

BULLETIN

DE LA
SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE
DE
L'ARRONDISSEMENT DE SENLIS (OISE).
(MENSUEL)

N° 359 — Juillet 1913.



SENLIS
IMPRIMERIE ADMINISTRATIVE ET COMMERCIALE
11, Place de l'Hôtel-de-Ville.

1913

SOMMAIRE :

Concours Agricole de Senlis.
L'Alimentation phosphatée des Animaux.
Une Société coopérative d'Electricité à la Ferme en Eure-et-Loir.
Comment former des Mécaniciens conducteurs de machines agricoles.
L'Alcool industriel.
Habitations à bon marché.
La Race percheronne.
Le Cheval ardennais.
Le Cheval boulonnais.

Tarif des Annonces

Les annonces à insérer dans le Bulletin de la Société, en dehors du texte et sans garantie de sa part, sont tarifées ainsi qu'il suit pour chaque insertion :

Une page.....	10 fr. » »
Une demi-page.....	5 » »
Un quart.....	2 50
Un huitième.....	1 25
Un seizième.....	0 75
Petites annonces de 25 mots...	0 25

Il suffit d'en adresser le texte avec un mandat-carte du prix du tarif à M. LELIÈVRE, trésorier de la Société d'Agriculture, à Senlis.

ANNONCES GRATUITES POUR LES MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ

Nous rappelons à MM. les Membres de la Société qu'ils ont droit dans le Bulletin à trois annonces de suite, de six lignes chacune.

Ils peuvent ainsi, sans intermédiaire, vendre et acheter à bon compte beaucoup de leurs produits, de leurs instruments et de leurs animaux à l'avantage de l'acheteur et du vendeur.

Le Gérant : L. FAUTRAT.



BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE

DE L'ARRONDISSEMENT DE SENLIS (OISE)

N° 359. — Juillet 1913.

Concours agricole de Senlis

LES 11, 12 ET 13 JUILLET 1913.

Ordre du Concours :

Vendredi 11 Juillet, de neuf heures à midi :

Réception et classement des Machines.
Désignation des emplacements.

Samedi 12 Juillet, de neuf heures à midi :

Concours d'habileté pour les Conducteurs de Charrues.

De une heure à quatre heures :

Concours d'habileté pour les bergers.
Concours d'habileté pour les Maréchaux, Mécaniciens et Ouvriers agricoles.

Dimanche 13 Juillet, de huit heures et demie à dix heures :

Concours d'habileté pour les Charretiers.

De dix heures à midi :

Présentation de chevaux de culture attelés, de chevaux de luxe attelés et montés.
Exposition et examen des Animaux présentés au Concours agricole.

A onze heures :

Dernier délai pour remettre aux membres du bureau réunis à l'Hôtel de Ville le rapport de chaque jury. Messieurs les Membres des jurys sont instamment priés de se rendre à cette convocation.

A une heure et demie :

Réunion des Jurys à la Mairie.

A trois heures et demie :

Distribution des Prix au Marché Saint-Pierre.

A sept heures :

Banquet (1).

L'alimentation phosphatée des animaux

Dans des publications récentes sur l'amélioration des races, par l'emploi des engrais phosphatés, on trouve parfois, à côté d'excellents conseils sur l'utilité d'enrichir le sol des prairies en phosphate de chaux, des assertions qu'il nous paraîtrait regrettable de laisser s'accréditer.

C'est ainsi que l'on critique l'introduction, dans les rations des animaux, de l'acide phosphorique emprunté au règne minéral, en citant l'opinion de Weissk, Sanson et Gilbert, qui auraient prouvé « que les phosphates naturels ne sont pas assimilables et qu'ils traversent le tube digestif « pour se retrouver intégralement dans les déjections. »

Or, cette opinion, ainsi généralisée, n'est pas exacte.

Il faut distinguer entre les animaux jeunes et les adultes. Chez les bovidés, par exemple, dans le jeune âge, on trouve dans les urines des quantités importantes de phosphate et si l'on ajoute aux rations des phosphates minéraux, comme le phosphate tribasique de chaux ou le phosphate précipité, on voit aussitôt augmenter le taux des phosphates urinaires. Plus tard, au contraire, lorsqu'arrive l'âge où les reins ne laissent plus passer aucun phosphate, il devient impossible de déterminer la fraction des phosphates excrémentés par l'intestin qui n'a pas été préalablement digérée.

(1) Les cultivateurs qui désirent assister au banquet sont priés d'envoyer immédiatement leur adhésion et de faire inscrire leurs invités. — S'adresser à M. Lelièvre.

On écarte encore, de l'alimentation des animaux, l'acide phosphorique emprunté au règne animal, en raison du prix de revient trop élevé des aliments qui en sont riches : lait, viande, œufs, lécithine, nucléine, etc.

Nous avons pourtant montré, par de nombreuses expériences, que l'on pouvait très économiquement enrichir la ration des jeunes animaux en acide phosphorique, en leur donnant de la poudre d'os verts ; nous ne reviendrons pas ici sur les avantages qui en résultent pour la croissance et pour la bonne formation du squelette.

Après avoir condamné l'emploi des phosphates minéraux et animaux, on recommanderait volontiers d'ajouter aux rations des éléments concentrés riches en phosphate de chaux, tels que : tourteaux, graines de céréales et de légumineuses.

Certes, ce n'est pas nous qui élèverons la voix pour empêcher l'emploi des aliments concentrés, dans des conditions judicieuses et économiques. Mais il ne faut pas leur attribuer des vertus qu'ils ne possèdent pas.

L'analyse de ces aliments nous a depuis longtemps démontré qu'ils sont très pauvres en chaux et, par suite en phosphate de chaux. Le phosphate de potasse qu'ils contiennent parfois en assez grande proportion est loin de jouer, pour la formation du squelette, un rôle aussi utile que le phosphate de chaux.

Ainsi pour fournir à un jeune bovidé en pleine période de croissance, les 40 grammes de phosphate de chaux qui lui sont nécessaires par jour, il faudrait, d'après les tables de Kellner, lui faire consommer soit :

4	kilog.	de tourteau de coprah ;
7	—	— de coton ;
12	—	— d'arachide ;
14	—	de féverolles ;
20	—	pois ;
20	—	avoine ;
40	—	froment ou orge.

L'éleveur se tromperait donc lourdement, s'il croyait pouvoir suffisamment aux besoins phosphatés de ses jeunes animaux, au moyen d'un régime riche en tourteaux ou en grains.

Nous avons pensé qu'il était utile de ne pas le lui laisser croire.

André GOUIN et P. ANDOUARD.

Une Société coopérative d'Electricité à la ferme en Eure-et-Loir.

L'importante question de l'électricité à la ferme pour la petite et la moyenne culture a été pratiquement résolue par la création de la Société Coopérative « Prouais-Rosay-Electric » qui fournit aux cultivateurs de Prouais (Eure-et-Loir), ainsi qu'à ceux des hameaux de Rosay et Beauchêne, l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des machines d'intérieur de ferme et, en même temps, un éclairage parfait.

Unis dans un même sentiment de fraternité et d'émancipation, entièrement acquis aux idées nouvelles, ces coopérateurs avisés ont résolument abandonné les vieux procédés pour étudier puis mettre en pratique les découvertes scientifiques, même les plus récentes. Et l'on peut dire que le secteur électrique Prouais-Rosay-Beauchêne constitue un anneau de plus dans la chaîne ininterrompue des progrès de l'agriculture industrialisée.

But de la Société. — Les Coopérateurs de Prouais ont eu pour but l'achat en commun et l'installation d'un matériel capable de fournir l'énergie électrique suffisante pour actionner trois batteuses à céréales ou à graines, ainsi qu'une cinquantaine de moteurs particuliers destinés, dans chaque exploitation, à assurer la marche des instruments d'intérieur de ferme, tels que : hache-paille, coupe-racine, tarare, broyeur, baratte, pompe, etc.

Les sociétaires ont voulu établir aussi, à l'usine même, pour le service de la collectivité, un aplatisseur d'avoine ainsi qu'un concasseur destiné à écraser l'orge et les petits grains dont il est fait, dans la région, une assez grande consommation pour l'engraissement du bétail et des volailles.

Les travaux d'intérieur se faisant surtout à la lumière durant les longues soirées d'hiver, il était intéressant de procurer, à bon compte, grâce à l'électricité, un éclairage parfait, économique et exempt de danger d'incendie ; aussi l'installation de lampes électriques a-t-il été prévu.

Les ménagères n'ont pas été oubliées et l'on a pensé à créer pour elles un lavoir gratuit procurant à volonté de l'eau chaude et de l'eau froide.

L'économie à réaliser sur le prix du battage des céréales a été une des principales raisons qui ont amené les cultivateurs de la région à fonder la coopérative. En effet, alors que ceux-ci payaient 4 à 5 francs de l'heure pour le battage des grains, il leur a semblé possible d'abaisser sensiblement ce prix en utilisant l'énergie électrique pour actionner des batteuses. Nous verrons plus loin qu'ils ont eu raison.

Constitution de la Société. — La Société Coopérative « Prouais-Rosay-Electric » a été constituée le 16 janvier 1912 sous la forme de Société anonyme à capital variable, par 88 cultivateurs appartenant surtout à la petite culture puisque, exploitant ensemble 1.107 hectares :

1 cultivate.....	80 hectares.
1 —	60 —
1 —	50 —
1 —	45 —
11 cultivent.....	30 à 40 hect.
23 —	10 à 20 —
50 —	2 à 10 —
<hr/>	
88	

Le capital de fondation a été fixé à 33.400 francs, divisé en 1.336 parts de 25 francs chacune, dont l'intérêt ne pourra jamais dépasser 4 0/0 ; aujourd'hui, il est d'environ 41.000 francs et entièrement versé.

Dès sa création, la Coopérative s'est affiliée à la caisse locale de Crédit mutuel agricole de Nogent-le-Roi (Eure-et-Loir), a adressé une demande d'avance à la Caisse régionale de la Beauce et du Perche et a sollicité du Ministre de l'Agriculture le concours du Service des Améliorations agricoles.

Le 15 avril, M. le Ministre ayant autorisé la mise à l'étude du projet, les plans et devis de la future installation furent dressés et il fut prévu une dépense de 120.000 fr., se décomposant ainsi : partie électrique 90.000 francs et partie bâtiments, 30.000 francs.

Le 20 septembre, la Société a reçu une avance de 64.850 francs, consentie pour une durée de 15 ans, au taux réduit de deux pour 100 et très prochainement une subvention de 15.150 francs, c'est-à-dire égale au dixième du montant des travaux, sera encaissée.

Enfin, l'usine a été inaugurée le 13 octobre, alors que, depuis le

8 août, le fonctionnement des batteuses avait donné toute satisfaction.

Installation de l'usine. — Trois localités : Prouais, chef-lieu de la commune et les agglomérations de Rosay et de Beauchêne, distantes respectivement de l'usine de 600 mètres et de 2 km. 500, sont actuellement desservies par le circuit qui a un développement d'environ 5 kilomètres.

L'usine est installée d'une façon moderne dans un vaste bâtiment comportant une salle des moteurs, une chambre des gazogènes, une salle des accumulateurs, un local pour le concasseur et un bureau assez grand pour permettre les réunions du Conseil d'administration. Le mécanicien est logé à proximité.

Les deux moteurs « Bollinck » fonctionnent au gaz pauvre et sont disposés symétriquement de façon à avoir les courroies le long des murs et le tableau de distribution au centre de la salle, distribution présentant le plus de sécurité pour le conducteur. Chaque moteur développe une puissance de 40 H P au frein ; ils sont du type horizontal monocylindrique du cycle à 4 temps, et à admission par le régulateur d'un mélange de composition constante et de quantité variable. L'allumage a lieu par une magnéto à haute tension système Bosch, avec dispositif de réglage en marche de l'avance et du retard.

Les gazogènes sont du type à aspiration, de puissance correspondant aux moteurs et utilisant des combustibles en grains menus de 8 à 20 m/m de grosseur. Les dispositions de la sole tournante et des trous de piquage qui facilitent le décrassage permettant l'emploi de charbons maigres français ou belges ou de petit coke d'usine à gaz, ce qui permet de réaliser une économie importante dans la dépense de charbon.

Chaque gazogène comprend : un générateur, un laveur à coke et un épurateur filtre à sciure de grande surface.

Au point de vue électrique, chaque moteur actionne par courroie une dynamo génératrice donnant du courant continu à la tension de 460 volts. Ce courant est transporté aux agglomérations de Prouais, Rosay et Beauchêne où il alimente les batteuses ou les moteurs particuliers.

Pour l'éclairage, on a dû établir un fil neutre partageant la distribution en deux ponts de 220 volts ; à cet effet, l'usine comprend un groupe d'équilibre formé de deux dynamos identiques accouplées et montées chacune sur l'un des ponts. Leur but est de répartir les charges et de soutenir le pont le plus chargé aux dépens de celui qui l'est le moins.

L'usine comprend en outre une batterie d'accumulateurs composée de

262 éléments Tudor d'une capacité de 150 ampères-heure au régime de charge de 25 ampères. Cette batterie est divisée en deux demi-batteries égales pouvant être groupées ou séparées et alors intercalées chacune sur un pont.

Les câbles transporteurs d'énergie sont soutenus par des poteaux munis d'isolateurs ordinaires.

Les deux batteuses actuellement en service sont des machines Merlin à grand travail complétées par une presse à paille. Elles sont actionnées par un moteur ou plutôt un transformateur électrique absorbant 10 chevaux et chacune peut battre 80 quintaux par jour en utilisant une équipe composée d'une douzaine de personnes.

Ces batteuses ne diffèrent pas des batteuses ordinaires perfectionnées : seul le moteur qui les actionne attire l'attention étant donné son volume réduit qui le fait ressembler à une niche à chien montée sur roues.

Batteuse et moteur sont ainsi facilement transportables d'une exploitation à l'autre et il suffit, avant de faire fonctionner l'ensemble, de caler le moteur à une distance suffisante de la batteuse pour assurer la tension de la courroie de transmission et à brancher sur le circuit une dérivation composée de fils enfermés dans une gaine de gutta afin d'empêcher les accidents. Il reste alors au mécanicien à déplacer simplement une manette sur un tableau pour commencer, régler ou arrêter le battage.

Le battage se fait moyennant 3 francs de l'heure, un supplément de 0 fr. 50 et la nourriture pour le conducteur de la machine à battre et du moteur. On paie à l'usine 0 fr. 50 pour l'appâtissement du sac de 75 kilos d'avoine, 1 franc pour le concassage et 1 fr. 50 pour la mouture de l'orge. Chaque coopérateur peut avoir, chez lui, moyennant 312 fr., un moteur destiné au fonctionnement des appareils d'intérieur ; un compteur, fourni par la Société, enregistre alors la dépense de force motrice laquelle est vendue à raison de 0 fr. 40 le kilowatt.

Ce prix de l'énergie électrique est un peu supérieur à celui payé généralement aux Compagnies ou secteurs marchands d'électricité mais il faut tenir compte ici que l'usine étant spéciale aux agglomérations de Prouais, Rosay et Beauchêne, les frais généraux sont proportionnellement plus élevés que pour une installation de beaucoup plus forte production. D'ailleurs, les prix du battage seront certainement abaissés dans un avenir prochain.

Pour l'éclairage, chaque sociétaire a un compteur spécial fourni par

l'Association et la lumière est vendue à raison de 0 fr. 80 le kilowatt, mais ceux qui ne croient pas devoir installer ce compteur ont droit gratuitement à la fourniture de deux lampes de 25 bougies et paient alors à forfait, pour l'éclairage 26 francs par an.

Le personnel de l'usine se compose d'un mécanicien qui est logé et touche 2.000 francs par an, puis d'un aide payé à raison de 0 fr. 60 de l'heure. Le travail de chaque équipe de battage est conduit par un mécanicien et un engreneur touchant chacun un salaire de 0 fr. 50 de l'heure tout en étant nourris par le sociétaire qui les occupe.

Les statuts de la Coopérative « Prouais-Rosay-Electric » prévoient la fourniture de l'eau nécessaire à tous les sociétaires mais la réalisation de cette seconde partie du projet n'a pas encore été abordée.

En terminant notre exposé, nous croyons de notre devoir d'inviter les cultivateurs à s'unir pour la défense de leurs intérêts et à se bien pénétrer de cette vérité : Rien n'est impossible à des hommes qui sont bien décidés à marcher de l'avant.

COURTIGNON.

Comment former des Mécaniciens conducteurs de machines agricoles.

M. Alex Lonay, directeur-fondateur de l'Ecole de mécanique agricole du Hainaut, à Mons (Belgique), publie dans « la Vie agricole et rurale » du 14 juin 1913, une étude sur l'enseignement spécial, théorique et pratique, destiné à former de bons mécaniciens-conducteurs de machines agricoles.

« La création d'une école en vue de distribuer un tel enseignement se justifie, dit-il, par les considérations suivantes : 1° L'essor considérable que prennent les applications de la mécanique à l'agriculture ; 2° la nécessité pour la culture de remplacer par des machines une main-d'œuvre de plus en plus rare ; 3° le manque d'hommes à même de conduire et d'entretenir convenablement le matériel mécanique ; 4° l'importance pour les cultivateurs de connaître les différents systèmes de machines, leurs avantages et leurs inconvénients ; 5° le meilleur choix et le meilleur usage des machines rendront leur emploi plus avantageux ; le travail sera mieux

fait ; 6° il y aura moins d'accidents de personnes et les bris de matériel seront plus rares ; 7° maintes réparations pourront se faire sur place, d'où profit de temps et d'argent. »

M. Lonay ajoute que chaque ferme possédant un homme connaissant les machines, sachant les manier et les entretenir, pourra donner une rapide extension à l'emploi des instruments mécaniques.

Pour réaliser les conditions nécessaires à la formation des bons mécaniciens, M. Lonay conseille de prendre pour exemple l'école de Mons où les élèves, après avoir été familiarisés avec le travail du mécanicien, s'occupent ensuite de la réparation des instruments envoyés par les agriculteurs. Leur instruction est enfin complétée par un stage chez les cultivateurs du Hainaut, stage qu'ils effectuent sous la direction du chef d'atelier instructeur.

En l'état actuel des choses, l'école de Mons répond parfaitement à son but. Les élèves qui en sortent possèdent des connaissances solides qu'ils ont eu l'occasion, à maintes reprises, de faire valoir comme mécaniciens de ferme. Ils sont très recherchés des agriculteurs belges. D'autre part, le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg envoie, chaque année, à l'école de Mons des élèves mécaniciens destinés à devenir les conducteurs de machines appartenant aux syndicats.

Société des Agriculteurs de France.

L'alcool Industriel.

La Section des Industries agricoles s'est constamment occupée de la consommation industrielle de l'alcool et a suivi de près tous les progrès réalisés dans cette voie. Nous croyons donc utile de retracer dans les lignes qui suivent l'état actuel de la question.

Le *Bulletin de statistique et de législation comparée*, de mars 1913, indique (page 298), pour les droits de statistique sur les alcools dénaturés (0 fr. 25 par hectolitre), les chiffres suivants de consommation :

En 1911 (chiffres définitifs), 683.104 hectolitres.

En 1912 (chiffres provisoires), 676.133 hectolitres.

Différence en moins : 6.971 hectolitres.

Cette diminution dans la consommation d'alcool dénaturé s'explique par les prix fort élevés de l'alcool en 1912 (65 fr. en moyenne). La statistique allemande a vu également un recul momentané de la consommation

en 1910-11 : mais il n'est pas permis de prendre comme terme de comparaison la consommation allemande même la plus réduite, laquelle fut encore de 1.400.000 hectolitres, alors que la nôtre, même la plus élevée, n'en a pas atteint la moitié. Pour la période décennale de 1903 à 1912 en France (de 1902-03 à 1911-12 en Allemagne), les consommations annuelles de l'alcool industriel furent les suivantes :

CONSOMMATION INDUSTRIELLE DE L'ALCOOL

En France		En Allemagne	
1903	374 598	1902-1903.....	1 278 712
1904	423 561	1903-1904.....	1 391 895
1905	472 239	1904-1905.....	1 398 486
1906	545 464	1905-1906.....	1 477 354
1907	571 179	1906-1907.....	1 336 484
1908	618 118	1907-1908.....	1 592 272
1909	655 570	1908-1909.....	1 480 047
1910	640 609	1909-1910.....	1 882 860
1911	683 104	1910-1911.....	1 407 041
1912	676 133	1911-1912.....	1 573 839

Il convient, toutefois, de remarquer que dans la consommation allemande est compris l'alcool converti en vinaigre, lequel ne figure pas dans la statistique française. Voici les chiffres de cette consommation, fort peu variable, en France :

1903.....	55 943 kilogrammes.	1908.....	47 861 kilogrammes.
1904.....	53 298 —	1909.....	47 969 —
1905.....	51 975 —	1910.....	45 988 —
1906.....	50 290 —	1911.....	52 292 —
1907.....	48 277 —		

Peut-on espérer voir augmenter la consommation industrielle de l'alcool ? A part les fabricants de méthylène qui ont des intérêts spéciaux, tous les gens compétents répondront affirmativement à cette question, en raison du développement toujours croissant de l'automobilisme et de la raréfaction des autres carburants. On se souvient que la Compagnie des Omnibus a fait marcher à l'alcool carburé (avec 50 pour cent de benzol) ses autobus parisiens, en 1906-07, pendant cinq cent huit jours, et cet essai a donné d'excellents résultats, tant au point de vue technique qu'au point de vue économique. Malheureusement, la hausse de l'alcool survenue peu de temps après, a obligé la Compagnie des Omnibus à remplacer l'alcool carburé par le benzol pur.

Mais la situation est bien changée depuis lors, à cause de la hausse des prix des autres carburants. En effet, l'essence, qui, en 1907, coûtait 26 francs l'hectolitre, a passé à 55 francs ; dans le même espace de temps, le benzol a passé de 28 à 45 francs.

Ces deux carburants étant des produits d'importation, nous avons eu la curiosité de relever, dans les *Tableaux du Commerce Extérieur*, les quantités d'essence et de benzol importées en France depuis quelques années, pour voir la progression de ces importations.

ESSENCE MINÉRALE

Jusqu'en 1907, l'essence minérale était confondue avec le pétrole raffiné, et ce n'est qu'à partir de 1908 que le service des douanes a ouvert une rubrique spéciale pour l'essence minérale.

Importations		Exportations	
1908...	1 439 593 kil. = 32 448 426 fr.	1908.....	10 413 kil. = 234 709 fr.
1909...	1 849 800 — 33 371 500 —	1909.....	14 577 — 255 098 —
1910...	1 792 481 — 24 467 366 —	1910.....	13 253 — 180 903 —
1911...	2 017 974 — 34 608 254 —	1911.....	19 522 — 334 802 —
1912...	2 489 305 — 42 692 000 —	1912.....	24 190 — 415 000 —

BENZOL

Importations		Exportations	
1903 (net)...	25 058 200 k. = 3 007 000 f.	1903 (net)...	2 775 300 k. = 416 000 f.
1904 — ..	26 692 500 — 3 310 000 »	1904 — ...	3 776 700 — 378 000 »
1905 — ..	23 210 600 — 3 389 000 »	1905 — ...	3 054 600 — 305 000 »
1906 — ..	27 209 800 — 4 299 000 »	1906 — ..	4 648 600 — 446 000 »
1907 — .	28 967 800 — 4 258 000 »	1907 — ..	4 410 600 — 485 000 »
1908 — .	36 383 300 — 5 021 000 »	1908 — ..	4 504 300 — 541 000 »
1909 — .	52 139 800 — 6 987 000 »	1909 — ...	5 155 600 — 593 000 »
1910 — ..	62 500 700 — 9 125 000 »	1910 — ...	4 142 600 — 601 000 »
1911 — .	78 355 500 — 12 615 000 »	1911 — ...	5 693 700 — 991 000 »
1912 (brut).	101 614 800 — 13 210 000 »	1912 (brut)...	7 901 600 — 1 106 000 »

A ces statistiques des carburants pour l'automobilisme, nous croyons devoir en ajouter une autre, celle du méthylène, lequel nous intéresse particulièrement à cause de son emploi pour la dénaturation de l'alcool. Certes, le méthylène national, obtenu par la carbonisation de nos bois, est un produit intéressant, et son emploi, même exagéré, serait difficile à combattre. Mais il y a longtemps que la production nationale est devenue insuffisante. Au lieu d'exporter du méthylène à l'étranger, la France en

importe de plus en plus, et c'est ce produit étranger dont on nous impose l'emploi, en doses massives, pour la dénaturation de nos alcools, entravant ainsi la consommation d'un produit national.

MÉTHYLÈNE

Importations		Exportations		Excéd. d'export.
1898.	35 366 kilogr. net	1898.	383 968 kil. net	348 062 kil.
1899.	35 534 —	1899.	471 997 —	436 463 —
1900.	70 856 —	1900.	399 310 —	328 454 —
1901.	42 914 —	1901.	84 662 —	41 748 —
				<i>Excéd. d'imp.</i>
1902.	422 665 —	1902.	31 049 —	391 616 —
1903.	770 164 —	1903.	20 493 —	749 917 —
1904.	1 199 422 —	1904.	30 431 —	1 168 991 —
1905.	1 247 023 —	1905.	90 774 —	1 156 279 —
1906.	1 544 215 —	1906.	100 349 —	1 443 866 —
1907.	2 067 565 —	1907.	134 429 —	1 933 136 —
1908.	1 999 499 —	1908.	93 700 —	1 905 799 —
1909.	2 495 900 —	1909.	132 600 —	2 363 300 —
1910.	2 218 300 —	1910.	133 400 —	2 085 200 —
1911.	2 091 900 —	1911.	61 400 —	2 030 500 —

Les 2 millions de kilogrammes de méthylène représentent 24.000 hectolitres, un peu moins de la moitié du méthylène employé pour la dénaturation de l'alcool. On remarquera que l'importation du méthylène a pris une grande extension à partir de 1902, c'est-à-dire depuis la suppression complète des droits sur l'alcool dénaturé et l'établissement de l'allocation de 9 francs par hectolitre d'alcool pour rembourser les frais de dénaturation. Le maintien des doses massives de méthylène, grâce à cette ristourne de 9 francs par hectolitre d'alcool à dénaturer, a eu pour conséquence une augmentation énorme de la consommation de méthylène, dont la production nationale était devenue insuffisante. La taxe de fabrication, qui fut de 0 fr. 80 par kilogramme en 1902 et 1903, a atteint 3 fr. 45 en 1910, 2 fr. 85 en 1911. Cette situation anormale est due uniquement au fait qu'on a négligé de se conformer à la loi du 16 décembre 1897 (art. 3, alinéa 3), qui dit que les dénaturants sont fournis par l'Etat.

D. SIDERSKY.

Habitations à bon marché

Le *Journal Officiel* du 4 mai a publié deux décrets, en forme de règlements d'administration publique, rendus pour l'application de la loi du 23 décembre 1912 sur les habitations à bon marché, ainsi qu'une instruction des ministres de l'Intérieur et du Travail, relative aux articles 11 à 33 de la même loi, et une circulaire du ministre du Travail aux Préfets commentant la loi dans son ensemble.

Voici les passages importants de cette dernière circulaire :

La loi nouvelle peut être ainsi résumée. Elle étend les législations antérieures sur les habitations à bon marché ; elle sollicite et facilite pour la construction des logements le double concours des établissements publics et des Sociétés privées ; elle accroît l'importance et les attributions des Comités de patronage. Elle permet de construire des habitations plus importantes qu'antérieurement en relevant le taux des valeurs locatives.

Elle exige de nouvelles garanties de salubrité. Elle interdit aux œuvres de spéculation d'usurper le titre de Sociétés d'habitations à bon marché. Elle permet aux coopératives de construction de maisons individuelles d'obtenir des prêts à un taux réduit pour l'accession à la propriété ; elle étend aux Sociétés de jardins ouvriers et de bains-douches les immunités fiscales établies par la législation antérieure ; elle offre aux Sociétés d'habitations à bon marché de plus grosses facilités de crédit auprès des Hospices, des Bureaux de bienfaisance et des Caisses d'épargne. Elle crée les offices publics qui auront pour mission soit d'aménager, de construire et de gérer des immeubles salubres et à bon marché, soit d'assainir des maisons déjà existantes, soit de créer des cités jardins et des jardins ouvriers.

La loi nouvelle permet enfin aux communes de construire elles-mêmes des habitations collectives pour familles nombreuses. Ces habitations seront gérées, soit par les offices, soit par les habitations à bon marché.

Aucune œuvre n'est digne de tenter davantage les bons citoyens que celle qui consiste à procurer aux travailleurs de la ville et des champs des maisons salubres et agréables.

C'est en aménageant le foyer que nous sauvegarderons la famille, qui

doit être protégée dans un pays si gravement atteint par la crise de la dépopulation.

C'est en permettant à l'ouvrier, à l'employé, d'occuper ses loisirs au milieu des siens, dans sa maison, dans son jardin, que nous combattons le plus utilement l'alcoolisme, cause de maladie, de misère et de mort.

Il vous appartient, Monsieur le Préfet, d'expliquer tout cela autour de vous ; d'apprendre à vos administrés comment on fonde une Société d'habitation à bon marché, comment on constitue une Société de crédit immobilier. A vous, enfin, d'appeler l'attention des municipalités sur leurs devoirs envers les familles nombreuses pour lesquelles elles peuvent construire directement des maisons collectives.

En fondant et en protégeant l'habitation, nous ferons à la fois œuvre d'hygiène, œuvre économique et œuvre de prévoyance sociale. Nous ferons œuvre d'hygiène, car la salubrité du logement est une condition essentielle de la santé des individus ; œuvre économique, car nous défendrons ainsi la population ouvrière contre la cherté abusive des loyers ; enfin, nous ferons œuvre de prévoyance sociale en permettant à la famille de se développer sous l'incomparable stimulant de la propriété individuelle.

On a voulu donner aux travailleurs la possibilité de se loger, eux et leurs familles, dans des conditions convenables, saines, et proportionnées à leurs ressources. Pour cela le législateur a entrepris de faciliter à certains, les moyens de se faire construire une maison à eux, sans être obligés d'abord de disposer du montant de cette dépense ; pour d'autres le législateur a favorisé la construction de maisons ouvrières, par des Sociétés tenues de les édifier de bonne manière et de les louer à des prix très modérés.

Pour remplir ces desseins, la loi sur les habitations à bon marché de 1908 a accordé deux « primes » à la construction de maisons ouvrières ; une exemption de l'impôt foncier pendant 12 ans, et le prêt d'argent à taux réduit consenti par l'Etat aux Sociétés qui font construire des maisons à bon marché, ou qui avancent elles-mêmes les fonds aux travailleurs voulant faire construire.

— Comment un ouvrier peut-il songer à devenir propriétaire, quand il n'a que de petites économies ? En s'adressant à une Société de Crédit immobilier, fonctionnant sous la protection de la loi de 1908.

Je suppose qu'un ouvrier veuille faire construire une maison. Ça va lui coûter en tout six mille francs. Il n'a pas toute cette somme.

Eh bien, la « Société de Crédit immobilier » lui en prêtera les quatre cinquièmes, soit 4,800 francs.

La loi met à ce prêt une seule condition : que l'ouvrier possède le cinquième de la somme totale, soit dans notre exemple 1.200 francs.

— L'ouvrier fait construire sa maison comme il l'entend et la Société s'occupe seulement du plan et du devis pour connaître quelle est la somme à avancer et s'assurer que l'ouvrier ne sera pas trompé par son entrepreneur. Pour le reste, l'ouvrier est le maître.

— Comment doit-il rendre l'argent qu'on lui a avancé ?

— Comme il paie un loyer, ni plus ni moins. Avec cette différence que, ce loyer il ne le paiera que pendant quelques années et après cela il ne paiera plus rien et sera son propriétaire. Le taux « du loyer » est établi suivant le nombre d'années durant lesquelles l'ouvrier veut se libérer, étant compté un intérêt maximum de 3 1/2 0/0.

— Si l'ouvrier meurt avant de s'être libéré de ce qu'il doit, sa veuve ou à défaut ses héritiers, deviennent propriétaires sans plus rien devoir. En effet, la Société de crédit immobilier assure, sur la vie, par une prime une fois payée, l'ouvrier emprunteur. Grâce à ce moyen, la pensée de la mort ne doit pas inquiéter les rêves de propriété qu'a formés la famille ouvrière. La veuve, a, de plus, le droit de rester dans la maison sans que les enfants puissent en réclamer la vente.

Partout, dans le département du Nord, la loi sur les habitations à bon marché a été la bienvenue. En 1912, on y a construit 2,000 maisons ouvrières.

La « Société de Crédit immobilier de l'arrondissement de Lille » a prêté à elle seule, en deux ans, 3.200.000 francs aux ouvriers pour construire leurs maisons. Il y a, maintenant, dans l'arrondissement de Lille, plus de 500 habitations à bon marché construites ou en voie d'achèvement.

C'est une preuve que les travailleurs ont compris quels gros avantages leur offrait la loi et qu'ils entendent en profiter rapidement,

Nous croyons savoir qu'une Société de Crédit immobilier est en voie de formation à Senlis, et qu'elle a le projet d'étendre son action tout d'abord sur le canton de Senlis, puis sur tout le reste de l'arrondissement si le besoin s'en fait sentir. Les cultivateurs que cette question intéresse peuvent s'adresser pour obtenir tous renseignements utiles à M. Le-lièvre, trésorier de la Société d'agriculture, à Senlis.

LA RACE PERCHERONNE

La race percheronne, de beaucoup la plus connue et la plus répandue de toutes nos races de trait françaises, mérite bien des éloges et la vogue sans cesse grandissante dont elle jouit, tant auprès de nos compatriotes qu'auprès des acheteurs et amateurs étrangers.

Evolution et transformation du Percheron.

Cheval de vieille race, le Percheron a toujours conservé les précieuses qualités qui l'ont fait ce qu'il est aujourd'hui et l'ont rendu indispensable dans tous les pays. Il est descendant direct des beaux et fiers étalons arabes, ramenés de Palestine par des gentilshommes percherons à l'époque des Croisades. Mais c'est vers 1760 que, véritablement, la race Percheronne a commencé à se dessiner et à montrer les caractères qu'elle a gardés et que l'on peut appeler ses caractères spécifiques.

Après un essai malheureux de sang anglais, on revint à l'Arabe, et c'est vers 1820, dans une seconde et dernière alliance avec deux étalons de cette belle race, envoyés dans le pays, près de Bellême, par le Haras du Pin : « Godolphin » et « Gallipoly », que le Percheron devait se fixer définitivement. D'eux sortirent nombre de bons Chevaux, qui marquèrent leur passage. Entre autres, il faut citer « Jean-le-Blanc », qui fut le père de « Mignon » et lui-même père de « Coco et ancêtre de « Vieux-Chaslain » et de « Coco II ». Ces deux membres de cette vieille famille redonnèrent du modèle et de la trempe à la race du pays.

Nous étions alors en possession de Chevaux généralement gris pommelé ou gris foncé, pouvant être divisés en trois catégories bien distinctes : 1° le Percheron léger, plus près du sang et plus petit ; 2° le Percheron de trait, le plus éloigné du sang et le plus gros ; 3° le Percheron intermédiaire, tenant le milieu entre les deux précédents. C'était alors le véritable modèle du Cheval de trait léger. Poussés par des besoins nouveaux, sollicités par les acheteurs américains, qui avaient apprécié les Percherons à leur juste valeur, les éleveurs délaissèrent complètement le Percheron léger pour ne s'adonner qu'à l'élevage du Percheron de trait, plus volumineux, plus massif. Par des accouplements raisonnés entre reproducteurs percherons et une sélection rigoureusement suivie, les éleveurs parvinrent à obtenir le type que les Américains leur payaient à poids d'or. C'est donc à tort que l'on a qualifié le sujet actuel de nou-

veau Percheron ou Percheron dégénéré. Nous ne craignons pas de dire que le Percheron noir ou gris foncé, que l'on trouve aujourd'hui et qui fait l'admiration de tous, n'a été obtenu que par croisements de reproducteurs de race percheronne et souvent même par croisements consanguins. Les Percherons « nouveaux » ne sont autres que les Percherons « anciens » améliorés et grossis, pouvant devenir pommelés vers sept, huit ou dix ans. Et même, chose assez curieuse, ces Chevaux, malgré leur robe noire, ont encore des reflets de pommelure. Il y a là un caractère frappant d'atavisme et aussi une preuve évidente de la non-introduction de sang étranger dans la race, pour la changer de couleur et la grossir.

Un Cheval de trait vif et alerte.

Le type actuel, qui certainement n'est plus du trait léger, répond assez exactement au signalement suivant. Il a l'encolure assez longue et bien sortie, l'œil vif ; les oreilles *longues*, fines et bien dressées ; la poitrine large, le dos et les reins courts et bien soutenus. La hanche et l'épaule sont longues, la côte bien arrondie et longue. Le passage de sangle est bien descendu ; le pied haut, bombé, est très solide ; les membres sont forts et larges ; le tendon très sorti et robuste ; les jarrets sont larges et nerveux. L'ossature a été modifiée, rendue plus puissante ; le poids a augmenté, la taille a grandi (le poids peut varier aujourd'hui entre 700 et 900 kilogrammes et la taille entre 1 m. 60 et 1 m. 70 et même 1 m. 72). Mais les caractères spécifiques n'ont pas changé. Le Percheron est toujours le Cheval à tempérament vif, alerte, à constitution robuste et à trot énergique et allongé.

Tous les efforts des éleveurs Percherons portent maintenant sur le maintien et l'entretien de ces qualités si précieuses. Ils parviennent à leur but en conservant, malgré les gros prix offerts par les étrangers, leurs meilleurs étalons pour faire au moins une année de monte. C'est ainsi que l'on a vu se distinguer par leurs qualités personnelles et par leurs qualités de raceurs quelques étalons, parmi lesquels on peut citer dans ces dernières années : « Bayard », « Supérieur », « Prosper », « Jupiter », « Carnot », « Sistori », « Fernand », « Horticulteur », « Gador », « Karlin » et beaucoup d'autres dont la liste serait trop longue.

Par une sélection très rigoureuse et très suivie des reproducteurs mâles ou femelles, les éleveurs conservent intacte cette belle race, qui a fait la réputation et la richesse de leur petite province. De tous les points

du monde, en effet, on vient puiser à cette véritable source intarissable. Partout, dans tous les pays, on rencontre le Percheron soit comme Cheval de trait, soit comme étalon améliorateur.

Comme Cheval de trait, il a toutes les qualités requises d'un animal destiné à cet emploi. Il est fort, résistant, vigoureux; il enlève lourd à une allure relativement vive. Apté aux transports assez rapides, il l'est aussi aux gros charrois. On peut lui faire trainer les plus pesantes charges sans que jamais il refuse son franc coup de collier.

S'il est merveilleux comme moteur, le Percheron est, comme étalon de croisement améliorateur, celui qui remplit le mieux les conditions essentielles. Il a toujours fait preuve d'une grande fixité dans son type, ayant échappé au mélange de sang étranger qui 'ont été la ruine d'un grand nombre des anciennes races de trait. Il accuse le plus de race et est le seul parmi ses congénères de trait à avoir du sang noble, révélé par le soyeux et la longueur des poils et des crins et par la finesse de la peau.

Il réunit le plus grand nombre de qualités : force et harmonie alliées à la pureté et à l'ampleur des formes; charpente solide et compacte, richesse musculaire unie à une grande vigueur et à la rusticité; souplesse des allures : tout cela complété par une très grande douceur.

La diffusion du Percheron dans le monde.

Tout parle donc en sa faveur, et les étrangers ont si bien su apprécier la race percheronne à sa juste valeur que nombreux sont les pays où on en rencontre des représentants, soit comme moteurs, soit comme reproducteurs, en attendant que son croisement leur ait donné une race de trait nationale.

L'exportation est en effet le débouché de beaucoup le plus important pour l'éleveur percheron. De tous les pays importateurs, les États-Unis d'Amérique sont certainement les plus gros clients; ils en emmènent chaque année un nombre assez élevé. Le Canada, l'Argentine, le Brésil, le Chili, l'Australie, l'Afrique du Sud ont eu déjà et ont encore recours au croisement percheron. En Europe, c'est la Suède, l'Espagne, l'Autriche, la Russie et aussi l'Italie qui viennent dans la petite province du Perche acheter des reproducteurs.

Les haras français eux-mêmes n'hésitent pas à l'employer comme étalon améliorateur: aussi chaque année les commissions en achètent-elles des sujets, qu'elles répartissent dans les divers haras nationaux.

Un Stud-Book Percheron est venu, en 1883, assurer l'intégrité de la race et donner garantie de pedigree aux acheteurs. Cette Société hippique percheronne est aujourd'hui très florissante et compte plus de 100.000 inscriptions. Grâce à la Société, le commerce avec l'étranger s'est affermi. Sous la garantie d'origine authentique, les transactions se sont faites de plus en plus nombreuses, et l'or étranger est venu enrichir les producteurs des beaux et bons Percherons.

On peut, par les prix très élevés atteints quelquefois (10.000, 12.000 et même 15.000 et 20.000 francs) et par l'étendue des débouchés, débouchés qui vont sans cesse grandissant, se convaincre de l'importance et de la perfection de cette race, et, sans crainte de se tromper, on peut affirmer que le Perche est et restera toujours le « Perche aux bons Chevaux ».

M. CHOISNARD,
Éleveur (Orne).

Le Cheval ardennais.

La race ardennaise se rattache à une souche préhistorique très ancienne, le Cheval de Solutré. Au dire de Gayot, cette race, dont l'aire géographique naturelle et le berceau historique se trouvent dans la région des Ardennes, d'où elle tire son nom, a vu ses éléments de conservation violemment détruits au moment de la Révolution de 1789. « En 1850, après le rôle brillant rempli par les vieux Ardennais du Premier Empire dans l'épopée de la Grande Armée, le Cheval Ardennais n'existe plus, écrit Gayot, pas plus dans les Ardennes belges que dans les Ardennes françaises. Mais, le principe des qualités de cette race résidant toujours dans les influences bienfaisantes du sol, de la nourriture et du climat, il semble facile de rendre à la population chevaline des Ardennes, sinon tout à fait sa configuration première, tout au moins une suffisante homogénéité pour reformer une race distincte, remplie d'utilité, résistante à la fatigue et bien appropriée aux services les plus usuels de ces temps-ci. »

Caractères essentiels.

Ces conseils de Gayot ont été suivis, et la race Ardennaise actuelle présente des caractères distincts très nets empruntés à ses ancêtres, et qui sont les suivants :

Tête camuse à orbites saillantes (caractère très important à rechercher comme un signe de pureté) ; le profil rectiligne de la tête se rencontre parfois et peut être accepté ; mais le profil busqué doit être absolument écarté, et les sujets qui le présentent doivent être considérés comme issus de croisements étrangers à la race, particulièrement avec le type convexe flamand, dont les défauts et le tempérament lymphatique doivent être éloignés de l'Ardennais à tout prix.

L'œil est généralement gros et expressif, d'autant plus que l'animal est plus pur ; les oreilles sont bien plantées, petites, droites et très rapprochées. La poitrine est profonde et près de terre ; le dos ensellé ; le rein fort ; la croupe double et rabattue ; les hanches écartées ; les fesses et les cuisses très musclées ; les articulations sont basses et relativement assez larges ; les jarrets un peu clos ; les membres assez forts et d'autant plus secs que l'animal est plus pur. La physionomie bien spéciale de l'Ardennais est déterminée par la tête camuse à expression vive, détaillée plus haut, attachée au bout d'une encolure en général bien sortie, mais fortement rouée, très chargée dans sa partie supérieure chez le mâle et garnie de crins abondants, longs et assez soyeux.

Kobe. — Ce type bien caractéristique se trouve surtout sous l'ancienne livrée primitive du vieil Ardennais, l'alezan brûlé ou très foncé à crins lavés et sous-poil rouan, gris fer cap de maure et aubère. Le bai s'y est également introduit, et on peut l'accepter, bien qu'il ne soit pas, non plus que l'alezan très clair et déteint, un bon signe de pureté de race. Le noir, le bai brun, le blanc, le gris (sauf le gris fer), l'isabelle, etc., doivent être exclus.

Taille. — La taille actuelle varie de 1 m. 48 à 1 m. 60. La taille moyenne se rapproche de 1 m. 55. Les tailles au-dessus de 1 m. 60 ne répondent pas au format de l'Ardennais, ne correspondent ni au sol ni au climat et sont toujours le signe de croisements fâcheux avec le gros trait belge.

Poids. — Le poids moyen oscille aux environs de 500 kilogrammes jusqu'à 600 kilogrammes, avec hypermétrie prononcée dans certaines régions d'élevage dont les sols sont particulièrement riches.

Qualités et aptitudes.

L'Ardennais se distingue par sa douceur, son calme et sa franchise au travail, sa sobriété, son endurance et sa résistance aux intempéries. Ses aptitudes varient selon sa formule entre le trait lourd accéléré et le trait

léger, qui requiert des allures vives et un trot soutenu. Dans le format voisin de 500 kilogrammes, il est particulièrement propre, en dehors de tous les travaux de culture auxquels son excellent caractère le prédispose, aux services mixtes comme celui des voitures de livraison, camionnage accéléré, et tout spécialement au service de l'artillerie. Les épreuves auxquelles il a répondu à son honneur ont montré qu'il traîne allègrement en tous terrains, même les plus accidentés et les plus détrempés, un poids de 500 à 600 kilogrammes à l'allure de 8, 10 et 12 kilomètres à l'heure, selon les circonstances, son endurance et son aptitude à la bricole étant proverbiales.

Ses qualités sont la résultante directe du sol qui le nourrit et du climat sous lequel il est appelé à vivre : climat rude aux brusques changements de température, qui font de l'Ardennais un Cheval éminemment continental. Au point de vue géologique, la race Ardennaise s'élève particulièrement bien sur les sous-sols liasiques et s'accommode particulièrement bien du trias lorrain dans la région où on le rencontre. Au point de vue géographique, l'Ardennais a débordé son premier berceau pour se répandre dans le département des Ardennes, dans celui de la Marne (principalement dans sa partie Est) et dans celui de la Haute-Marne. Il a gagné, par infiltrations successives, les départements de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Vosges, où, allié à l'ancienne race Lorraine, qui, au dire de Gayot, rappelle étrangement l'ancien Ardennais d'avant la Révolution, il a donné naissance à une variété présentant au plus haut point toutes les aptitudes du trait léger et, pour ce motif, particulièrement recherchée.

Améliorations et tendances actuelles.

A la suite de croisements trop variés et trop nombreux qui avaient rendu la population chevaline tout à fait hétérogène, on s'est adressé comme améliorateur, à l'Ardennais belge, qui a commencé, à apporter quelque homogénéité dans le type. Malheureusement, ce Cheval mal sélectionné, évoluant vers une hypermétrie de plus en plus accentuée, a été croisé trop fréquemment, pour atteindre ce dernier but, avec le Flamand busqué, qui n'a aucune affinité zootechnique avec lui. La dénomination d'Ardennais belge tend donc à n'être plus qu'une étiquette commerciale ne s'appliquant plus à aucun caractère déterminé et ne garantissant plus les qualités natives de l'ancienne race Ardennaise.

Heureusement que l'Ardennais français se rencontre maintenant avec

les caractères distinctifs de race déterminés plus haut et permet de faire progresser chaque jour davantage l'amélioration de cette famille par sélection indigène, le retour à l'Ardennais belge devenant toujours moins nécessaire et plus rare, et n'utilisant que les reproducteurs à type parfaitement racé.

L'orientation actuelle, qu'on peut considérer comme très heureuse, a pris pour base la sélection et l'indigénat. Au point de vue des variétés dans la race, le courant commercial très intense dans la région où l'Ardennais a pris racine fait tendre à l'établissement très net de deux formats différents ;

1° Le format hypermétrique et bréviligne, oscillant entre 600 et 700 kilogrammes, qui se rencontre plus généralement, sous réserve de nombreuses exceptions d'après les élevages, dans la Marne, la Haute-Marne, la Meuse et une partie des Ardennes.

2° Le format hypermétrique sub-majeur — souvent même eumétrique — et médioligne, oscillant entre 500 et 600 kilogrammes, descendant souvent jusqu'à 450, et parfois un peu au-dessous. Ce format se rencontre ordinairement dans une partie des Ardennes et dans les départements lorrains (Meurthe-et-Moselle, Vosges, partie de la Meuse).

Ces deux formats répondent à deux besoins différents de la demande économique. Le premier est très recherché pour le trait lourd accéléré, la culture et pour les attelages de l'artillerie lourde. Le second, également très propre à la culture en tous terrains, est spécialisé dans l'aptitude au trait léger, le camionnage rapide et l'artillerie de campagne.

En outre, et quel que soit le format examiné, l'Ardennais français, en raison du sol qui le produit et du climat qui le façonne, est destiné à réussir tout particulièrement comme reproducteur et améliorateur dans les pays continentaux auxquels répond mieux son habitat naturel, comme la Russie, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie du Nord, etc., où fréquemment un acclimatement trop difficile annihile les qualités les plus indiscutables des reproducteurs provenant des climats maritimes.

La demande commerciale du Cheval Ardennais est de plus en plus active, aussi bien pour les usages de la clientèle civile que pour les besoins des artilleries étrangères, très pressants à notre époque. Son exportation est très importante et a des prix très rémunérateurs. Nul doute qu'au fur et à mesure qu'il sera plus connu l'Ardennais français des deux variétés indiquées plus haut ne soit de plus en plus apprécié et ne prenne

une place plus considérable aussi bien sur le marché international que sur le marché français, en raison de ses qualités propres, qui en font un serviteur éminemment doux, sobre, résistant et d'utilisation très large.

COURNAULT DE SEYTURIER,

Éleveur (Meurthe-et-Moselle).

Le Cheval Boulonnais

La race Boulonnaise s'élève au Nord de la France, dans la région s'étendant du Havre à Dunkerque, c'est-à-dire dans les anciennes provinces d'Artois, de Picardie, de Flandre et du pays de Caux. Mais le véritable centre de cet élevage se trouve dans le Boulonnais proprement dit, c'est-à-dire le long des côtes se rapprochant le plus de l'Angleterre, celles baignées par le Pas-de-Calais et la Manche. Cette région est montagneuse, remplie de vallonnements, de cours d'eau, et son sol imperméable permet d'avoir des prairies toujours verdoyantes. Une de ses grandes supériorités pour l'élevage du cheval est le phosphate que l'on trouve partout dans son sol et son sous-sol.

Quant à l'origine de nos chevaux, elle remonte à celle de notre histoire. Nous voyons, dans les récits de Tacite et de César, le Nord de la Gaule donnant ses chevaux pour le transport de son étain à Massilia (Marseille).

D'un autre côté, les Légions romaines, montées de cavalerie numide ont séjourné longtemps dans la Morinie (1), avant leur embarquement pour la Grande-Bretagne (Britannia), et ont laissé dans notre race de chevaux une forte empreinte de sang oriental. Nous tenons à cette origine pour montrer que, comme noblesse, notre race Boulonnaise ne le cède à aucune autre. Mais tout éleveur sérieux sait que ce sont le sol, le climat, l'éducation qui donnent, en plusieurs générations, la qualité d'une race.

Ce qu'il importe donc de démontrer à l'étranger qui veut acheter nos animaux, ce sont les qualités inhérentes à notre race, qualités qui sont transmises de génération en génération, et que notre sol, notre éducation, ont toujours maintenues dans nos chevaux : qu'on leur ait demandé de transporter les bagages de l'armée romaine, de guerroyer

() Contrée s'étendant autour de Gesariacum (Boulogne)

sous nos preux chevaliers, de parcourir l'Europe avec Napoléon, ou de traverser la France attelés à nos diligences.

Une vieille célébrité.

Avec la création de nos grandes routes nationales et la sécurité que l'on y trouva, la nécessité du Cheval de trait se fit sentir en France. Les éleveurs de chaque région convenable, dirigèrent leurs efforts vers leur race locale de trait. Ce fut une époque très brillante pour le Boulonnais.

Qui de nos pères n'a connu nos postiers fringants aux diligences de Laffitte et Caillard, ou aux *ballons* transportant la marée jusqu'à Paris ? Dès cette époque, à côté de ces chevaux, que nous appellerons des chevaux de trait léger, nous avons les limoniers ou fardiens (1), servant aux rouliers, aux grandes Compagnies de transport, remplacées petit à petit par les chemins de fer.

Nous arrivons, avec ces derniers, à la période que nous appellerons la période moderne, où tout se spécialise, les races de chevaux, comme le restant de la production humaine. Aujourd'hui, celui qui veut faire l'élevage du cheval doit se spécialiser : qu'il fasse le pur sang, le trotteur ou le cheval de trait. L'époque du cheval à tout faire est passée. On monte à cheval pour son agrément et non par nécessité ; aussi veut-on un cheval qui ait des allures coulantes, de l'encolure, du fond ; si on mène ses chevaux attelés, on veut *qu'ils marchent*, ce que permet actuellement nos excellentes routes et nos voitures légères ; enfin l'industriel qui a besoin de conduire ses produits de l'usine à la gare, veut des chevaux de poids, calmes, et pouvant être confiés au premier charretier venu.

Nous avons sur les autres races cet avantage considérable de pouvoir faire chez nous, suivant les besoins de l'époque, soit le cheval de gros trait, soit le cheval de trait léger. En effet, quand nous avons besoin d'avoir le cheval de diligence ou d'artillerie, nos hauts plateaux du Boulonnais, au sous-sol plus calcaire, aux pâturages de qualité, produisent le cheval nerveux, plus léger. Aujourd'hui, que le cheval de trait tend à s'uniformiser vers le cheval de poids, nous avons pour le produire nos prairies célèbres de Marquise, du Calais et des Flandres. Là, nos chevaux prendront le volume nécessaire pour faire des reproducteurs épais, massifs, prenant du membre par le phosphate de nos herbages.

(1) Il n'était pas rare, il y a l'ente à quarante ans, de voir de ces limoniers payés de 3,000 à 4,000 francs. Ces chevaux étaient bais pour la plupart ; ils avaient de belles poitrines, de bons membres et surtout une grande force de reins. (Gayot.)

En résumé, nous avons cet avantage inappréciable de joindre la qualité au poids. Notre supériorité est de pouvoir donner de la noblesse à nos gros chevaux, sans introduire de sang étranger, c'est-à-dire en conservant tous les signes caractéristiques de notre race.

Le modèle d'un beau Boulonnais.

Le Cheval Boulonnais, comme son ancêtre le Cheval Arabe, est de tous poils. Si la robe gris clair (ayant eu sa raison d'être à l'époque des diligences et du roulage de nuit) est encore en majorité, c'est qu'on la maintient artificiellement par des primes et des engagements donnés exclusivement aux chevaux de cette robe.

Ces chevaux ont un avantage pour ceux qui peuvent les utiliser dans leurs régions, c'est qu'ils coûtent moins cher que ceux de robe foncée et sont de qualité (1). En effet, l'éleveur, sachant que son étalon gris clair n'a généralement comme débouché que les concours ou l'achat par l'Administration des Haras, ne conserve et n'élève comme cheval de cette couleur que celui qui lui paraît supérieur. L'Étranger, en tout cas, aura l'avantage de trouver chez nous, à côté des reproducteurs de robe foncée, une grande quantité d'excellents chevaux gris de toutes teintes, depuis le gris clair jusqu'au gris foncé.

Concours central hippique de Paris 1912 (Race Boulonnaise).

Étalons : Premières primes « Kruger » (1910), par « Gygès » et « Charmante », au Baron d'Herlincourt, à Éterpigny (Pas-de-Calais) ; « Jupiter » (1909), par « Condé » et « Borax », à M. E. le Gentil, à Estruval (Pas-de-Calais) ; « Imposant » (1908), par « Condé » et « Aulide », au Baron d'Herlincourt.

Pouliches et Juments : Premières primes : « Justice » (1909), par « 1900 » et « Fanny », à M. Maurice Gambu, à Bosc-Béranger (Seine-Inférieure) ; « Argentine » (1912), par « Argentin » à M. A. Pifre, à Aveluy (Somme).

Champion de la race Boulonnaise en 1912 : « Hérodote », par « Roquelaure » et « Rosette », à M. le Gentil, à Estruval (Pas-de-Calais).

Mais, arrivons aux caractères de notre race Boulonnaise, qui doivent frapper un étranger et aider à le distinguer de ses congénères. Nous laisserons de côté les vieilles définitions que l'on trouve dans tous les

(1) C'est le grand argument en faveur de la couleur claire, de ceux qui n'ont vu nos Boulonnais que dans les concours.

auteurs, pour voir plutôt ce qu'est notre cheval aujourd'hui, après la continuelle sélection que nos concours se sont efforcés de faire.

Nous tendons naturellement à nous rapprocher du type uniforme que l'on demande aujourd'hui aux bons chevaux de trait dans toutes les parties du monde. Nous cherchons le cheval avec un dessus rectiligne, de l'encolure, de la profondeur de poitrine, et surtout de beaux aplombs, c'est-à-dire des membres secs et forts. Notre Boulonnais, évidemment, se rapproche plus ou moins de cet idéal, suivant qu'il est un cheval de tête ou un cheval ordinaire ; mais, ce que tous nos chevaux ont, en général, c'est une physionomie expressive, une largeur de poitrine très grande, en proportion de leur taille ; ce sont des palettes de genoux et des jarrets très larges, caractéristiques, et enfin des muscles fessiers très saillants, se coupant au dessus du grasset, ce qui donne à nos chevaux, vus de derrière, un cachet tout particulier, qui permettra toujours de reconnaître un Boulonnais dans un lot de chevaux de trait.

Voilà pour le physique de nos chevaux. Quand à leur moral et à leur résistance, nous comptons sur eux pour faire de nos acheteurs des clients. Tous nos poulains sont élevés, en général, dans de petites ou moyennes fermes ; là, ils sont maniés par toute la famille ; ils courent, galopent des pâturages à la ferme. Puis ces jeunes animaux passent une année dans des herbages balayés par les vents de mer ; habitués dès leur jeunesse à grimper sur nos côteaux, quelquefois très raides, du Boulonnais, leurs articulations s'y développent ainsi que leur tempérament. C'est ce qui leur donne une grande supériorité de résistance sur d'autres races de trait, élevées simplement dans de grasses prairies d'embauche.

Notre Cheval Boulonnais se recommande donc, comme reproducteur et améliorateur, d'abord par l'ancienneté de sa race, ensuite par son tempérament, sa rusticité, ses membres résistants, sa force musculaire et son bon caractère.

E. le GENTIL.

Mercuriale du Marché de Senlis

DATES des MARCHÉS	FROMENT (le quintal)				SEIGLE le quintal	AVOINE (le quintal)		
	1 ^{re} qualité	2 ^e qualité	3 ^e qualité	4 ^e qualité		1 ^{re} qualité	2 ^e qualité	3 ^e qualité
3 juin.....	28 25	27 25	21 »	» »	»	21 50	20 »	18 50
10 —	28 25	27 25	21 »	» »	»	21 50	20 50	18 50
17 —	28 »	27 »	21 »	» »	»	21 »	20 »	18 50
24 —	27 50	26 50	21 »	» »	»	21 »	20 »	18 50
1 ^{er} juillet.....	28 »	27 »	21 »	» »	»	21 »	20 »	18 50

Marché de la Villette du Lundi 30 Juin 1913

	kilo net	1 ^{re} qualité	2 ^e qualité	3 ^e qualité	Prix extrêmes	
Bœufs.....		1 80	1 66	1 50	1 34	1 86
Vaches	—	1 84	1 68	1 50	1 34	1 90
Taureaux.....	—	1 52	1 44	1 34	1 28	1 54
Veaux.....	—	2 30	2 10	1 90	1 50	2 40
Moutons.....	—	2 44	2 04	1 94	1 64	2 68
Porcs gras....	—	1 77	1 74	1 72	1 71	1 80
Porcs maigres....	—					

Peaux de moutons : de 2 fr. 50 à 6 50

Assurances agricoles

L'ABEILLE

Compagnies à PRIMES FIXES

contre l'Incendie, la Grêle, sur la Vie et contre les Accidents

L'ABEILLE-INCENDIE

Risques Agricoles, Meules, Hangars.

L'ABEILLE-GRÊLE

La plus importante des Compagnies d'assurances contre la Grêle

Capital versé, réserve et encaissement : **Dix millions**
entièrement disponibles.

L'ABEILLE-ACCIDENTS

Accidents du Personnel Agricole, Responsabilité civile

Dommages aux Tiers, Assurances Individuelles

Accidents des Chevaux et Voitures. Chiens. Accidents de Classe.

L'ABEILLE-VIE

Assurances Vie entière, Terme fixe, Mixtes, Assurances dotales.

Combinaisons spéciales de *L'ABEILLE* pour la constitution des dots.

RENTES VIAGÈRES

A. BONAMY

délégué de la Société Agricole de Senlis.

AGENT GÉNÉRAL DES QUATRE COMPAGNIES *L'ABEILLE*

23, Rue du Châtel, SENLIS (Oise).

TÉLÉPHONE 44

Le Mardi, au Marché de Senlis.

Le Mercredi, à la Bourse du Commerce, à Paris.

Le Samedi, au Marché de Crépy.

La superficie des Exploitations garanties par *L'Abeille*, dans l'arrondissement de Senlis, est de **25.600 hectares.**

Agence Générale d'Assurances de toute nature

Assurances contre l'Incendie, contre les Accidents, la Grêle et le Vol
Assurances sur la Vie, Rentes viagères
traitées avec les principales Compagnies Françaises

*S'adresser pour renseignements à M. DRIVIÈRE, 4, rue de la Tonnellerie,
à Senlis, le Mardi, ou par correspondance.*

GRAINES DE BETTERAVES

du Domaine de GATERSLEBEN (Saxe)

rivalisant avantageusement avec les meilleures marques allemandes

Régularité et pivotage parfaits

EDOUARD PREVOST, Agent Général,
à **NANTEUIL-LE-HAUDOUIN (Oise).**

Téléphone N° 11

SOCIÉTÉ AGRICOLE DE SENLIS

CAPITAL : 200.000 FRANCS

La Société peut acheter en ce moment pour le compte de ses Associés et à des conditions *très avantageuses*, tous engrais des meilleures marques.

Elle achète pour leur compte tout ce qui leur est nécessaire, engrais, tourteaux, instruments, liens et ficelles, charbons, essence pour moteurs, bestiaux, etc.

Elle leur fait crédit pour trois mois, six mois au plus, moyennant 1 fr. 0/0 par trois mois.

Elle leur prête les fonds qui leur sont nécessaires, sur warrants, de leurs meules, alcools en bacs, etc.

Prière aux cultivateurs d'adresser les commandes et les demandes pour ceux qui voudraient en faire partie, à M. BONAMY, 23, rue du Châtel.

TÉLÉPHONE N° 44

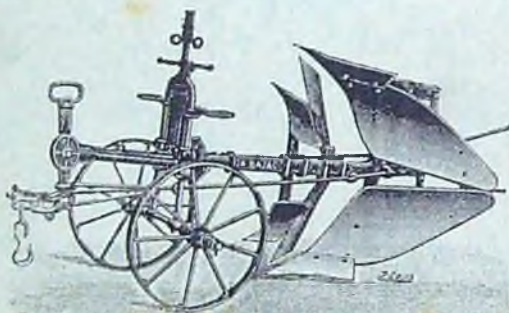
ÉTABLISSEMENT
les plus
pour la fabrication

LIANCOURT (OISE)
du Nord
LES

A. BAJAC

Ingenieur-Constructeur

SEUL
GRAND PRIX
pour
les Machines
Agricoles
Françaises
à
l'Exposition
Universelle
de Paris
889



Hors Concours
Membre
du Jury
des
Récompenses
à
l'Exposition
Universelle
de Paris
1900

BRABANT DOUBLE avec Versoirs cylindriques coupe N° 3
pour labours profonds de 0^m30 et au delà.

*Ces versoirs se font en nouvel acier « TRIPLEX INFERNAL ECLAIR »
absolument incomparable comme travail et longue durée.*

Outillage complet et perfectionné pour toutes cultures.

DEMANDER LE CATALOGUE GÉNÉRAL