

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Band: 7 (1862)
Heft: 8

Artikel: Race chevaline : essais d'amélioration dans le canton de Vaud
Autor: Grand, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-347234>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

fer emmenèrent successivement les troupes, qui toutes, sauf le bataillon 51 et la compagnie des guides, furent rendus dans leurs cantons le soir même.

Le bataillon 51, partant à 3 heures de Sion, aurait pu être rendu le soir même à Coire, toutes les mesures avaient été prises pour cela ; mais sur la demande d'être autorisé à s'arrêter pour la nuit à Zurich, le commandant en chef permit le retour en deux jours.

Quant à la compagnie de guides, continuant l'épreuve comparative des selles, elle dut faire encore deux étapes à cheval, et prendre la voie ferrée à Aigle pour Genève, où elle rentra le 28.

RACE CHEVALINE. — ESSAIS D'AMÉLIORATION DANS LE CANTON DE VAUD.

Dès les premières années de l'indépendance du canton de Vaud, le gouvernement comprit, ainsi que les particuliers, l'importance qu'il y avait à améliorer notre race chevaline, soit au point de vue du marché étranger, soit à celui des besoins du pays. Cependant jusqu'en 1808 aucune mesure ne fut prise à cet égard. Ce ne fut que le 30 mars de cette année que parut un décret du Conseil d'Etat qui accordait des primes et des accessits de district et une haute prime cantonale pour les étalons. Les conditions étaient que l'étalon fût indigène, franc de toute tare, âgé de 3 ans au moins, élevé dans le canton et depuis un an chez son propriétaire actuel.

Ce système ne parut pas suffisant au Conseil de santé, entre les mains duquel la question avait été remise. Dans un rapport du 3 août 1813, il indique les lacunes et les vices de l'arrêté de 1808, qui ne portait son action que sur les étalons seuls, sans s'occuper des juments ; en outre les primes étant obligatoires, il arrivait souvent que le plus mauvais cheval, présenté seul au concours de district, était également primé ; de plus, l'arrêté de 1808 exigeant que les étalons fussent nés dans le canton et depuis un an au fourrage de leur propriétaire, il en résultait que les types améliorateurs étrangers étaient exclus et qu'on ne faisait que perpétuer les défauts de la race indigène. Un autre vice de cet arrêté était de n'accorder de primes aux étalons que depuis l'âge de 3 à 5 ans ; ce qui engageait en quelque sorte les propriétaires à les faire castrer ou à les vendre à l'étranger précisément à l'âge où ils auraient donné de meilleurs produits que dans leurs premières années. En conséquence le Conseil de santé proposa

d'accorder des primes aux étalons étrangers comme aux indigènes, et en second lieu d'acheter en Normandie des étalons recommandables qui demeureraient la propriété de l'Etat. Les événements politiques des années 1813, 14 et 15, et les mauvaises années 1816 et 17 qui les suivirent, empêchèrent le gouvernement de s'occuper de ces propositions. Aussi l'on peut dire que jusqu'en 1819, les essais d'amélioration restèrent dans le domaine de l'industrie particulière de quelques agriculteurs, et que l'action du gouvernement se borna à *encourager et à laisser faire*. Néanmoins les chevaux de ce pays, qui étaient d'une petite stature, ont, durant cette période, gagné en taille et en force; d'une part, par l'introduction de quelques étalons et juments de races étrangères au canton, et de l'autre, par l'abondance de fourrages qu'on a obtenue des prairies artificielles.

Au mois de mars 1818, le Conseil de santé revint à la charge et proposa encore au Conseil d'Etat de nouveaux modes d'amélioration : 1^o en cherchant à améliorer la race par elle-même, en primant les étalons et les poulinières du pays; 2^o en créant une nouvelle race au moyen d'étalons et de juments étrangères. Dans ce but il recommandait particulièrement la petite race normande, celle de la vallée d'Auge, du Cotentin et environs.

La proposition d'améliorer la race par elle-même ne fut heureusement pas prise en considération par le département de l'intérieur. En revanche la seconde fut adoptée, et un décret de 1818 créa un *Haras cantonal* qui fut établi aux Croisettes, suivant les bases précitées. La direction de ce nouvel établissement fut distraite des attributions du Conseil de santé et remise au département de l'intérieur, qui envoya en Normandie un commissaire chargé d'y acheter des étalons et des juments poulinières de race carrossière et de grande taille. Les expériences de croisement commencèrent, mais au bout de peu de temps le gouvernement fit vendre les poulinières normandes avec leurs produits, et en 1823, il renvoya un nouveau commissaire en Normandie, qui y choisit et ramena 7 étalons noirs de même race, mais encore plus grands et moins bien proportionnés que les précédents. De toutes parts déjà on commençait à signaler le vice d'appareillement entre nos juments ragottes et ces énormes étalons hauts sur jambes, disproportionnés et tarés pour la plupart par des vices héréditaires. Cependant il faut observer ici que, si les croisements entre les étalons normands et les juments du pays n'ont pas été satisfaisants, on ne peut dire avec certitude qu'il en aurait été de même des produits exclusivement normands provenant des juments normandes du haras; attendu que ces poulains et pouliches n'ont pas subi un

examen assez suivi pour être tout à fait sérieux ; plusieurs amateurs assurent même qu'il y en eut quelques-uns dignes d'éloges.

Quoiqu'il en soit, l'établissement du haras fut dès lors généralement critiqué ; son administration laissait en outre beaucoup à désirer, soit sous le rapport des connaissances théoriques et pratiques, soit sous celui de la surveillance, des soins et de l'économie. Aussi en 1826, le Conseil d'Etat s'adressa de nouveau au Conseil de santé, et lui demanda un préavis sur la question, préavis qui fut présenté, mais dont nous ne parlons pas, parce qu'il n'eut aucun résultat.

En 1827, nouvelle correspondance, et production de rapports entre ces deux autorités. On y trouve beaucoup de choses très sensées et très connues sur les vices de notre race indigène et les qualités que doivent présenter les types améliorateurs. Enfin, après d'innombrables pourparlers, consultations, nominations de commissions et d'experts, un décret du Grand Conseil du 26 mai 1828 autorisa le Conseil d'Etat à acheter des étalons destinés au dépôt des Croisettes, à vendre ceux qui restaient au haras, en les répartissant chez des particuliers pour la monte, et enfin à nommer une *commission du haras*. Cette commission se mit à l'ouvrage, et pour son début elle dut procéder, bien contre son opinion, à la vente des étalons normands du haras pour qu'ils servissent à la monte chez des particuliers ; mais disons contre son opinion, car il avait été positivement reconnu que ces étalons ne valaient rien comme reproducteurs, et qu'il eut beaucoup mieux valu en débarrasser le pays ou bien les faire castrer. Ensuite cette commission se livra à un examen des chevaux indigènes, examen qui fut si peu satisfaisant qu'il fut déclaré impossible de remonter la race par elle-même et que les types améliorateurs étrangers étaient indispensables.

En conséquence, sur la proposition de cette commission, il fut acheté quatre étalons des cantons de Berne, Fribourg, Soleure et Schwytz en 1829 ; mais ils furent mal choisis et furent désapprouvés.

En septembre 1829, le Conseil d'Etat fit acheter quatre étalons anglais, malgré les réclamations de la commission qui aurait préféré des étalons français des races indiquées plus haut. Dans son préavis elle s'était prononcée pour l'acquisition d'un percheron, un cauchois, un cottentin, un breton et deux anglais demi-sang. Les anglais ne répondaient pas aux conditions requises : ils étaient de trop grande taille, trop haut sur jambes, et sauf un seul, le gris (le Nemrod), ils furent généralement peu estimés comme reproducteurs. Cependant ils servirent à la monte jusqu'en 1837, bien que le haras eût été supprimé en 1832, et la commission en 1833. Ces quatre étalons avaient été ramenés d'Angleterre par M. le lieutenant-colonel Dufez ; il y en

avait un gris, un alezan, un bai-doré et un noir : leur taille variait entre 5 pieds et 5 pieds 3 pouces.

Dès cette époque, ce qui concerne la matière fut de nouveau remis au Conseil de santé, et l'ancien haras supprimé en 1832-1833, fut remplacé par ce qu'on a appelé le *dépôt d'étalons des Croisettes*, nom tiré du lieu où il était établi. Les étalons restèrent la propriété de l'Etat. En 1837 deux des anciens cités plus haut furent réformés et l'on en racheta deux autres : *le Rebelle* et *sir Peter*, pour le prix de 250 louis chaque. Durant cette période il se fit à diverses reprises des examens des produits de sang anglais nés dans le pays. Il s'en trouva quelques-uns de bons ou de passables, mais la plupart furent jugés plus ou moins défectueux. Les reproches qu'on leur fit, furent : 1^o d'être trop fins de formes, trop hauts sur leurs membres, trop long jointés; 2^o de se développer trop tardivement pour les besoins de notre pays; 3^o d'être sujets à devenir aveugles. Il est à remarquer que la plupart des bons produits, bons soit en eux-mêmes, soit dans leur métis, qui sont sortis du sang anglais chez nous, provenaient d'un étalon remarquable de demi-sang, nommé *Godolphin*, et qui avait été donné au gouvernement par M. le capitaine Rossier, de Vevey.

Une notice intéressante de M. Levrat, vétérinaire à Lausanne, publiée à cette époque, traite avec détail et jugement des résultats obtenus par l'introduction du sang anglais dans notre canton. Il remarque avec vérité que s'il y a lieu de constater quelque amélioration dans les formes, cependant on s'est trop éloigné du genre de produits que réclament les besoins du pays et les demandes de l'étranger, c'est-à-dire du cheval de trait, bien proportionné, beau trotteur et également approprié aux travaux du campagnard et aux exigences du marché. M. Levrat fait observer enfin que, vu la difficulté qu'il y a à se procurer en Angleterre des chevaux de pur sang qui réunissent les qualités exigées pour nos reproducteurs, vu le haut prix qu'il faudrait y mettre, il y aurait de la convenance à choisir la petite race percheronne pure, qui, sous tous les rapports, est bien plus à la portée de nos éleveurs, et dont on a eu l'occasion d'apprécier les heureux produits.

En 1838 on admit au dépôt des Croisettes, un étalon percheron appartenant à M. Rolaz du Rosay; il fut généralement apprécié, fut acheté par un particulier, M. Paschoud d'Echallens, et servit à la monte pendant plusieurs années. Ce fut le commencement de l'ère percheronne.

L'Etat fit acheter en 1839 un autre étalon percheron, noir, et en 1840 un fribourgeois, dit *l'Auborange*, qui furent estimés; mais tous

ces chevaux furent revendus en 1841, lorsque le Conseil d'Etat supprima le dépôt des Croisettes, sur la proposition du Conseil de santé (du 12 décembre 1840), fondée sur ce que l'influence salutaire des primes avait remplacé efficacement cette institution.

A dater de l'année 1841, l'action du gouvernement se borna au maintien des concours d'étalons, auxquels une certaine somme était affectée chaque année et répartie en prime aux types les plus recommandables. L'industrie ou plutôt l'intérêt des particuliers et des campagnards faisait le reste.

En 1857, le Grand Conseil ayant émis le vœu que la question de l'amélioration de la race chevaline fût de nouveau examinée avec soin afin de savoir s'il ne convenait pas de modifier le système de concours suivi depuis plusieurs années, une commission fut nommée à cet effet. Elle décida qu'il conviendrait de consacrer une partie de la somme allouée par le budget pour les concours d'étalons, à l'achat de types améliorateurs étrangers choisis dans les races percheronne ou cottentine, et que ces chevaux devraient être revendus à l'enchère à des particuliers, sous des conditions expresses concernant l'hygiène et la monte. Ce système a été adopté, et c'est celui qui est mis en pratique actuellement. Un arrêté spécial fixe les conditions auxquelles les chevaux sont vendus. Les principales sont : que l'acquéreur soit propriétaire de fonds; que l'étalon serve à la reproduction pendant 4 ans au moins, et qu'il ne soit donné qu'à des juments marquées au sabot, exemptes de vices héréditaires, et auxquelles il aura été délivré un permis de saillie par le vétérinaire désigné à cet effet.

Sous ce nouveau régime, les concours ne sont pas absolument supprimés, mais ils tendent à devenir moins fréquents à cause de l'immense avantage qu'il y a à doter le pays de nombreux types améliorateurs judicieusement choisis.

En conséquence, dès l'année 1857, une commission (MM. Vauthey et Combes, vétérinaires) fut envoyée à la foire de Chartres et en ramena 2 étalons percherons. En 1858, les mêmes experts furent chargés d'un nouvel achat et ramenèrent 2 autres percherons et un $\frac{1}{2}$ sang normand remarquable par ses formes; c'est l'étalon alezan que possède M. Secretan, à Orbe. Enfin, en cette année 1861, les mêmes experts ont fait l'acquisition en Normandie d'un anglo-percheron gris, et d'un anglo-normand alezan. Ce dernier, qui a été acheté par M. Mercier, de Vernand, est le type le plus parfait que le canton ait eu depuis longtemps.

C'est en mai 1861 qu'eut lieu le dernier concours d'étalons. Quinze ont été présentés, dix ont été primés, et sur ces dix, cinq étaient des étalons acquis dernièrement par l'Etat et revendus à des propriétaires.

Le temps n'est pas encore venu de juger d'une manière absolue de la valeur de ces nouvelles acquisitions au point de vue de leurs produits et de leur influence amélioratrice dans l'avenir; mais ce que l'on peut affirmer, c'est que ces chevaux ont obtenu généralement l'approbation des éleveurs, au moins autant qu'il est possible d'obtenir l'approbation de connaisseurs de chevaux, car c'est bien en cette matière qu'il est permis de dire que la critique est aisée et qu'on ne peut pas contenter tout le monde. Cependant nous pouvons espérer de marcher dans une voie de progrès dont le public se montre satisfait, et qui, entr'autres avantages, a celui d'être infiniment moins coûteuse pour l'Etat que celles qui ont été suivies jusqu'à ce jour.

(A suivre.)

NOUVELLES ET CHRONIQUE.

Les cantons des Grisons, d'Uri, de Schwytz et du Valais s'occupent activement de la question des routes stratégiques, et cherchent les moyens de mener cette grande entreprise à bonne fin. Les ingénieurs grisons auront terminé dans quelques jours les projets des sections de l'Oberalp et de la Bernina, qui doivent être commencées cette année. Les cahiers des charges sont faits dans un esprit que nous voudrions voir régner sur toute l'exécution de cet utile réseau. Le dossier en sera remis au Conseil fédéral dans le courant de ce mois ou, au plus tard, dans les premiers jours de mai, pour que les travaux puissent commencer de suite, et remplir d'une manière utile la campagne de 1862.

L'Axenberg éprouve quelques retards. Deux opinions sont en présence, l'une en faveur d'un tracé horizontal, souvent en galerie dans les rochers verticaux qui plongent dans le lac, l'autre en faveur d'un tracé offrant quelques pentes faibles pour éviter ces galeries, et pouvant s'exécuter à moins de frais. Monsieur l'ingénieur Hartmann, appelé par les cantons de Schwytz et d'Uri pour émettre son avis, s'est prononcé pour ce dernier, sans toutefois, croyons-nous, amener de conviction entière chez les partisans du tracé horizontal. Le gouvernement d'Altorf a, d'autre part, quelques difficultés avec le district d'Urseren sur la quote-part pour laquelle ce dernier doit entrer dans l'exécution et l'entretien des routes de la Furka et de l'Oberalp.

Le canton du Valais, enfin, n'attend que la fonte des neiges pour envoyer ses ingénieurs au glacier du Rhône, sur la portion de la route de la Furka, située sur son territoire.

Les cantons se sont chargés de la construction des routes moyennant un subside fixé de la Confédération, mais, par arrêté des Chambres en date du 26 juillet 1861, le Conseil fédéral est chargé de la surveillance ainsi que de l'approbation des plans et des cahiers de charges.