ceux qu'on prime le plus volontiers aujourd'hui, à



Ardennais lorrain, le petit-fils

Islington, ont toute l'apparence de très forts pur sang, d'autant plus que la mode est de leur laisser la queue longue. A Dublin, la vitesse au galop entre aussi en ligne de compte, mais le modèle n'est certes pas tout à fait le même. On peut diviser les hunters en deux grandes classes : les anglais et les irlandais, bien que dans ces deux classes il y ait aussi des modèles bien différents; on peut y ajouter si on veut pour faire plaisir « à ces vantards du Leicestershire, fiers comme des aigles et jaloux comme filles » (Sydney), une troisième classe, les hunters du Leicestershire. Ces derniers ne sont pas toujours ceux nés dans ce comté, mais bien ceux qui sont capables d'y chasser et qui, par conséquent, possèdent, train, puissance au saut, fond, le tout au maximum. Mais en Leicestershire, comme partout, les qualités



Ardennais, bon modèle, 1^{er} 60
Haras français (Cl. Delton)

d'un cheval de chasse dépendent beaucoup de celles de son cavalier et de son avoine. Les hunters de première classe se payent couramment de 12.500 à 25.000 fr., et 20.000 fr. est le prix moyen des premiers lauréats des concours d'Islington.

Le *hunter anglais* se présente, nous l'avons dit, sous un type très modernisé. On l'obtient, en effet, par l'emploi du pur sang, avec les juments soit qualifiées hunter, soit indigènes améliorées. Car il est rare que le fils d'une jument de trait et du meilleur pur sang de croisement qui soit, puisse être autre chose qu'un élément de transition, un échelon dans l'amélioration et non un vrai cheval de selle. L'élevage du hunter, étant une production toute spéciale, reste forcément limitée en



REPRISE DES SAUTEURS EN LIBERTÉ DE L'ÉCOLE DE SAUMUR

AU CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS

Aquarelle de M. Georges BUSSON

(Propriété de la Société Hippique française)



LA JOURNÉE DES COACHES

AU CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS

Aquarelle de M. Georges BUSSON

(Propriété de la Société Hippique française)

Ayuntamiento de Madrid

Les prix internationaux (selle et attelage) réunissent les plus brillants des chevaux de luxe français et étrangers.

Des examens d'équitation fort sérieux, avec diplômes appréciés, forment la jeunesse et concourent puissamment à l'œuvre de la « préparation militaire » rendue nécessaire, surtout pour la cavalerie, par la réduction du temps de service.

En 1866, la Société débuta par 49.493 francs de primes ; en 1909, elle en a distribué pour 500.000 francs, somme où ne sont pas compris ses frais de gestion, d'installation, etc. La Société donne aussi des allocations à bon nombre de Sociétés de Concours hippiques particulières. Celles-ci sont cinquante-sept distribuant ensemble plus de 450.000 francs de primes, — soit un million d'alloué à l'élevage, annuellement, sous le patronage de la S. H. F.

Les différents présidents de la Société ont été le marquis de Mornay, le comte de Juigné, M. de la Haye-Jousselin et le baron du Teil qui, secondé par le vice-président, baron de Neufville et par un comité composé de notabilités sportives, a su imprimer à une Société déjà vieille et ayant par consé-

quent ses habitudes, une impulsion rassurante pour l'avenir hippique malgré les menaces de toutes sortes qui s'amoncellent contre notre production.

Une remarque : le chiffre de nos exportations augmente en proportion du succès et de l'influence de la Société Hippique

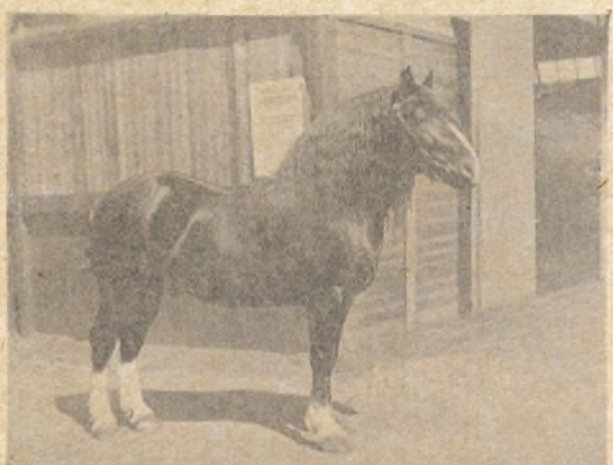


Ardennais lorrain, l'arrière-grand'mère

Française sur l'élevage. Puisse le Concours hippique de Paris devenir, pour l'élite de notre production de tout genre, la foire de l'Europe centrale...

LES HUNTERS ANGLAIS

Si l'on compare les chevaux anglais aux autres chevaux de l'ancien et du nouveau monde, employés aux mêmes usages, ceux qu'on nomme les hunters doivent occuper la première place, qu'ils soient anglais ou irlandais.



Etalon ardennais russe
1^{er} 50

améliorée, avec le pur sang étoffé, dit de *croisement* ».

Le hunter est, par ses aptitudes, un cheval de chasse à travers pays « remarquable par la puissance de son squelette et par un ensemble attestant la prédominance des appareils respiratoires, musculaires et nerveux sur l'appareil digestif, d'où découlent une grande puissance de travail, une grande énergie » et une facilité extraordinaire pour porter de gros poids, sans fatigue malgré la vitesse des allures ; toutes ces qualités en font aussi un excellent cheval de service à l'attelage.

Le hunter n'est pas forcément de demi-sang. Beaucoup de chevaux de pur sang sont, en effet, qualifiés hunters quand



" Graville "

Etalon carrossier du Yorkshire. A. M. Stericker (Cl. Rouch)

ils possèdent les aptitudes qu'on réclame en Angleterre du cheval de chasse. Mais, pur sang ou non, le hunter doit avoir « une tête comme un serpent, une peau comme une souris, un œil comme une femme, brillant, doux et brun, un rein et un dos à porter une maison et des membres pour l'enlever par-dessus une ville. » (Wythe Melville.)

Nous avons vu que la chasse à travers pays, derrière les chiens, ne daterait en Angleterre que de la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Mais les Anglais, de toutes les classes de la société, empoignés, naturellement, par le côté plus sportif que de vénerie de leurs chasses au renard, vrais *cross-countries* déguisés, s'y livrèrent avec ardeur. L'élevage du hunter fit de très grands et rapides progrès. Une longue expérience a consacré l'excellence d'une formule qui peut servir de modèle à tous ceux qui ignoreraient ce qu'est un cheval de selle et comment on peut le produire.

Jadis, le hunter était, généralement, plus râblé, plus corsé qu'aujourd'hui. Il était aussi plus lent, mais les méthodes de culture et par conséquent les méthodes de chasse ayant évolué, le modèle des chevaux de chasse et leurs aptitudes se sont également modifiés. Les hunters, tout en restant forts et osseux, sont devenus plus longilignes. Ceux qu'on prime le plus volontiers aujourd'hui, à



Ardennais lorrain, le petit-fils

Islington, ont toute l'apparence de très forts pur sang, d'autant plus que la mode est de leur laisser la queue longue. A Dublin, la vitesse au galop entre aussi en ligne de compte, mais le modèle n'est certes pas tout à fait le même. On peut diviser les hunters en deux grandes classes : les anglais et les irlandais, bien que dans ces deux classes il y ait aussi des modèles bien différents ; on peut y ajouter si on veut pour faire plaisir « à ces vantards du Leicestershire, fiers comme des aigles et jaloux comme filles » (Sydney), une troisième classe, les



Ardennais, bon modèle, 1^{er} 60
Haras français (Cl. Delton)

hunters du Leicestershire. Ces derniers ne sont pas toujours ceux nés dans ce comté, mais bien ceux qui sont capables d'y chasser et qui, par conséquent, possèdent, train, puissance au saut, fond, le tout au maximum. Mais en Leicestershire, comme partout, les qualités d'un cheval de chasse dépendent beaucoup de celles de son cavalier et de son avoine. Les hunters de première classe se payent couramment de 12.500 à 25.000 fr., et 20.000 fr. est le prix moyen des premiers lauréats des concours d'Islington.

Le *hunter anglais* se présente, nous l'avons dit, sous un type très modernisé. On l'obtient, en effet, par l'emploi du pur sang, avec les juments soit qualifiées hunter, soit indigènes améliorées. Car il est rare que le fils d'une jument de trait et du meilleur pur sang de croisement qui soit, puisse être autre chose qu'un élément de transition, un échelon dans l'amélioration et non un vrai cheval de selle. L'élevage du hunter, étant une production toute spéciale, reste forcément limitée en



REPRISE DES SAUTEURS EN LIBERTÉ DE L'ÉCOLE DE SAUMUR

AU CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS

Aquarelle de M. Georges BUSSON

(Propriété de la Société Hippique française)



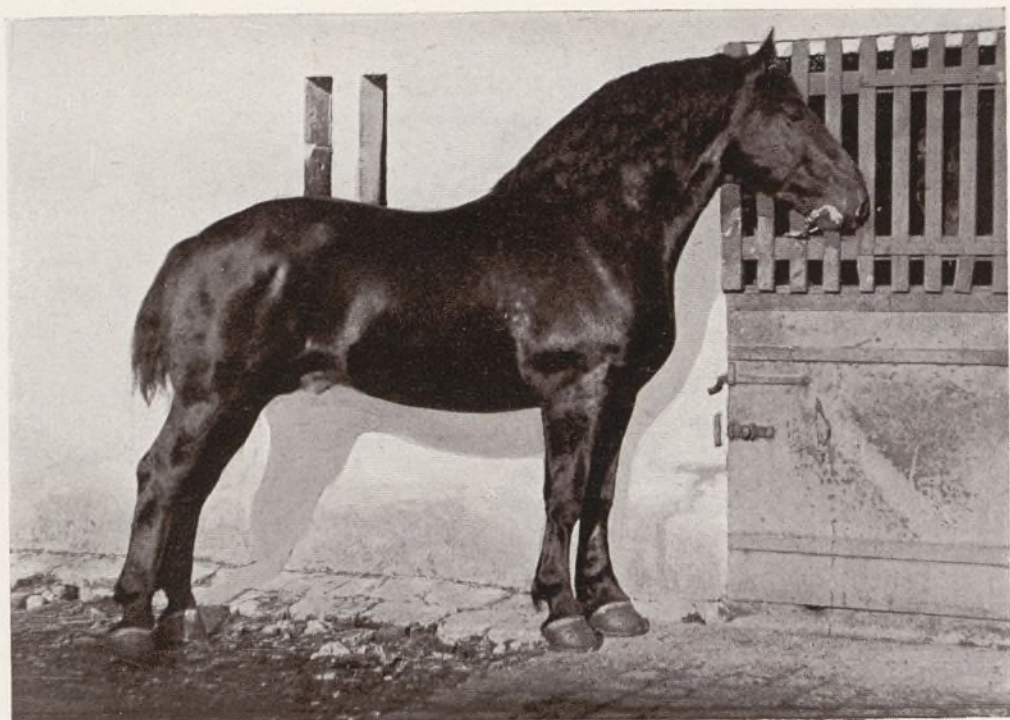
LA JOURNÉE DES COACHES

AU CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS

Aquarelle de M. Georges BUSSON

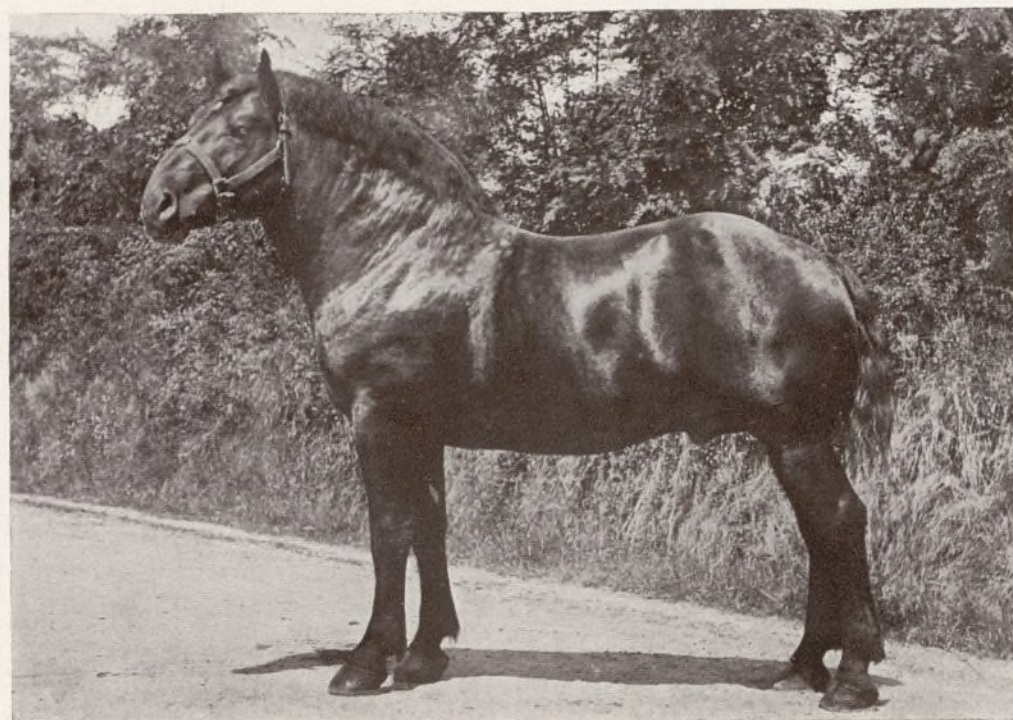
(Propriété de la Société Hippique française)

Ayuntamiento de Madrid



" Etudiant "

Etalon percheron, 1^{er} prix Concours Centr. des Reprod. (1908) et du Concours spécial de Mortagne. A M. Aveline, Nogent-le-Rotrou (Cl. Delton)



" Avocat "

Etalon percheron, type américain. 1^{er} prix Etalons 3 ans. A M. Aveline (Cl. Delton)

nombre. La *Hunter improvement Society* n'inscrit guère que 500 juments et 25 étalons *tous les deux ans*; pour tout le Royaume-Uni, cela n'est pas beaucoup.

Une récente enquête de cette Société (1904) que nous extrayons du *Hunter, son élevage, etc...* (chez Plon), signale comme possédant des poulinières les plus aptes, le Durham, l'Essex, le Surrey, le Gloucestershire, le Lancashire, le Middlesex, le Montgomeryshire, le Northumberland, le Sussex, le Yorkshire, le Kent, le Lincolnshire, le Hampshire, le Stropshire; en Ecosse, le Selkirk et le Fifeshire — chacun de ces pays avec un nombre de poulinières très différent qui varie de quatre cent à cinquante — presque partout, dit ce rapport « insuffisantes en nombre et en qualité. »

Le *hunter irlandais* diffère du *hunter anglais* en ce sens qu'il est, qu'il était surtout de sa nature, plus petit, plus heurté dans ses lignes, plus hanchu. On lui accorde aussi beaucoup plus de fond et d'endurance et une aptitude remarquable et héréditaire au saut. Mais le type ancien tend à disparaître. Quelques élevages cependant conservent encore les caractères primitifs et la couleur de la robe qui était généralement grise.

Les centres possédant actuellement les meilleures poulinières seraient : Down (100 juments), Clark, Ormond, Thomastown, ces quatre districts cités pour la qualité des juments; Ballymena (20 juments), Cork (50), Galway (60), Kildare (100), Sligo (600 dont 20 0/0 seulement sont aptes à produire des *hunters*), Tullamore (25), Waterford (400 mais beaucoup insuffisantes), etc. Ces chiffres sont cités parce qu'ils permettent de se rendre compte que la production *hunter*, si elle est de beaucoup supérieure en qualité, est insignifiante en quantité comparée à notre stock d'anglo-normands de demi-sang.

L'industrie *hunter* subit aussi une crise très sensible. On se plaint de ce que les prix, dans leur ensemble, ne soient pas assez rémunérateurs, que les bonnes juments s'exportent, dispa-

raissent pour l'élevage en nombre très considérable, que le paysan préfère élever du gros trait et surtout qu'on consacre à la production *hunter*, en Angleterre comme en Irlande, des juments inférieures. Cette situation inquiète d'autant plus l'opinion publique que l'Angleterre doit bientôt arriver à l'organisation d'une cavalerie militaire permanente et à effectifs chevalins complets, ce qu'elle est loin de posséder actuellement.

En effet, 9.046 chevaux y remontent 14.404 hommes. Ce procédé économique fait marcher à pied 5.000 cavaliers. La *yeomanry*, 12.000 hommes environ, possède des chevaux en propre. Les Remontes achètent annuellement environ 2.842 chevaux, entre 1.085 francs et 1.312 francs. Une réserve de 3.500 chevaux de selle, doit, moyennant pension de l'Etat, rester aux mains de ses détenteurs. (Les Remontes européennes, Goldbeck.)

L'Italie, l'Allemagne, l'Espagne, la Hollande, la Belgique, la Russie, achètent des *hunters* anglais pour remonter leurs écoles de cavalerie et leurs officiers. En France, les Remontes militaires, depuis une vingtaine d'années, n'achètent plus de chevaux étrangers. Aussi les reprises de carrière ont-elles baissé de pied

depuis que les derniers « irlandais » en ont disparu.

Mais ne nous faisons pas d'illusions: si en France nous voulons produire du demi-sang galopeur pour gros poids, nous devons faire ce qu'il faut pour cela. Ce n'est pas en Angleterre qu'on prétendrait obtenir des galopeurs avec l'étalon trotteur. Une telle proposition risquerait d'y rendre à jamais ridicules, les malheureux qui oseraient l'émettre. Voici d'ailleurs un résumé des procédés anglais: La *Hunter improvement Society*, en dehors de laquelle aucun élevage de *hunter* n'existe, n'inscrit à son *stud book* que les étalons, — 1^{er} ayant mérité la qualification par les courses (*Jockey-Club* ou *National hunt Rules*); ceux de demi-sang dont un des ascendants a eu des performances analogues; ceux dont le père ou la mère ont produit des vainqueurs dans les dites courses, — 2^e ceux qui



Percherons anciens, d'après Gayot



Percheron

Type de la Compagnie générale des Omnibus, Paris



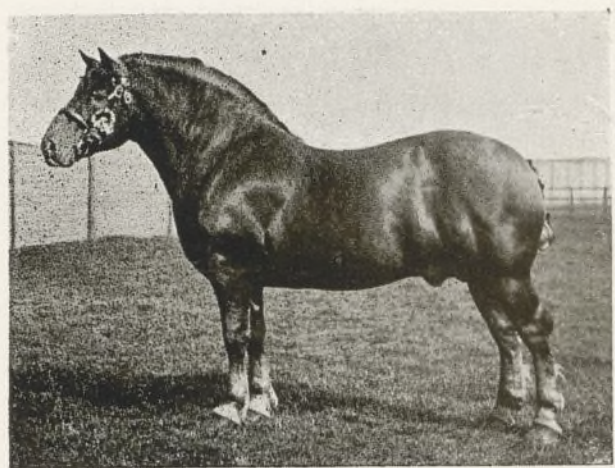
" Brigand "

Trait breton, 1^{er} 61. A M. Calvez



" Stella "

Trait breton. A MM. Breas frères



"Rendlesham", étalon Suffolk, au Major Gray
(Cl. Erdmann et Schanz)

sont qualifiés de droit par leur généalogie, savoir ceux qui descendent depuis la 4^e génération de pur sang ou d'étalons et de juments hunter qualifiés.

Quant aux juments, pour être qualifiées hunter, elles doivent être issues d'un ascendant quali-

fié et avoir été primée dans un concours; être reconnues saines et nettes, quand un de leurs produits a été primé dans un concours hunter et à condition que ces juments soient issues d'un pur sang ou d'un hunter qualifié; les juments qui sont primées par la Société ou par la *Royal Dublin Horse Society*; non seulement la jument doit être saine et nette et reconnue apte à la production hunter, mais elle doit toiser au moins 1^m54.

Cependant la H. I. S., jugeant qu'il était de son devoir après avoir favorisé l'élevage défaillant du hunter de haute qualité, de ne pas oublier celui du cheval de selle ordinaire, a décidé de ne pas se montrer trop exclusive. Elle publie maintenant un supplément à son stud-book. Pour être enregistré au principal, il suffit que le sujet ait deux générations de pur sang ou de hunter qualifié (au lieu de quatre). Dans le second, on enregistre les descendants, par le père seulement, d'étalons hunters. Les mères peuvent être alors de toutes sortes: hackney, yorkshires, shires même... Cela donne des animaux de seconde catégorie qui sont loin de valoir nos issus du pur sang et de la jument trotteuse anglo-normande, presque toujours, elle-même, de très bonne origine.

En résumé, quand les hunters ne sont pas de pur sang, ils sont, et c'est le plus grand nombre, issus de juments à 50 0/0 ou à 75 0/0. Les étalons primés aux *King's premium* (l'étalon primé dans une exposition royale doit saillir au moins 50 juments au prix de 42 s.) sont toujours de pur sang. Ils ne sont pas choisis sur leurs performances, mais bien sur leur modèle. Aussi, souvent, ces étalons pur sang hunter sont-ils forts, compacts, épais et sans prétentions à la vitesse en course, ainsi que devraient toujours être de bons étalons pur sang de croisement.

LE DEMI-SANG CARROSSIER ANGLO-NORMAND

Les étalons qui n'ont pas satisfait aux épreuves de vitesse donnant la qualification trotteuse, ne peuvent prétendre qu'au titre de demi-sang. Les uns se rapprochent du sang, ils ont alors, plus ou moins développées, les qualités et les aptitudes générales du trotteur. Les autres s'en éloignent. Ce sont les *bourdons*. Ceux-ci sont trop souvent grands, épais, mal soudés, de tissus communs, de ce type *cultural* que voudraient encourager les Haras afin d'essayer d'arrêter l'envahissement rapide et progressif du gros trait. Certains cependant ont de la figure, du geste, de la tenue, malgré leur taille. Ils font de bons carrossiers, au sens exact du mot.

Mais les petits et moyens carrossiers sont, presque toujours, beaucoup meilleurs. Ils remontent nos régiments de dragons, sûrement mieux qu'il y a vingt ans. Ils font surtout de très bons chevaux d'attelage de luxe et de commerce.

Les animaux réussis, à bonnes actions, ayant du sang et de la distinction, c'est-à-dire pas trop éloignés du trotteur

qualifié, se vendent très cher, soit aux écuries des éleveurs, soit aux foires ou aux concours régionaux, soit encore au concours de Paris et les étrangers se les disputent. Ils ont du chef, de la tenue sous le harnais, de l'élégance, de la facilité et de la vitesse au trot,

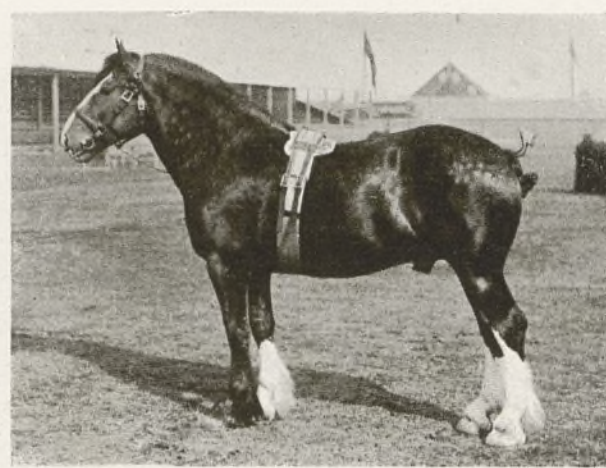
un dos bien soutenu, une croupe forte, une descente de poitrine suffisante, de bonnes articulations, de bons tendons et de bons pieds, un port de queue énergique. Leur caractère est facile et, en somme, le plus grand reproche qu'on puisse leur adresser, c'est le manque de précocité. Mais quelles sont les races du Nord, de demi-sang du Nord ou du centre européen qui se montrent plus précoces?

L'élevage du carrossier était jusqu'ici assez rémunérateur pour qu'en dehors de la Normandie, la formule anglo-normande, sous la pression des Haras, ait trouvé tant d'adeptes dans les Charentes, en Vendée, dans le Centre et même dans le Nord et l'Est. Car si le cheval de qualité revient à son éleveur à 2.500 francs environ, le troupière, le carrossier coûte, à trois ans et demi, environ 850 francs de frais, et se vend de 950 à 1.000 et 1.200 francs.

Les Haras, pour alimenter leur effectif de 1.425 demi-sang carrossiers achètent tous les ans environ 125 étalons au prix moyen de 6.000 francs. Quant à la moyenne des prix des Remontes pour ses 3.845 normands, elle est de 2.056 francs pour les chevaux de carrière, 1.221 francs pour les cuirassiers, 1.067 francs pour les dragons.

Pendant longtemps, on a considéré en France, — et les Haras, et la cavalerie même ont aidé à la propagande de cette erreur, — que le demi-sang carrossier était également un excellent cheval de selle. Erreur, en fin de compte, dont l'élevage normand a bénéficié et qui lui a permis de se développer si heureusement.

Le mouvement très sensible, très sensé mais forcément limité, en faveur de l'issu de pur sang, n'a rien qui doive inquiéter la production carrossière, le nombre des étalons de croisement étant très restreint. En 1907, 2.000 juments seulement ont été saillies par le pur sang. L'élevage du gros trait ne menace pas non plus la Normandie proprement dite. C'est l'automobilisme seul qui est à redouter; il menace surtout le carrossier de moyenne valeur, car le bas prix de certaines marques d'automobiles tend à supprimer le modeste carrossier du médecin, voire de l'huissier. A quoi aboutira cette crise, où s'arrêtera-t-elle? Voilà ce qu'il est impossible de prévoir. Elle se manifeste depuis quelques années par la diminution du nombre des saillies. Au Pin, à Saint-Lô, à La Roche, à Saintes, il y a eu 1.301 juments poulinières en moins de 1908 sur 1907, et 2.280 de 1907 sur 1906, soit environ 4.500 saillies de moins



"Garthy Bonus", étalon Clydesdale
(Cl. Erdmann et Schanz)



Poulinières shires

depuis trois ans. La production anglo-arabe, elle, est beaucoup plus atteinte, nous l'avons marqué plus haut.

LES DEMI-SANG
VENDEENS
& CHARENTAIS

Cette dénomination comprend, administrativement, les chevaux de la Loire-Inférieure, Vendée, Deux-Sèvres, les Charentes, la Vienne, le Maine-et-Loire.

En Vendée (4.500 poulinières de demi-sang), l'état actuel de l'élevage très satis-

faisant est dû à l'amélioration constante, depuis 1874, par l'étalon anglo-normand trotteur ou carrossier, sur le troupeau indigène dont il existait deux types principaux : le cheval des marais, descendant du flamand, grand, disgracieux, lymphatique, et le bidet du Bocage, plébéen, petit, mais sec et nerveux. Disons en passant que la Vendée est, avec le Poitou, le berceau d'une célèbre race mulassière.

Le cheval dit vendéen, qu'il soit trotteur ou carrossier, petit ou grand, ou encore très près du pur sang par le père ou par la mère, est généralement plus longiligne que le normand et que le charentais auquel il est supérieur peut-être parce que le marais vendéen a été défriché vingt-cinq ans avant le marais charentais. Dans les régiments, on le trouve suffisamment galopeur. Ces excellentes dispositions sont dues aussi en partie, à l'influence de la *Société hippique de l'Ouest* et des Remontes militaires.

Le *Maine-et-Loire* (5.300 poulinières demi-sang) est, comme la *Loire-Inférieure* (7.000 poulinières) un pays très producteur, où l'on trouve souvent depuis quelque temps des sujets fashionables, même de selle.

Le demi-sang charertais doit aux mêmes améliorateurs que la Vendée sa bonne production carrossière, plus massive, moins distinguée parfois. Mais, par contre, le lot sans cesse grandissant des bonnes juments, livrées à l'étalon de sang à l'intention des Remontes, fournit des chevaux très appréciés.

Depuis quelques années, les éleveurs vendéens et charentais achètent beaucoup de poulains anglo-arabes, les élèvent dans leurs gras pâturages et les vendent avec bénéfice.

Anciennement, c'était le Nivernais dont les chevaux de selle avaient bonne réputation. Ils provenaient des excellents bidets du Morvan et, du côté de la Loire, d'une sorte d'auvergnat très bon serviteur. Aujourd'hui, la Nièvre fait surtout du trait, tandis que la Saône-et-Loire, avec ses 855.000 hectares, où est inclus le Charolais, est devenu un pays d'élevage de premier ordre.

Après 1870, l'anglo-normand y réussit sa mission amélioratrice. Les haras, maintenant, peuvent même y acheter un certain nombre d'étalons régionaux.

La particularité des demi-sang charolais, par quoi surtout ils diffèrent du modèle carrossier anglo-normand, est que, même fils de trotteurs, ils sont très souvent taillés, sinon en hunters, du moins en chevaux anguleux. Certains étalons, comme *Quinte-Curce*, trotteur, excellent à donner à leur descendance ce cachet d'élégance utile, rehaussé encore par de brillantes allures. D'ailleurs, en Saône-et-Loire, le pur sang saillit maintenant presque le quart des poulinières, dont les produits sont très appréciés par les cavaliers civils et militaires.

La *Société hippique de Saône-et-Loire* a su parfaitement diriger l'élevage et lui procurer d'importantes subventions.

LE DEMI-SANG BRETON POSTIERS ET DEMI-SANG GALOPEURS Les origines du cheval breton sont très anciennes et certainement asiatiques. Le



Carrossiers normands, par "Mahé" et "Réséda"
A. M. Roy (Cl. Delton)

sang anglais et des demi-sang anglais. A partir de 1874, l'emploi fut continu de ces norfolk anglais, qui donnèrent à la production un modèle roulé et des allures brillantes. Quelques-uns dont le célèbre étalon de la Montagne, *Corlay*, par un norfolk et une demi-sang galopeuse, transformèrent l'élevage de Cornouailles. Après eux, on vit de ces doubles poneys, souvent rouans et aubères, bien culottés, dégagés dans leurs allures, pleins de sang et d'énergie, distingués, plus légers que les postiers actuels mais bons à tout, à la selle et à la voiture.

Tandis que le pur sang allégeait la descendance de *Corlay*, l'anglo-normand lui enleva son modèle suivi et bien roulé, ainsi que ses qualités indigènes, cela ressort du moins des plaintes unanimes des éleveurs.

Les demi-sang galopeurs bretons, qui forment une catégorie spéciale, issus du pur sang et de ces excellentes juments de Cornouailles, après une carrière de course qui passionnait éleveurs et spectateurs, faisaient naguère encore, bien qu'un peu enlevés, d'excellents chevaux de selle; aujourd'hui, à cause de l'absence de bons étalons de pur-sang de croisement, les remontes, elles-mêmes, trouvent à peine dans toute la Bretagne 119 chevaux de selle, dont 75 sont classés légère...



Poulinière carrossière du Cleveland
(Cl. Rouch)

LE POSTIER BRETON

Toute l'activité des éleveurs s'est portée, en effet, sur la production trait et postier breton, selon les régions. Pour créer le postier breton, qu'on fait surtout naître en Finistère sud-ouest et nord-ouest, on a accouplé des juments de trait du pays avec des norfolk anglais, des anglo-normands dont on ne veut plus, et enfin des norfolk bretons. Si on consulte les origines des postiers actuels, on voit encore dans leur ascendance rapprochée beaucoup de percherons, de boulonnais, voire d'ardennais. Il est à souhaiter qu'à part des infusions nécessaires de norfolk anglais ou breton près du sang, les éléments constitutifs de la race se recrutent enfin sur elle-même. Le cheval breton sera d'autant meilleur qu'il sera davantage breton, et qu'il possédera les qualités spéciales à son indigénat.

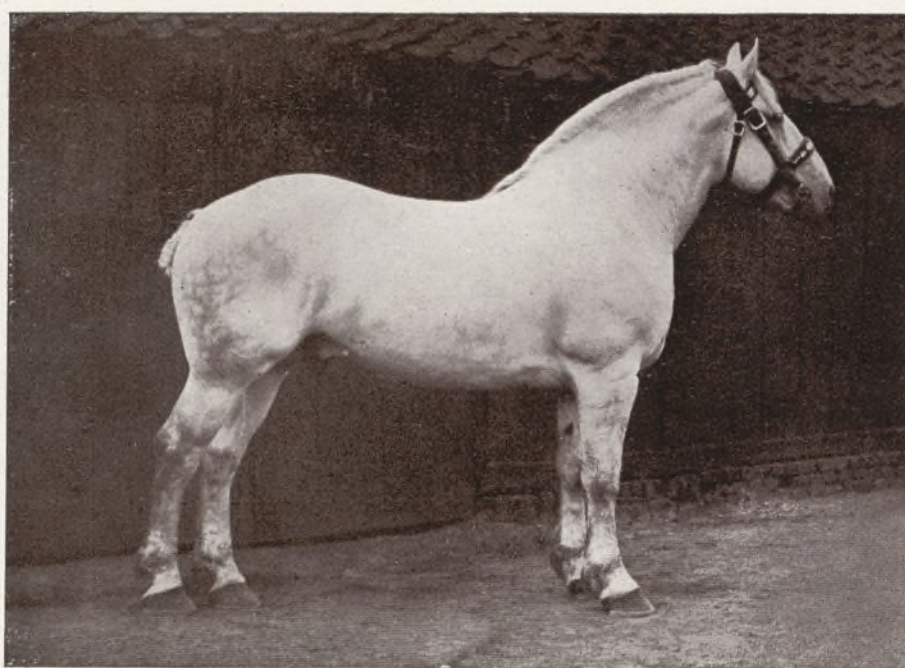
Tout cela, assez hétérogène dans le stud book, paraît assez identique comme modèle pour le public, forcément superficiel dans ses jugements. La culotte, l'air de bravoure, le type de petit athlète, le dégagé, le brillant, la vitesse relative des allures de ces postiers leur vaut beaucoup d'amateurs. Les hommes de cheval souhaitent que les éleveurs en se laissant pas aller, sous prétexte de maintenir le « gros », à éviter d'exclure un lymphatisme, dangereux dans une race où l'ascendant trait est encore si proche. Les Remontes, par des achats, bientôt sans doute plus importants, pour l'artillerie, sauront influencer utilement des éleveurs



"Gold Lace", carrossier anglais
(Cl. Erdmann et Schanz)

encore hésitants et parfois trop pressés de sacrifier à un goût momentané pour « la boule de suif », l'avenir sérieux de leur production. En attendant, le postier breton est peut-être le cheval qui se vend le plus en France.

Si les haras n'achètent les étalons bretons qu'à une moyenne de 3.890 francs, les étrangers, et notamment les Suisses, en payent de 13.000 à 20.000 francs, depuis surtout que la foire du *Grand Concours annuel des reproducteurs* à Paris a mis cette excellente race en valeur.



Un beau modèle de boulonnais

CARROSSIERS ANGLAIS Les carrossiers anglais ne sont pas, comme les carrossiers français, proposés comme bons à tout faire. Ils se spécialisent dans le harnais. Leur production paraît restreinte et pas toujours réussie, puisqu'au moment du sacre de S. M. Edouard VII, on ne trouva pas en Angleterre de carrossiers de gala suffisamment beaux pour cette cérémonie. On dut les chercher sur le continent et ce fut en Allemagne qu'on découvrit les lourds et pompeux animaux nécessaires.

Les *Cleveland* et les *Yorkshires* d'aujourd'hui sont des carrossiers qui peuvent être rangés sous la même étiquette bien que deux sociétés s'en occupent, la *Cleveland bay horse Society of great Britain and Ireland* et la *Yorkshire coach horse Society*. On doit se souvenir que le *Cleveland* est un di-trict du *Yorkshire*.

La race des carrossiers du *Yorkshire* est une des plus anciennes d'Angleterre. Mais, de nos jours, qu'ils soient forts et solides en *Northumberland*, corrects sur les bords de la *Tess* (*Cleveland*), du type moyen dans le Sud, ces chevaux ne ressemblent que de bien loin à ceux qui tiraient à bonne allure les lourds coachs de l'ancien temps. Ils furent croisés depuis avec les orientaux et plus récemment avec les pur sang. Ces derniers leur donnèrent ce modèle fashionable et cette légèreté d'allures exigées par l'état des routes, des voitures et des mœurs modernes.

Dans le *Yorkshire*, on trouve, au célèbre marché de *Howden*, des animaux bai clair ou foncé, aux crins assez fournis, de 1^m62 à 1^m75, à la tête élégante, bien membrés, bien musclés selon leur travail, car ils ne manquent pas de squelette. La croupe est puissante et bonnes les articulations. Leur tenue est belle sous le harnais surtout à des voitures légères. Mais le dos est mou, le garrot monte vers l'encolure au lieu de descendre vers le dos et beaucoup sont longs et cylindriques. Leurs allures sont brillantes, faciles, dégagées, disons le mot, *fashionables*. Mais ils ne possèdent pas le « coup de piston » du *hackney* et du *trotteur normand*. Toute une famille des *Yorkshire* descend par les pères en droite ligne de *Darley Arabian*, par *Rainbow* lequel illustra aussi une famille de *Cleveland*.

L'origine des *Cleveland Bay* ou *Chapman horses* daterait, d'après les uns, du milieu du XVIII^e siècle, où on croisa la jument indigène avec le pur sang. Ainsi, depuis plus de cent ans, le *Chapman breed* forme une race bien fixée dont on possède le glorieux pedigree. Comme les *Yorkshires*, les *Cleveland* furent des chevaux de coach d'un certain poids. Aujourd'hui, ils sont plus légers que jadis, un peu moins grands que les *Yorkshires*, à peu près du même modèle que ceux-ci, uniformément bai-brun foncé avec, prétend-on, des reflets dorés. Souvent on constate des zébrures noires au bras et au bas de la cuisse. Toute tache blanche est proscrite, sauf une petite étoile en tête.



« Championne »
Jument boulonnaise souvent primée.
A M. le vicomte d'Herlincourt

L'ÉLEVAGE DES CHEVAUX DE TRAIT FRANÇAIS La France est un des pays où les races de trait sont les plus belles. Elles jouissent d'une réputation mondiale qu'affirme leur exportation. Seules, les races anglaises *Shire* et *Clydesdale* peuvent leur être comparées.

Bien que tous ou presque tous les encouragements officiels aillent à l'élevage de pur sang et de demi-sang et que celui de trait soit abandonné à ses propres ressources ainsi qu'à l'initiative de ses divers syndicats, ce dernier est

certes le plus rémunérateur. Les frais sont moindres, l'utilisation du jeune cheval moins éloignée et la vente au prix moyen toujours assurée. Il n'y a donc rien d'étonnant à voir l'élevage trait s'étendre et faire tache d'huile d'une façon qui est devenue tout à fait préjudiciable au recrutement de nos chevaux de mobilisation.

Les statistiques des Haras signalent les montes déclarées, — et combien ne le sont pas ! — de 185.000 juments (par plus de 1.500 étalons nationaux ou privés), ce qui donne environ 110.000 naissances trait, sans compter l'immense troupeau issu des « acceptés » (200.000 contre 68.000 naissances demi-sang).

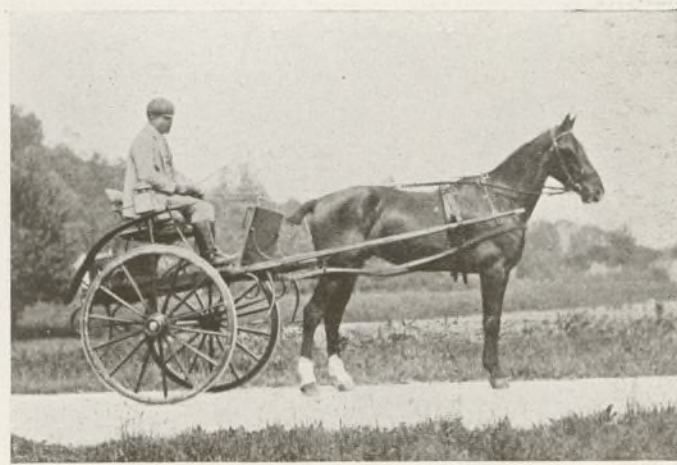
Quand on étudie les races de trait percheronne, boulonnaise, bretonne, nivernaise, ardennaise, on a vite compris combien il est ridicule de mépriser les races de trait sous prétexte qu'elles manquent de distinction. Or, la distinction, la beauté d'un animal domestique consistent en la possession par cet animal de certains caractères fixes transmis par une fidèle hérédité, caractères et aptitudes nécessaires à la bonne et spéciale utilisation du sujet. Pour le pur sang, comme pour le trait, c'est l'utilité, c'est la bonté qui sont les facteurs principaux de la beauté. Rien n'est plus beau, plus majestueux qu'un beau et bon limonier. « Le beau est la saillie de l'utile », a dit *Stendhal*.

LE BOULONNAIS Le Boulonnais est le cheval indigène des provinces extrême-nord de la France. Un cheval de même origine, modifié par le climat et l'élevage, existe en Angleterre.

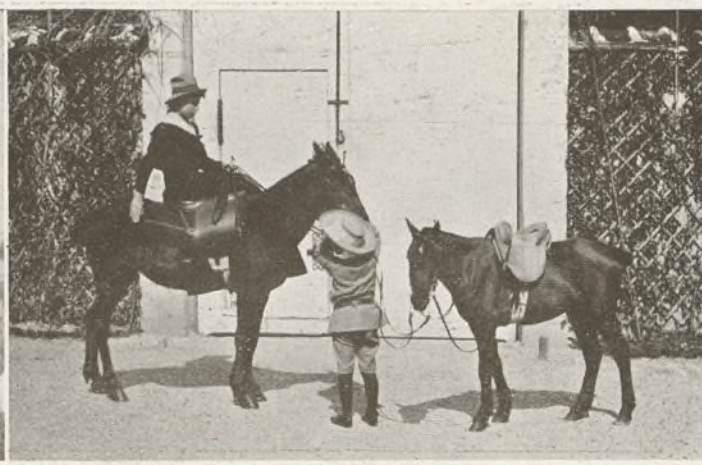
L'arabe, après les croisades, donna du sang à la race, puis l'andalou ; enfin, dès le XVIII^e siècle, chacun dans leur terrain spécial d'élevage, les grands et petits boulonnais, — ces derniers excellents postiers et mareyeurs, — existaient déjà dans leur forme à peu près actuelle, beaucoup plus trotteurs que ceux d'aujourd'hui. Ils ont, en effet, évolué vers le gros trait depuis l'apparition des chemins de fer.

Ce sont de beaux animaux, volumineux, ayant 1^m59 à 1^m70 de taille, avec une tête belle, à front large, mais aux yeux un peu couverts et aux ganaches fortes. Leur dos est parfois un peu mou. Mais leur croupe est forte, double, un peu haute, un peu abattue souvent, très culottée, leurs membres larges avec de belles et basses articulations. Ils ont, sur une encolure, très forte et rouée, une crinière fine et souvent double ; leur robe soyeuse et distinguée, naturellement claire, varie du blanc au gris fer.

Grâce à l'absence de lymphatisme dans les familles sélectionnées, malgré leur masse, les boulonnais ont des allures dégagées. Ce sont d'excellents chevaux pour l'agriculture et les gros transports et nous ne voyons pas pourquoi, bientôt, sous les auspices du Syndicat agricole boulonnais, qui tend à se libérer des Haras, un peu tôt peut-être, il ne s'exporterait pas aussi bien que les percherons dont un certain



Poney anglo-arabe croisé norfolk



Poney landais (1m12)



Polo poney anglo-arabe français

nombre ne sont, paraît-il, que des boulonnais « percheronisés ».

Le cheval boulonnais proprement dit naît dans l'arrondissement de Boulogne, où il est le plus typique, et autour de Montreuil, Saint-Pol, Saint-Omer, et même Dunkerque où il devient massif. Le département du Nord en consomme beaucoup et, dans les arrondissements de Valenciennes, Maubeuge Cambrai, il prend le type belge, fort réussi du reste. Les départements limitrophes jusqu'en Seine-Inférieure et Oise élèvent aussi du boulonnais.

LE PERCHERON Le cheval du Perche était, au moyen âge, un cheval de selle réputé, dont les aptitudes se maintenaient grâce à l'intervention des étalons orientaux, barbes et andalous. A cette époque, bien que très râblé, il était, cela va sans dire, loin d'être aussi volumineux qu'aujourd'hui. Puis, il évolua, croisé avec le danois, le breton, etc., vers le trait. Au beau temps des diligences et des messageries ce fut un postier célèbre, plein de sang, grâce toujours à l'intervention, notamment vers 1820, d'étalons arabes. On retrouve encore l'expression orientale dans la tête de nos admirables chevaux d'omnibus.

Actuellement, les percherons, dont les intérêts sont très bien défendus par la *Société hippique Percheronne*, fondatrice du *Stud-book*, sont de deux sortes : les gros percherons, énormes, dont le poids dépasse parfois 1.000 kilogs, sortes de mastodontes élevés spécialement pour l'exportation, et le moyen percheron, type *omnibus*, à la tête relativement petite, avec une belle encolure, une bonne épaule, un dessus correct, une poitrine bien descendue, d'excellents membres, des allures vives et faciles, — animaux très utiles pour tirer vite des poids lourds... élevage malheureusement un peu délaissé, au moment où l'artillerie en cherche de ce genre.

Dès 1865, les Américains vinrent nous les acheter très cher « au poids, à la toise et à la robe noire ». Il y eut un moment d'arrêt dans les ventes qui ont repris depuis quelques années, bien que les éleveurs paraissent vouloir revenir à un type plus léger et plus conforme à la nature même de la race percheronne. Actuellement, les Etats-Unis qui recherchent moins, semble-t-il, le mastodonte noir, nous en enlèvent une moyenne de 1.400 dont 200 juments, et l'Argentine 200, dont une centaine de juments à des prix très variables (entre 4.000 et

29.000 francs, ce dernier prix donné l'an dernier par les Argentins, pour un étalon réputé). Dans le Perche même, 15.000 juments environ sont livrées à la reproduction et il n'y a pas un pays d'Europe qui ne possède quelques spécimens de leurs produits. En France, la seule Compagnie des

Omnibus en détient encore 13.000 dans ses écuries.

Les Haras entretiennent 302 étalons percherons, payés entre 3.500 et 7.000 francs et qu'ils envoient un peu partout, surtout en Bretagne et dans le Centre. Un grand nombre d'étalons privés concourent également au service de la monte.

LE NIVERNAIS Le *nivernais-trait* descend directement du percheron, qui, dès 1830, fut introduit dans la Nièvre. Les produits prirent dans les pâtures nivernaises de la taille et de la masse. Les éleveurs, instruits de bonne heure des goûts américains, sélectionnèrent leur race sur la taille, le volume, la robe noire. En 1880, la *Société d'Agriculture de la Nièvre* ouvrait le *Stud-book nivernais*, primait les meilleurs produits, les encourageait à rester au pays, achetait d'abord de bons étalons, puis simplement en restait au système des concours à primes élevées, etc. La race nivernaise se fixait. Les meilleurs sujets remportent maintenant des prix aux Concours, même à l'étranger, et les Américains en achètent volontiers.

Poney irlandais
au comte de Comminges

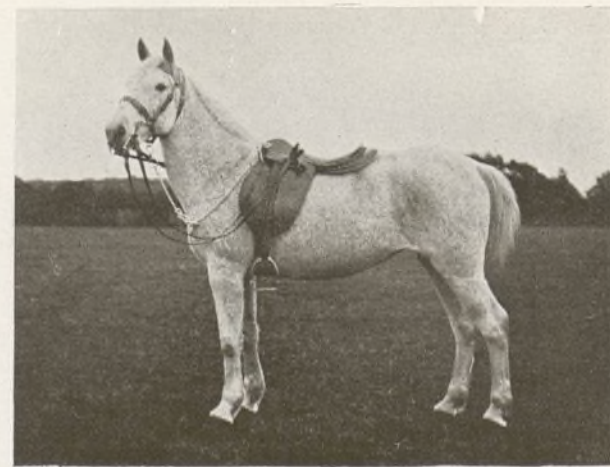
LE CHEVAL DE TRAIT BRETON Le trait breton moderne descend de l'intervention heureuse d'éta-

lons percherons, vers 1840, sur des juments indigènes dégénérées mais assez osseuses, rustiques, énergiques et plutôt petites. On employa ainsi quelques ardennais belges, et des boulonnais même.

La race fournit quelques étalons indigènes, mais on emploie beaucoup de percherons, à cause de la hantise du volume exagéré, cause inévitable de lymphatisme, surtout en Bretagne où le format naturel des animaux est moyen, sinon petit. Quand il est réussi, ce qui arrive souvent, le breton-trait est un fort ragot, de 1m60 à 1m63, court, ramassé, près de terre. Sa robe, anciennement grise, évolue vers les couleurs foncées.

L'ARDENNAIS Le *cheval ardennais* ne ressemble ni au percheron ni au boulonnais. C'est un cheval plus court, plus tassé, très près de terre, avec un énorme massif antérieur, une encolure haute et rouée, un air fier et un certain geste du genou. Dérivé du belge dont l'intervention comme étalon est encore nécessaire, il prend en France un tempérament moins lymphatique et beaucoup de rusticité. Sa taille varie entre 1m55 à 1m65. Le cheval indigène est petit sur

les côtes de la Meuse, à droite, depuis Mézières jusqu'à Givet; moyen sur les deux rives de la Meuse, en dessous de Mézières; et grand sur le plateau de Rocroy. Dans la Lorraine existait jadis un cheval de légèreté amélioré par les anglo-arabes des Deux-Ponts, puis un très bon artilleur (Napo-

Poney anglo-arabe du Gers
1m46
trotte le kilomètre en 2'"Lady Grey"
Race pure des poneys New-forest
(Cl. W.-A. Rouch, Londres)



Polo poney anglais issu de pur sang



Poney de pur sang



Polo poney irlandais

l'éon III). On a accusé l'étalon normand de la dégénérescence des races locales de demi-sang. Tout au plus serait-il, dans l'Est, bon à faire des carrieurs, la Remonte, en effet, n'y trouve presque rien.

Le Comice agricole de Lunéville a pris avec énergie la tête d'un mouvement qui doit, espère-t-il, doter la région de chevaux type artilleur au moyen de juments sélectionnées et de petits ardennais, bien faits et actifs, car il s'agit de tirer de lourdes charges à des allures rapides, ce à quoi prétend aussi un concurrent sérieux, le postier breton. Comme améliorateur des races locales, l'ardennais des Haras nationaux, bien choisi et bien payé, rend les plus grands services dans l'Aisne, l'Oise, tout l'Est et même le Sud-Est, car sur leurs 163 étalons, les Haras en détachent 17 à Annecy où ils sont très appréciés.

Nous donnons ici le portrait d'un petit ardennais de Russie où il existe en toute petite quantité dans un état de pureté remarquable, grâce aux soins d'un prince de la famille impériale. Ces ardennais proviennent de chevaux enlevés en 1815.

LES CHEVAUX DE TRAIT ANGLAIS

L'industrie du trait a pris outre-Manche un grand développement à cause des progrès de l'agriculture, des transports industriels et de l'exportation.

Les chevaux de trait anglais se singularisent par les poils épais et très abondants qui garnissent la partie postérieure du canon, depuis le pli du genou jusqu'à terre.

On en voit les plus beaux échantillons dans les différents concours régionaux et à Londres, à celui d'Islington où ils sont admirablement présentés.

Le SHIRE HORSE est élevé principalement dans les districts de Humber, de Cam, dans les riches comtés de Lincoln, Cambridge, à l'ouest du Huntingdonshire, dans le Northamptonshire, Leicestershire, Nottinghamshire, dans la région de Derby, Norwich, Strafford. Partout le modèle est assez uniforme, grâce à l'influence de la *Shire horse Society*, fondée en 1878, et dont le Stud-book comptait déjà 19.275 étalons et 34.578 juments en 1900. Cette Société est aidée dans sa tâche par la *London Cart horse parade Society* dont le titre indique suffisamment le rôle.

L'étalon shire, avec sa taille de 1^m65 à 1^m72, est un des plus lourds des chevaux de trait. Il pèse jusqu'à 906 kilogrammes. Aussi en a-t-on vu tirer 7.000 kilogrammes sur un camion, facilement. Son encolure est longue et bien greffée ; sa tête belle à le front large, la poitrine est bien descendue, le dos est court et fort, la hanche forte, le carré de derrière important très

musclé et les articulations larges souvent bien descendues. Les tendons sont forts et les extrémités plutôt communes, bien que la robe soit presque toujours fine et soyeuse. Une « crinière » abondante pend le long de son canon jusqu'à terre où elle s'écrase, d'une façon qui paraîtrait à beau-



"Twilight", mountain poney
(Cl. Erdmann et Schanz, Londres)

coup de cultivateurs français plus qu'originale. Mais ce développement pileux est nécessité par le climat pluvieux, boueux et froid, sous lequel ces animaux sont appelés à vivre.

La *Shire horse Society* a dirigé l'élevage vers un but nettement déterminé : créer et maintenir une race très lourde de chevaux de trait dont l'étalon, foncé de robe, de très haute taille, doit être du poids le plus fort possible. Les bons sujets se paient 5 et 6.000 francs et les sujets moyens environ 2.500 à 3.000 francs.

L'exportation se fait le plus souvent pour le Canada, les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, l'Australie et la République Argentine, mais c'est une exportation plutôt modeste comme nombre. Il serait facile aux races françaises de concurrencer cette exportation anglaise, si l'esprit d'initiative animait un peu plus nos éleveurs et syndicats. Cette remarque s'applique aux autres races de trait anglaises dont nous allons parler plus loin.

Le CLYDESDALE, le « shire » de l'Ecosse, s'élève principalement sur les bords de la Clyde où se trouve le berceau de sa famille. Il peuple maintenant l'Angleterre et l'Ecosse. On prétend que les clydesdales proviennent du croisement de la jument indigène avec des étalons flamands. Ils proviennent surtout d'une méthode d'élevage pratiquée pendant plus d'un siècle avec beaucoup d'esprit de suite sur les *Galloway* (bidets) du pays, dont beaucoup n'étaient que des poneys.

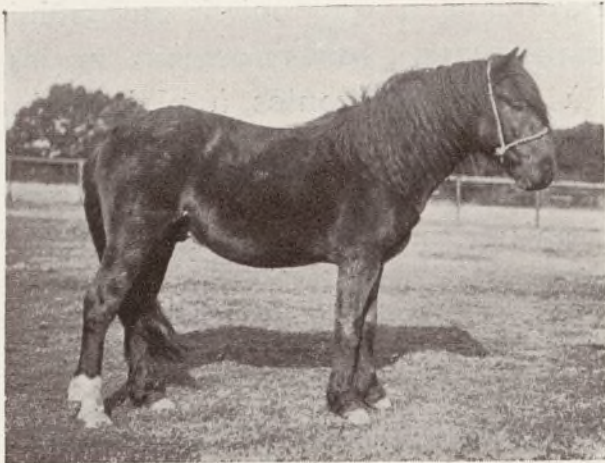
Le Clydesdale diffère du shire, dans sa structure générale, en ce qu'il est souvent plus long, d'une taille moyenne de 1^m62 qui atteint même 1^m72. Sa tête est plus forte, avec un chanfrein convexe souvent ; ses épaules ont la réputation d'être meilleures que celle du shire, ce qui lui donne un pas plus dégagé ; il est aussi plus long jointé et possède un peu moins de « poil aux pattes ». Ses canons mesurent jusqu'à 26 centimètres de tour et ses pieds sont parfaits. Mais son garrot est bas et noyé, son corps cylindrique souvent, sa croupe parfois maigre et courte. Il est toujours de couleur foncée, souvent belle face, et avec traces de balzanes postérieures.

Le prix moyen varie, suivant l'origine et la conformation, entre 1.025 et 3.000 francs, mais on cite des étalons de tête ayant été payés jusqu'à 15.000 francs, ce qui est, à dire vrai, un prix exceptionnel, les très bons étalons de concours valant à peu près la moitié de ce chiffre.

Le SUFFOLK HORSE ou *Suffolk punch* est tout à fait différent du shire et du clydesdale. Il est plus petit, 1^m52 à 1^m64, avec tendance à l'élévation moyenne de la taille. Il est aussi très bas sur jambes, au point d'avoir l'air disproportionné. Il ne possède point non plus la fameuse touffe de poils aux canons des autres races de trait anglaises. Souvent, il est bas du devant, défaut qu'on lui reprochait déjà au milieu du XVIII^e siècle. Mais ses épaules sont longues et bien dirigées, ce qui lui vaut son célèbre pas allongé. Sa masse est phénoménale. Il mérite donc bien son sobriquet de *Suffolk*



Poney des Basses-Pyrénées
à 50 0/0 d'anglo-arabe



"Pooh Bash", poney Cumberland
(Cl. W.-A. Rouch et C^e, Londres)

facilite aussi l'achat de bonnes poulinières. Cependant la valeur marchande du reproducteur du Suffolk semble être inférieure à celle des autres races.

LE PONEY ANGLAIS On apprécie hautement la valeur des poneys anglais, — modernisés bien entendu, — depuis la vogue du jeu de Polo et surtout depuis les guerres coloniales, celle notamment du Transvaal.

Ils sont si utilisés en Angleterre comme chevaux de service, attelés et montés, que la production nationale étant parfois insuffisante, il en est, d'après le D^r Goldbeck, importé un certain nombre de Norvège et de Russie.

L'amélioration s'est emparée des diverses familles de poneys, dont les troupeaux vivent souvent à l'état demi-sauvage. On les rencontre dans les contrées jadis pauvres ou qui le sont encore restées, dans le Hampshire, à New-Forest, dans le pays de Galles, dans le Cumberland et Westmoreland, en Irlande, dans le Connemara; en Ecosse, dans ses îles et principalement dans le Shetland.

On emploie ces chevaux, au trait, dans les galeries de mines; puis dans les maisons bourgeoises à la selle et à la voiture pour les enfants. Le caractère de ces poneys est extrêmement pacifique. Quand ils sont adultes, sains et nets, bien dans le type de leur race et dressés, ils atteignent très facilement le prix de 500 francs, et même au-delà pour les sujets exceptionnels.

Notons une tentative très réussie de sélectionner dans la race hackney une famille de hackney poneys. On en voit à Islington. Ils atteignent des prix fous.

Les polo poneys ne constituent pas, bien entendu, une race spéciale, mais ils sont choisis parmi les meilleurs de toutes les races offrant les conditions d'aptitudes et de taille requises. Jadis, aux Indes, vers 1864, on se contentait, comme les natifs, de chevaux de 1^m22.

Maintenant, la moyenne du poids à porter étant d'environ 13 stones (83 kilogs), la taille exigée se trouve portée à 14 hands 2 pouces (1^m47 à 1^m48). Le jeu nécessite pour le cheval un déploiement de vitesse au galop et de force joint à une très grande souplesse; il faut donc, au polo, des chevaux de tout premier ordre, poneys par la taille seulement, en somme une réduction de hunters ou de pur sang.

Aujourd'hui, la *Polo pony Society* encourage, dans les races locales, la production de poneys aptes. Elle donne des prix importants dans ses concours spéciaux et inscrit les bons reproducteurs à son *Stud-book* dont le volume contient 285 étalons et 1.705 juments (avec chapitres spéciaux pour

punch (tonneau).

L'élevage moderne est dirigé par l'active *Suffolk horse Society* qui, méthode à elle particulière, distribue aux propriétaires de bonnes poulinières des bons de saillie, vend les produits obtenus, en partage le montant avec l'éleveur auquel elle

et leurs aptitudes.

Un polo-poney non dressé vaut 25 à 50 livres (625 à 1.250 francs); mais s'il joue bien, son prix atteint facilement 12.000 francs et bien au delà, sans qu'entre en ligne de compte une autre considération que ses aptitudes professionnelles.

LES PONEYS FRANÇAIS

Du temps de Gayot, l'écrivain hippique bien connu, c'est-à-dire sous le second Empire, il existait encore quelques races de poneys. Gayot décrit, en effet, et sans enthousiasme, les poneys de la Brenne « localité peu connue de l'Indre », comme ayant 1^m10 à 1^m45. Il les qualifie de « porte-choux ». Après le Brennou, le poney « barbatre » des îles Dieu et Noirmoutier paraît avoir été plus sympathique à Gayot qui déplore sa disparition.

La CORSE entretient encore un nombre considérable de petits chevaux, 25.000 environ, vifs, ardents, assez méchants parfois, d'une taille moyenne de 1^m25 à 1^m35, d'un poids de 300 à 350 kilogs, très bien faits, avec une tête expressive, des tendons d'une solidité à toute épreuve.

Ils vivent assez misérables dans le maquis à l'état demi-sauvage. En Corse, tout le monde, hommes, femmes, enfants, monte à cheval dans l'ordinaire de la vie et les plus pauvres paysans possèdent au moins une jument, mais combien misérable! On cherche à grandir la race de façon à la rendre plus utile et peut-être vendable et les résultats les moins mauvais ont été obtenus par l'emploi d'étalons arabes, anglo-arabes, barbes... Ainsi nous voyons que 9 étalons pur sang arabe ont, en 1906, sailli 501 juments et 4 pur-sang anglo-arabes 209 juments.

Jadis les chevaux *camargues*, provenant peut-être des barbes abandonnés par les Sarrazins, étaient réellement des poneys de 1^m30 à 1^m40, servant aux paysans à dépiquer les récoltes chez eux et dans les environs et à remonter les gardiens des troupeaux de bœufs. Ils étaient secs, nerveux, à grosse tête, à encolure renversée, à croupe saillante, courte, abattue, d'une rusticité déconcertante et infatigables.

On cherche aujourd'hui à les grandir par l'étalon arabe, anglo-arabe et même par le petit normand. En somme, le Camargue est appelé à rentrer, dans un délai assez bref, dans la grande famille anglo-arabe.

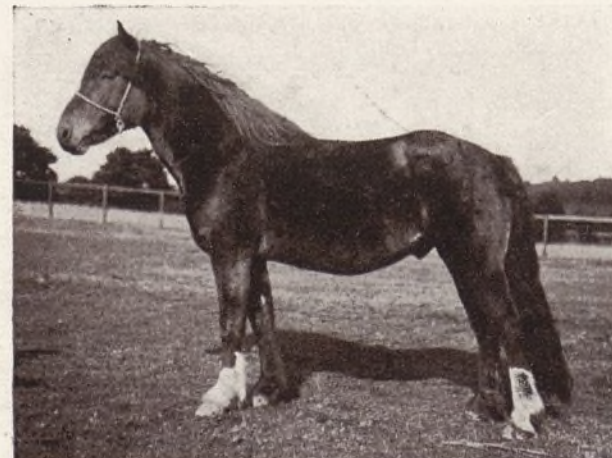
LES PONEYS LANDAIS. — Déjà, du temps de Gayot, l'amélioration par l'anglo-arabe commencée dans les Landes, du côté de Dax, enlevait chaque année aux troupeaux des petits landais indigènes une quantité d'individus de plus en plus grande. Il y a quarante ans, on achetait à Toulouse, à Bordeaux, etc., un petit landais de 1^m10 pour 50, 60, 80 francs. Aujourd'hui, on n'en trouve presque plus et le département des Landes élève, sauf dans les quelques déserts de sable restants, sinon les meilleurs demi-sang du Sud-Ouest, du moins de très bons chevaux de remonte. Jadis, le poney landais, « race courbée sous un dur indigénat », était un petit cheval de 1^m à 1^m30, mince, plat, sobre, résistant et passablement vicieux. Nous avons dit qu'avec les progrès de l'agriculture, l'assainissement, le reboisement, la mise en pâture des Landes, il avait presque disparu. Ceux qu'on vend comme landais sont



Poney du Pays de Galles
(Cl. Erdmann et Schanz, Londres)



"Flip"
1^{er} prix des poneys de Shetland
(Cl. W.-A. Rouch et C^e, Londres)



"Mona Liadh"
Poney des Montagnes d'Ecosse
(Cl. W.-A. Rouch et C^e, Londres)

presque toujours ou des tunisiens ou des portugais, ces derniers plus petits que les premiers.

Cependant, quelques éleveurs, dont le marquis de Lur-Saluces, entretiennent un troupeau de la vieille race pure améliorée sur elle-même et où on trouve de ravissants sujets, véritable réduction de pur sang, avec de jolies têtes, de l'encolure et des actions cavalières. Ces petits poneys ont un courage au travail véritablement extraordinaire. Ils ont du reste plus besoin de travail que d'avoine, pour être agréables. Nul doute que si ces poneys étaient amenés dressés et toilettés sur les marchés de Paris et de Londres, ils atteindraient des prix élevés. Mais, en somme, ils sont actuellement très peu nombreux.

En ALGÉRIE, une grande quantité de barbes n'ont que la taille de poneys. Ils sont excellents de service, attelés. Montés, on les a essayés au polo ; très bons joueurs, ils n'ont pas assez de vitesse en compétition avec les chevaux européens.

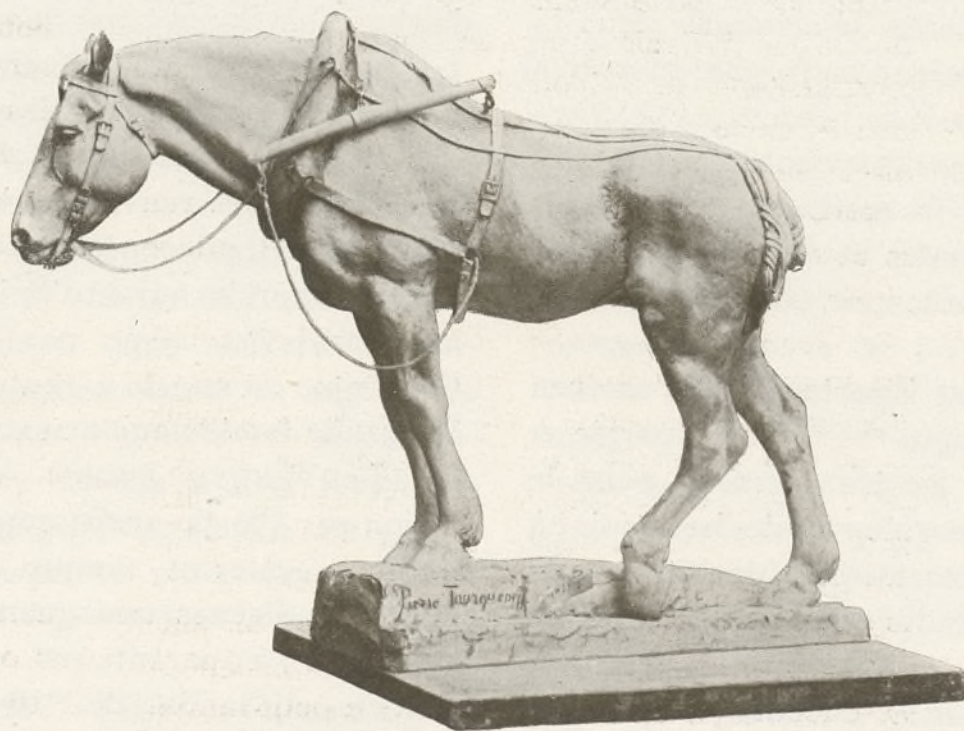
En dehors des races proprement dites, il existe dans tout le Sud-Ouest une très grande quantité d'individus chevalins dont la taille oscille entre 1^m40 et 1^m50. Beaucoup ont 1^m48, ce qui est la limite minima des achats des Remontes. Or, le propre de la race anglo-arabe étant d'être de petite taille, il arrive que ces poneys accidentels sont souvent très bien faits, bien roulés, osseux, et avec de beaux membres. Ils sont aussi bons porteurs de poids que leurs frères de 1^m56 à 1^m60. Ils sont infatigables, sobres, avec des tendons d'acier, un courage à toute épreuve, une bonne humeur charmante dans le travail.

Il n'est pas vrai que le poney du Midi soit trop léger pour jouer au polo. Bien des poneys du Midi sont aussi forts et mieux

membres que les petits pur sang anglais qui font si bon emploi au polo. Le Gers a la spécialité de ces poneys osseux, car les gens du peuple y aiment à courir les routes à plein train et c'est là qu'on trouverait, je ne dis pas une grande quantité de poneys de polo, mais suffisamment tous les ans pour faire baisser les prix de ces phénomènes qu'on va chercher jusqu'au Texas. Un industriel qui suivrait les commissions de remontes militaires, et qui achèterait les refusés de trois ans et demi pour défaut de taille, qui les garderait un an en les nourrissant et en les travaillant, pourrait gagner quelque argent, si toutefois un snobisme assez ridicule ne poussait certains Français à ne jamais vouloir payer à sa valeur un cheval d'origine française.

C'est sur cette remarque, qu'on peut généraliser, que je veux finir ce petit travail. « Nous autres Français » avons chez nous tout ce que nous allons trop volontiers chercher à l'étranger, d'admirables chevaux de gros trait, des anglo-normands, vendéens, charollais beaux et bons à l'attelage quand ils sont issus du trotteur français, et à la selle s'ils sont fils du pur sang ; nous avons le premier cheval de selle légère du monde, l'anglo-arabe du Sud-Ouest, parce qu'il est cheval de selle, *naturellement*, par atavisme... Nous ne méprisons pas nos races — car nous ne sommes pas tous snobs à ce point, — mais nous les ignorons. Puisse cette courte étude comparative de la production d'en delà et d'en deça de la Manche, contribuer à faire connaître aux amateurs de bons chevaux, que « s'ils en ont en Angleterre », nous en avons aussi en France.

COMTE DE COMMINGES.



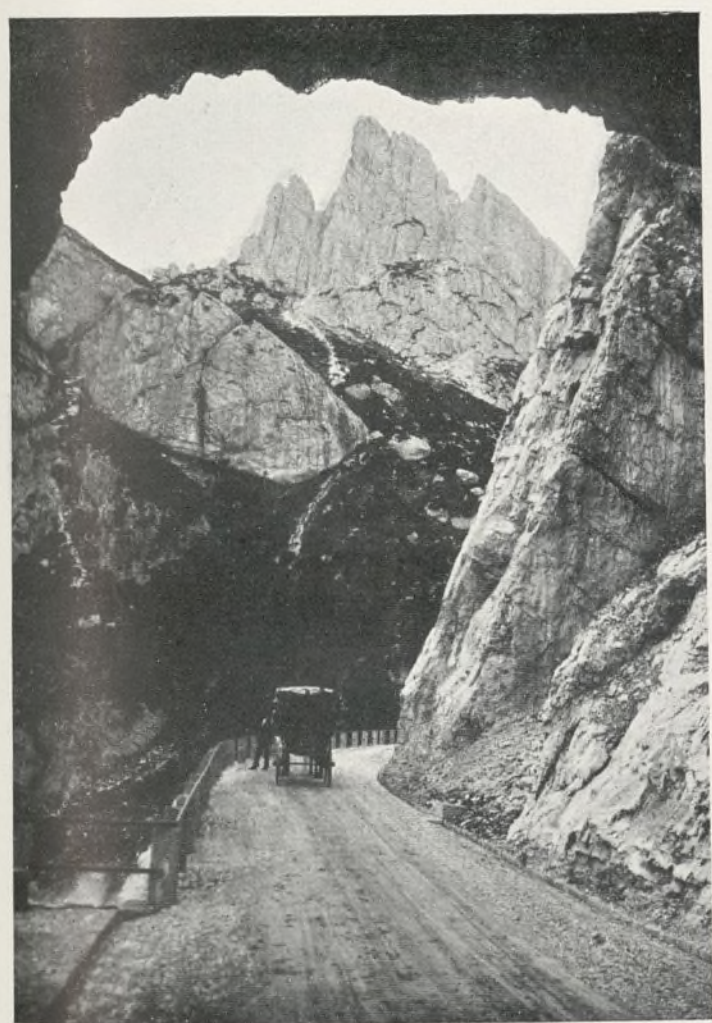
Le Côtier
Sculpture de M. Pierre Tourgueneff

Le Tyrol

Nous avons été, trop longtemps, un peuple casanier. Par essence, nous étions ennemis des déplacements, des longs voyages, des excursions lointaines. Tartarin Sancho n'avait aucune peine chez nous à combattre Tartarin Quichotte. Amis de la tranquillité, des paysages déjà vus, des coins toujours connus, nous n'apprécions rien au monde autant que nos pantoufles. Et nous craignons les courants d'air...

Les sports d'abord, — puis les idées anglo-saxonnes qui ont modifié si profondément les caractères de notre race, — ont heureusement réagi contre cette apathie mortelle. A l'exemple de nos voisins, notre jeunesse s'est fait des muscles. Elle a pris le goût du nouveau et de l'inédit. Elle est devenue voyageuse, pour le plus grand bien de son esprit et de sa santé physique.

Il n'est plus un Français, maintenant, qui reste chez lui, les beaux jours arrivés. Les vacances sont attendues par tous avec une égale impatience. Les uns vont aux champs ou à la mer. Les plus entreprenants, les mieux renseignés varient leurs horizons



SASSO DELLE STRILS
Vue du tunnel du Falzarego

et ne craignent point de pousser dans les pays voisins de véritables pointes d'explorations.

La Suisse est restée, de ce côté, la nation privilégiée, ouverte aux étrangers, toujours intéressante, curieuse et neuve. L'Autriche, moins connue, par la beauté de ses sites, le pittoresque de ses excursions, son climat délicieux tend chaque jour à lui faire une sérieuse concurrence. Le voyage en chemin de fer, à partir de la frontière suisse, est à lui seul un véritable enchantement! Le réseau de l'Etat autrichien, dont le confort est au-dessus de tout éloge, traverse des contrées véritablement féériques. Il a tracé son parcours à travers le col de l'Arlberg sur des centaines de kilomètres. Cette partie du réseau est une merveille unique, un enchantement des yeux! Les grandes villes d'Autriche, Karlsbad, Marienbad, Franzensbad sont fréquentées chaque année par une clientèle princière qui vient demander à leurs eaux célèbres forces et santé. Ces baigneurs, leur cure terminée, s'acheminent tous ensuite vers ce splendide Tyrol, perle précieuse de l'Autriche où ils achèvent leur cure. Cette province autrichienne alpine est le véritable éden du touriste! Le groupe fameux des hautes montagnes de l'Ortler, de l'Oetzal, le district célèbre des Dolomites, composé de rochers fantastiques et absolument uniques en Europe, offrent aux voyageurs de merveilleuses séries d'excursions. Le tourisme trouve encore dans ce pays si pittoresque des routes carrossables, coulantes aux roues des autos. D'immenses lacs, des chasses giboyeuses, permettent aux fervents de la pêche et du fusil de se livrer en

toute liberté à leur divertissement favori. Ils sont assurés de ne jamais revenir bredouilles! L'Histoire enfin, qui a marqué de son empreinte tant de villes tyroliennes, a réservé aux amateurs de curiosités, des ruines somptueuses, des châteaux grandioses, voisinant — avantage appréciable — avec des hôtels modernes aux prix très modérés. Les stations climatiques et balnéaires, nombreuses et connues pour leurs cures, offrent aux anémiques et aux surmenés l'air pur des hautes montagnes, des eaux bienfaisantes, un climat immuablement tempéré et doux.

Comment s'étonner, dans ces conditions, que le Tyrol si curieux, si pittoresque, si peu connu encore devienne chaque jour davantage un centre d'excursions recherché. Ce pays privilégié réunit toutes les attractions, tous les avantages des pays de plaines et de montagne. Ses immenses forêts de pins voisinent avec la flore des stations méridionales. Tout est surprenant, attachant, heurté, inoubliable dans cette province autrichienne qui offre à tous les amoureux de la vie au grand air des excursions, des impressions, des souvenirs, — les y ramenant fatalement tous les ans, une fois qu'ils l'ont connue!

L. VOISIN

P.-S. — Pour tous les renseignements, s'adresser à M. Hérosé, 1 bis, rue Scribe, Paris, représentant général du Tyrol.

Les Sports

Paris, 25 juin

L'aviation française a remporté, le mois dernier, une éclatante victoire. Nous avons été jusqu'ici, ou du moins nous étions depuis une dizaine d'années à la suite des frères Wright qui, eux-mêmes élèves du savant professeur allemand Lilienthal, ont été les fondateurs de l'École du biplan. On sait quels résultats remarquables ils ont obtenus avec cet appareil qu'ils ont rendu stable et très manœuvrable en le perfectionnant par le gauchissement des ailes. L'École française, ou plutôt certains représentants de l'École française, ont prétendu que le biplan n'était qu'une étape et que la vérité dans l'aéroplane serait l'appareil qui se rapprocherait aussi idéalement que possible de l'oiseau, et permettrait d'être plus maître de l'air en se prêtant à de plus grandes vitesses.

Ils ajoutaient que l'avenir était, à coup sûr, à cet engin et qu'il fallait, dès à présent, prévoir le moment où la machine volante serait en quelque sorte une véritable flèche. Laissant les Wright et leurs imitateurs persister dans la voie du biplan, MM. Blériot et Levavasseur, apôtres du monoplane, ont travaillé, établi, essayé des modèles et ont obtenu avec eux des résultats de plus en plus encourageants. M. Hubert Latham a accompli le mois dernier, à Châlons, un vol en monoplane qui, tout à fait remarquable, prouve enfin que l'École française (et, dans cet ordre d'idées, elle ne doit rien à personne) n'est pas une erreur, comme certains le prétendaient.

Dans un vol d'une durée de une heure sept minutes, M. Latham a évolué sur un monoplane Levavasseur avec la plus complète stabilité et la plus grande aisance au-dessus des plaines et des bois du camp de Châlons. M. Hubert Latham a fait mieux depuis, il a pu réussir un vol de douze minutes en emmenant avec lui un voyageur.

La Fête des Fleurs a eu, cette année, son habituel succès. Son caractère, depuis l'apparition de l'automobile, est, on le sait, complètement changé. Les équipages sont rares, les autos y abondent; jadis on interdisait aux voitures mécaniques de voisiner à la Fête des Fleurs avec les attelages; tout s'arrange: la mécanique et le cheval font désormais excellent ménage.

Parfaitement organisée, la Fête des Fleurs a été un nouveau triomphe pour la caisse des Victimes du Devoir et son Secrétaire général, M. Georges Rouy.

Le défilé des automobiles a été tout à fait remar-

quable. Elles disparaissaient sous les motifs les plus divers; rien n'était évidemment plus joli, par exemple, que le passage des Renault dont les lignes sont si harmonieuses, avançant doucement et silencieusement, dans un mouvement multicolore et parfumé de roses, de lys, de marguerites, d'iris...

Les constructeurs se sont définitivement prononcés sur la question du Salon. A une majorité qu'on peut qualifier d'éloquente, ils ont décidé de ne pas exposer en 1909; mais, en gens sages, ils se sont réservé l'avenir et ont voté le principe d'un salon en 1910.

Les constructeurs ont donc maintenu leur première résolution, peut-être plus par amour-propre que par raison; ils n'ont pas voulu sans doute passer pour des hurluberlus, ils ont tenu à prouver qu'ils savaient ce qu'ils voulaient ou du moins qu'ils ne voulaient pas plusieurs choses en même temps. Comme, en somme, ils sont seuls juges de leur intérêt, souhaitons que ce qu'ils ont fait leur rende le service qu'ils en attendent. Nous aurons, en 1910, l'occasion de comparer s'ils furent bien inspirés. Vide de toute manifestation, l'année 1909 sera suivie d'une année « style bon vieux temps ». En 1910, en effet, on reverra les courses, le Salon. Ce n'est pas nous qui nous en plairons.

FRANTZ-REICHEL

Londres, 25 juin

L'annonce récente d'une augmentation d'impôt sur les automobiles devant figurer dans le prochain budget de l'Angleterre, a donné lieu à de vives discussions dans le monde des intéressés. A l'une des dernières réunions du Comité du Royal Automobile Club à Lyndhurst, présidée par le Prince François de Teck, plusieurs amendements ont été proposés, et le Secrétaire, Mr. J. W. Orde, a promis d'y appeler l'attention de Mr. Lloyd-George. Cette question préoccupe un grand nombre de propriétaires de voitures privées et bon marché qui devront renoncer à cette dépense s'il est donné suite à la proposition d'une lourde taxe sur les automobiles et sur le pétrole. En dehors de ces propriétaires privés, les intérêts des commerçants sont dignes aussi d'attention. Il y a un grand nombre de contribuables en Angleterre qui font usage d'automobiles pour l'exercice de leur commerce ou de leur profession. On a déjà proposé d'accorder une diminution aux médecins, mais ceux-ci ne sont pas les seuls qui fassent usage d'une automobile dans l'exercice de leur profession.

On nous a donné des statistiques pour établir le tort causé aux chevaux par l'automobilisme. C'est maintenant au tour des Compagnies de chemins de fer de se plaindre. Dans les statistiques du Board of Trade de l'année dernière, il était établi que le nombre des voyageurs de première classe avait diminué de près de deux millions et demi. Au dire des experts, cela est presque entièrement dû à la concurrence des automobiles, qui sont un moyen de transport très supérieur aux chemins de fer; ils sont plus propres et permettent aux voyageurs de jouir plus complètement du paysage, de plus ils suppriment les longues attentes dans les stations. Plusieurs voyageurs se réunissent et, au lieu de louer un compartiment réservé de chemin de fer, ils louent en commun une automobile. Beaucoup de voyageurs riches ne font plus usage que d'automobiles pour eux et n'emploient les chemins de fer que pour le transport de leurs bagages. L'automobile ne saurait remplacer le chemin de fer pour tout le monde, parce qu'elle est coûteuse, mais elle le remplacera à peu près complètement avant longtemps pour les gens riches. Il y a là une question qui mérite d'attirer sérieusement l'attention des Compagnies. Les automobiles ont déjà été employées avec le plus grand succès en Angleterre pour le transport des troupes, et les officiers sont pleins d'enthousiasme pour les résultats qu'elles sont susceptibles de donner en temps de mobilisation, d'autant plus qu'elles permettent de se mettre en route à n'importe quelle heure.

PICCADILLY HOTEL & RESTAURANT LONDON

Télégrammes : PIQUIDILLO LONDON

PICCADILLY
&
REGENT STREET



Le seul Restaurant en plein air à Londres

ORCHESTRE
DE PREMIER ORDRE
SUR LA
TERRASSE
PENDANT
LE DÉJEUNER
LE THÉ
LE DINER
ET
LE SOUPER

"MATINÉE
TEA"
DANS LE
"RESTAURANT
LOUNGE"



Le "LOUNGE" du Restaurant

TOUS LES APPARTEMENTS ET CHAMBRES SONT SPACIEUX, BIEN ÉCLAIRÉS
ET MEUBLÉS AVEC LUXE

POUR OBTENIR TARIFS OU RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER AU DIRECTEUR