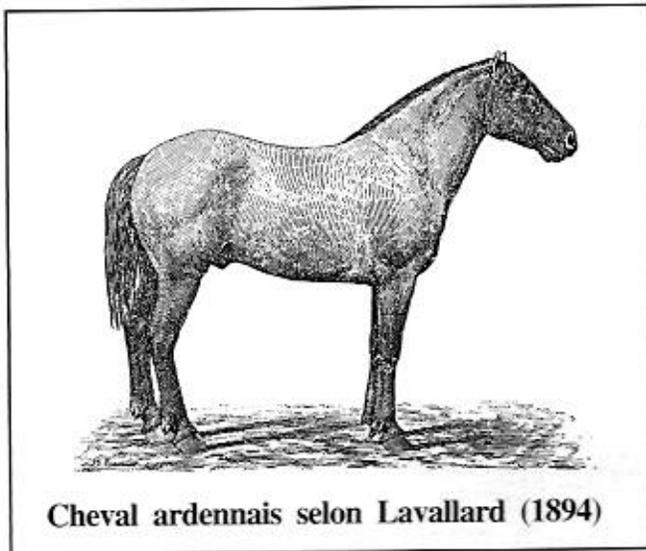


## D. Du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle à aujourd'hui.

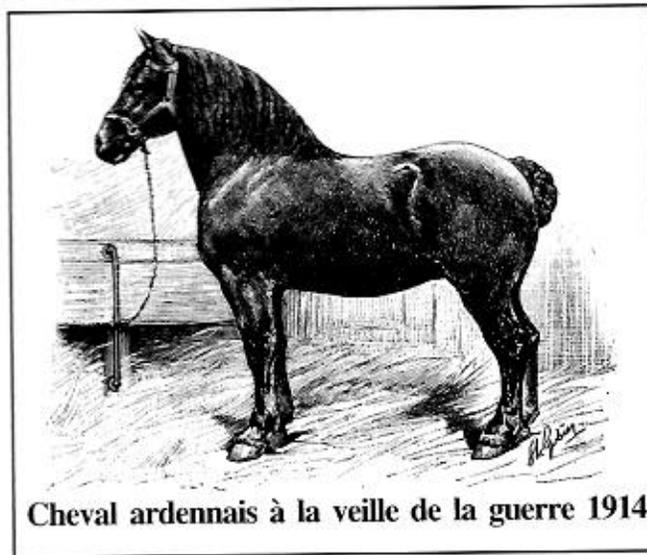
Notre principal témoin sera E. Lavallard, professeur d'agronomie et administrateur des Omnibus de Paris. Lavallard a pu contrôler 73 667 chevaux de 1855 à 1891. Dans cet effectif, les ardennais représentent 5% soit 4581 chevaux. "Ce sont les deux départements des Ardennes et de la Marne, qui comprennent les chevaux de trait dits ardennais ; on peut dire que cette production y est prospère."

Il ajoute en manuscrit : "les contrées où on les rencontre s'étendent de Reims à Rethel et ne produisent pas de chevaux. Voici comment ils y viennent : cette partie de la Belgique comprise entre Namur, Liège, Dinant et la Manche et qu'on appelle le Gondre (Condroz actuel) produit beaucoup de poulains... Les poulains sont élevés jusqu'à l'âge de 3 à 4 ans, et même 5 ans, puis ils sont vendus par leur propriétaire à des marchands français des frontières. Beaucoup se vendent sur l'Allemagne qui fait ainsi une forte concurrence à la France. Mais les poulains de 3 ans viennent ordinairement en Champagne. Ces poulains sont ensuite emmenés par les marchands aux foires de Rethel et de Reims... Achetés par les cultivateurs de la contrée dont nous parlons, il sont alors nourris avec du grain et travaillent aux travaux des champs. Ils gardent leurs chevaux 2 ans environ et même seulement 1 an. C'est alors qu'ils sont achetés par des marchands des environs de Paris et ceux de la Champagne pouilleuse... Ces chevaux sont assez recherchés et les marchands de la Franche-Comté, de la Lorraine, même du midi, viennent en chercher<sup>39</sup>."

L'ardennais est donc alors nettement étranger à la Lorraine. Ailleurs, Lavallard indique la création d'un stud-book ardennais par le Comice Agricole de Sedan en 1888. En Lorraine proprement dite, les Haras introduisirent de l'anglo-normand jusqu'à la fin du siècle.



Cheval ardennais selon Lavallard (1894)



Cheval ardennais à la veille de la guerre 1914

"Le département de la Meurthe-et-Moselle nourrit et élève beaucoup de chevaux, ce qui s'explique par la grande abondance, dans la contrée, de terres fortes qui exigent que l'on attelle de 4 à 10 chevaux à une charrue. Ces chevaux appartiennent à la race lorraine et on distingue deux variétés : celle des plateaux, plus légère et de petite taille, celle des vallées, plus élevée, mais ayant les membres moins fins et souvent croisés avec les chevaux des Ardennes, de Picardie, de Belgique, de Flandre et du Perche. Tous ces animaux sont qualifiés de chevaux lorrains. Malgré leur taille relativement peu élevée, ils sont sobres, robustes, remarquables par leur aptitude à résister aux privations, aux intempéries et aux fatigues de la guerre"<sup>40</sup>.

Ce texte démontre bien la persistance des caractères primitifs et la croissance des tentatives de croisements. Les différents modèles de chevaux s'agrandirent en taille et en poids par eux-mêmes, grâce à l'amélioration des

terres par les amendements, les engrais et l'usage rationnel du

39. "Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transport", E. Lavallard, Firmin-Didot, Paris, 1894. Nous avons découvert un volume annoté par l'auteur et complété jusqu'en 1905.

40. "Dictionnaire encyclopédique" de Larive et Fleury, Tome II, chez Chamerot, Paris, 1889.

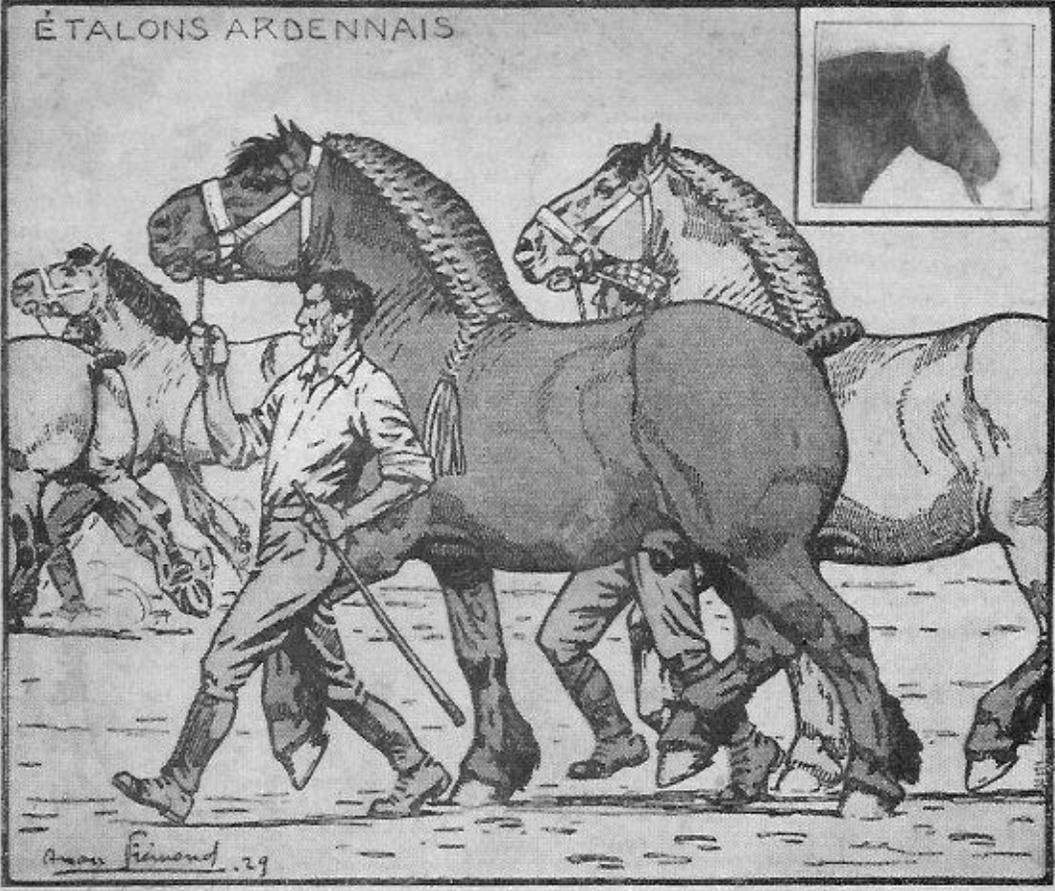
Jardinage  
.....  
Barre-Cour  
:  
:  
Sports  
.....  
Bricolage  
.....

# RUSTICA

Chasse et Pêche  
.....  
Elevage  
:  
:  
T.S.F.  
.....  
Romans  
.....

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ  
REVUE UNIVERSELLE DE LA CAMPAGNE

ÉTALONS ARDENNAIS



Armand Léonard 29

Deuxième année  
N° 29  
21 juillet 1929  
**32 PAGES**

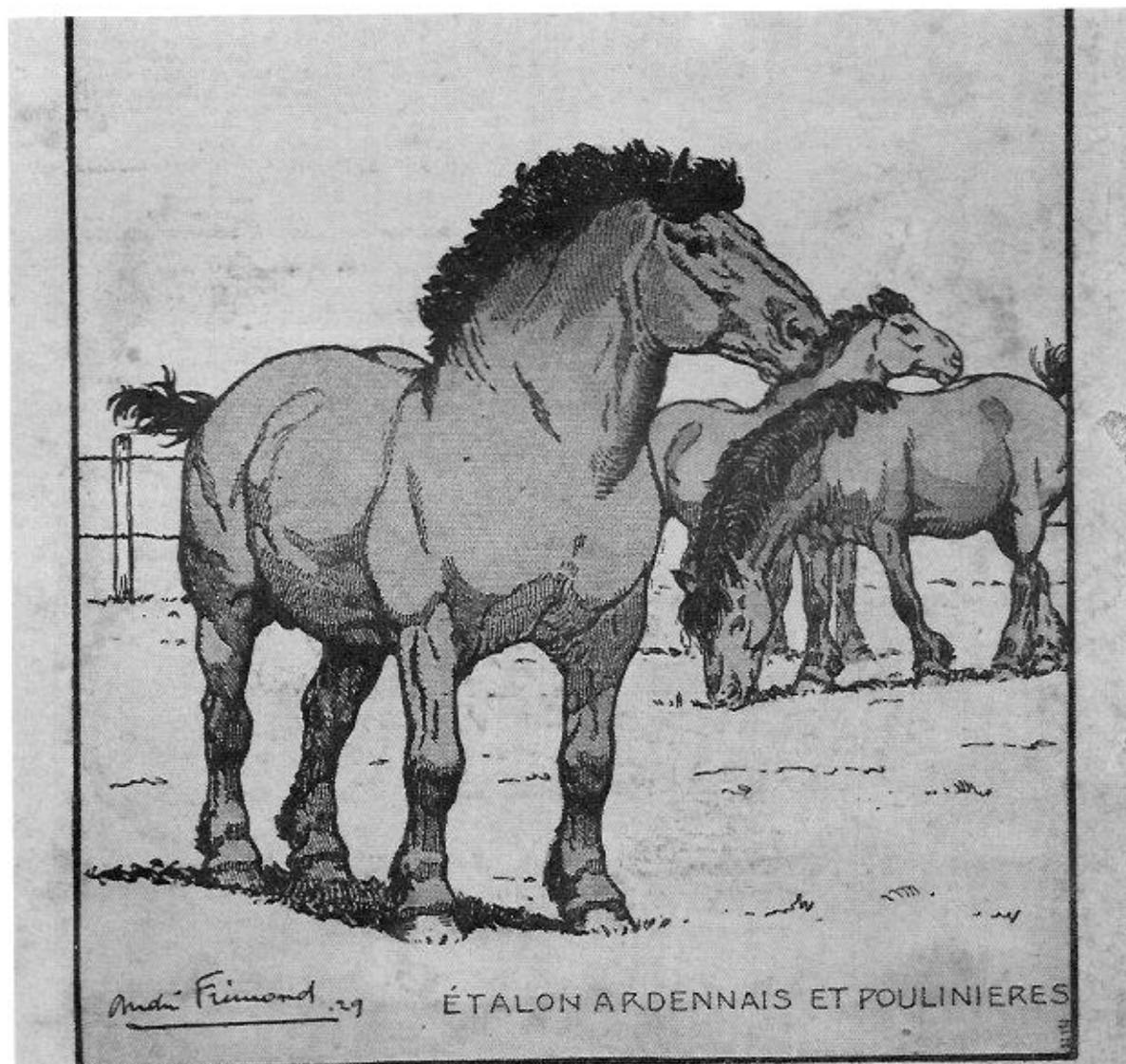
Lire dans ce numéro l'article sur :  
**LE CONCOURS CENTRAL DES  
ESPÈCES CHEVALINE ET ASINE**  
où les Ardennais remportèrent un brillant succès

**50**  
CENTIMES

RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 1, RUE GAZAN, PARIS (XIV<sup>e</sup>)

fumier, et les progrès de l'agronomie, durant le XIX<sup>ème</sup> siècle. Le chemin de fer, les routes meilleures, les premiers moteurs favorisaient l'agriculture. Cependant jusqu'au début du XX<sup>ème</sup> siècle, ces chevaux qui grandissaient de modèle restaient disparates. M. Marange, directeur des services vétérinaires de Meurthe-et-Moselle, cité par H. André affirme que la "taille des chevaux est en rapport direct avec la quantité de blé que l'on récolte à l'hectare", ce qui avait été pressenti par Mathieu

de Dombasle et Eugène Gayot qui constatait : "l'introduction des prairies artificielles, qui date bien de 1780, et leur adoption sur une certaine échelle, qui ne remonte pas au-delà de 1810, ont ajouté aux ressources alimentaires et haussé la taille de 10 à 12 centimètres. Ce résultat, assurément très remarquable en soi, avait fait croire que l'amélioration seule du régime provoquerait dans la race des changements plus notables encore, et on s'est fait à cet égard, plus d'une illusion".



*Parmi les races de chevaux de trait, la race ardennaise, dont les qualités ne se démentent pas, tient une place enviable et enviée.*

*En médaillon : Trait du Nord.*

Le Gerant : JEAN LUGARO.

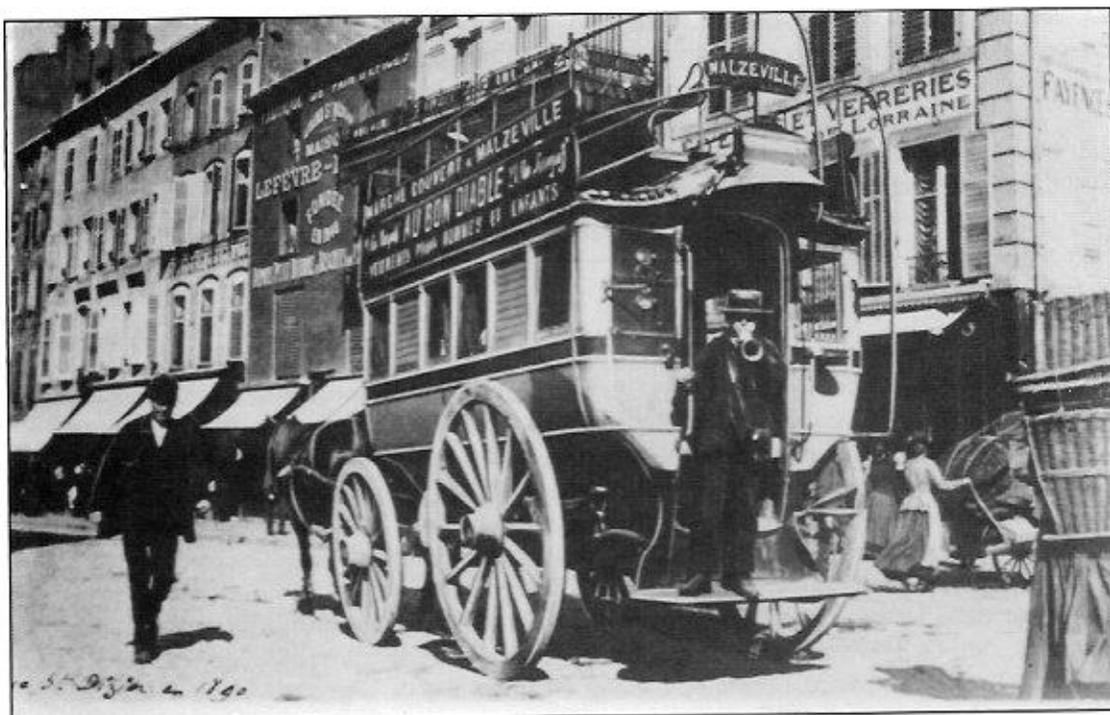
Imprimerie du Montsouris, 57, rue Temoinnan, PARIS (XIV). — R. C. Seine 53879.



Fenaison dans les environs de Nancy, avant 1900.



La Maison Kronberg, négoce de charbons, était fière de ses percherons noirs, alors chevaux de trait industriel.



Devant le magasin Majorelle, rue Saint-Dizier, à l'angle du Marché Central, un omnibus nancéien attelé de bien petits chevaux (1890).



"Un cul de jument de brasseur!" Les brasseries de Champigneulle, comme nombre de leurs concurrentes, livraient en ville avec des attelages efficaces et spectaculaires, usage conservé encore aujourd'hui en Allemagne ou en Angleterre.

Après différentes tentatives malheureuses de croisements avec des bretons, des percherons, des boulonnais, sans compter les introductions des chevaux de réforme de l'armée, des omnibus de Paris, des Messageries, du roulage, etc..., on arrive, en 1902, sur les conseils très flous, il faut le dire, du professeur Cuénot, à copier la réussite du syndicat ardennais,

créé en 1888 à Sedan et que des éleveurs de Lunéville réalisaient déjà, ainsi que ceux du Bassigny.

On importa donc des traits ardennais belges et on créa un Syndicat d'élevage en 1902. On fixa un modèle, dit artilleur, de 1,62 m. au garrot pour les étalons et 1,60 m. pour les juments.

## L'armée et les chevaux de trait

En 1740 fut fondé le parc de Sampigny-sur-Meuse pour construire les harnais et véhicules du train des équipages militaires, que la révolution transforma en Parc national en 1793<sup>41</sup>. La campagne de Russie exigea 5600 voitures dont aucune ne revint<sup>42</sup>. Le parc de Sampigny fut supprimé en 1854 et remplacé par des ateliers plus à l'arrière des frontières. L'artillerie et les différents trains exigeaient un nombre de chevaux impressionnant, de sorte que la production fut orientée vers ce débouché : le "cheval artilleur" de trait rapide aux formes enlevées, proches du sol<sup>43</sup>. Pour les paysans de Lorraine, l'armée fut longtemps pourvoyeuse de chevaux et de matériel de réforme ; elle fut aussi longtemps la seule école d'attelage et d'entretien des chevaux (rations, écuries, etc). En 1950, des attelages militaires du train d'artillerie sillonnaient encore les rues de Nancy. L'armée allemande a perdu 6 millions de chevaux lors de la guerre de 1939-1945.

Cette nouvelle orientation de l'élevage lorrain ne fut pas unique. Devant les exigences de plus en plus importantes de l'agriculture (labour profond pour la culture de la betterave, etc...), d'autres régions de France suivirent la même orientation et adoptèrent l'ardennais. Ces régions sont le Nord (1905, ardennais du nord), l'Auxois (ardennais de l'Auxois), la Franche-Comté (sang ardennais de plus en plus abondant sur le cheval comtois). La Bretagne avait importé autant de chevaux ardennais que de chevaux anglais (Norfolk, Suffolk). De même, en Allemagne en 1876; en Italie, dans la région de Crémone Plaisance, en 1887; en Russie, en Suède, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle; en Hollande, après la guerre de 1914-18; aussi aux U.S.A. où il reste actuellement plus de chevaux ardennais belges qu'en Europe, toujours utilisés au trait par les "small farmers" de l'ouest américain et les anabaptistes de l'est (dont certains d'origine lorraine et alsacienne)<sup>44</sup>.

Jusqu'en 1914, cette direction d'élevage lorrain demeurera faible et assez localisée au Xaintois (Lunéville-Bayon). La

guerre de 1914-18 fit une hécatombe terrible de chevaux locaux. Voici, pour le département de la Meuse, par exemple, les effectifs à différentes dates<sup>45</sup>:

1913:	46 656
1919:	23 110 (pertes 23 546)
1922:	35 585
1926:	36 510

Après la guerre, il y eut donc une reconstitution rapide, par importation, ce qui permit d'orienter, alors, définitivement la Lorraine dans l'élevage du cheval ardennais et de faire disparaître tous les anciens effectifs. De sorte qu'en 1923, non seulement on crée un stud-book général à Nancy, en incorporant celui de 1888, de Sedan mais, Paul Diffloth, dans son livre "Races chevalines"<sup>46</sup>, cite la race d'Alsace-Lorraine (dans la race asiatique), pour mémoire: "*d'une conformation souvent défectueuse avec une croupe avalée, des jarrets crochus, les petits chevaux lorrains possédaient une vigueur, un courage exceptionnels. On ne trouve plus que quelques rares représen-*

41. "Le livre du soldat du train des équipages", A Lepel-Cointet, Paris-Nancy, 1907.

42. "Historique du train", Gillet, in "Revue d'information des troupes françaises d'occupation en Allemagne".

43. "Chevaux et voitures d'artillerie". Cf P. Machart, Berger-Levrault 1913 et "Le cheval de trait léger, l'artillerie, le commerce", Cne Charpy, 1907,

Baillière, Paris.

44. "Small farmer's Journal" - Featuring Practical Horse Farming, numéros de 1985 à 1993., et "Work horse handbook", Lynn R. Miller. Mill Press. 1981.

45. "La Meuse agricole", G. Groet, in "L'illustration", 1927.

46. "Races chevalines", P. Diffloth, Baillière, Paris, 1923.

tants de ce type à l'état pur, l'ancienne population équine ayant été abâtardie par des croisements avec l'étalon normand". Par contre, il consacre quinze pages au cheval ardennais-lorrain.

En 1924, René Husson vétérinaire, affirme "Il y a 50 à 60 ans...le cheval qui dominait était le petit comtois... Il était souvent métissé avec le Lorrain que l'on rencontrait dans le Bassigny, touchant aux Vosges... Le Lorrain, de couleur gris fer, très apprécié par sa vigueur, ses vives allures, était employé par les entreprises de transport, la région ignorant le chemin de fer"<sup>47</sup>.. "Vers 1875, le regretté Darbot, vétérinaire à Langres, puis sénateur de la Haute-Marne, le remplaça par l'ardennais dès qu'il vit les résultats obtenus avec celui-ci. En même temps que lui, en effet, et partisan comme lui de l'élevage du cheval de trait, un propriétaire d'étalons de Bourbonne-Les-Bains fin connaisseur du cheval, avait trouvé déjà depuis longtemps que le cheval ardennais était indiqué plus que tout autre pour améliorer la race et s'acclimater dans ce pays".

En 1927, E. Adam, Directeur des services agricoles des Ardennes rend compte du "Concours départemental de Charleville" et au sujet des chevaux ardennais présentés, remarque: "un certain nombre cependant d'alezans et quelques-uns gris fer, ces derniers rappelant les anciens types de jadis"<sup>48</sup>.

A la Société Nationale d'Agriculture de France, le 27 Juillet 1898, Monsieur Lavalard avait déclaré : "la production

chevaline en Lorraine, il y a une vingtaine d'années laissait trop à désirer, les chevaux ne trouvant aucun débouché, vu leur peu d'homogénéité et l'impossibilité de les utiliser à un service quelconque. Depuis les éleveurs ont formé une association... aussi la production générale à l'heure actuelle en Lorraine est meilleure plus homogène et surtout moins décousue, la production du cheval de trait surtout s'est améliorée". Lavalard, responsable de l'écurie des Omnibus de Paris, homme qui contrôla 75 000 chevaux dans sa vie, pense ici surtout aux chevaux aptes à accomplir un service de type industriel ou de grande culture.

La guerre 1939-1940 causa de nouveau un anéantissement presque total de l'élevage lorrain. De septembre 39 à mars 40, l'armée française a perdu 49 413 chevaux dont 19 505 par le verglas, 15 781 par surmenage et épuisement, 216 par blessures de guerre, soit 0,3%. Il y avait un vétérinaire pour 600 chevaux.

On réquisitionna 491 579 chevaux pendant la même période et on en acheta 81 000 aux U.S.A. Le 30 mars, il y avait 399 286 chevaux dans l'armée, il en restait 78 000 le 25 juin en zone libre. Sans compter les chevaux de réfugiés morts à l'exode. M. André Bocquel, maire de Domptail ajoute: "mais partout où la terre avait été remuée, on creusait (pour chercher des hommes disparus) et on trouvait des chevaux, toujours des chevaux!"<sup>49</sup>.

L'hippophagie et la boucherie chevaline ont été pratiquées en divers endroits et par différentes ethnies (Germaines du haut Moyen-Age, Gaulois, Gitans-bouchers du sud de la France, Danois, Parisiens du Moyen-âge, etc). Condamnées par l'Eglise, abandonnées, elles ont été relancées par la misère causée par les guerres de l'Empire (Larey), par la misère des ouvriers du début de l'industrialisation, etc... Juste à la fin du Second Empire, Isidore Geoffroy-St-Hilaire, du Muséum d'Histoire Naturelle de Paris, lance une campagne de banquets hippophagiques ; la société protectrice des animaux, pour que les chevaux soient engraisés, et donc bien traités, avant leur mort, prend le relais. La Société Régionale d'acclimatation d'encouragement et de progrès pour la zone du Nord-Est, fondée à Nancy en 1835, animée par le Docteur Blatin, organise des banquets hippophagiques, des concours de chevaux gras et parvient à créer la première boucherie chevaline de France à Nancy : le 15 mai 1866 au marché couvert ; la moyenne des chevaux tués est de 390 kg, un gros cheval gras fait 480 kg.! En 1867, il y avait déjà 4 boucheries chevalines au centre ville de Nancy (et dans toutes les grandes villes de France)<sup>50</sup>.

47. "Le Bassigny et son élevage", R. Husson, "Rev. Zootechnie", n° 6, 1924

48. "Concours départemental de Charleville", E. Adam, "Revue zootechnie", n° 7, 1927.

49. "Juin 40, le mois maudit", R. Bruge, Fayard, 1980.

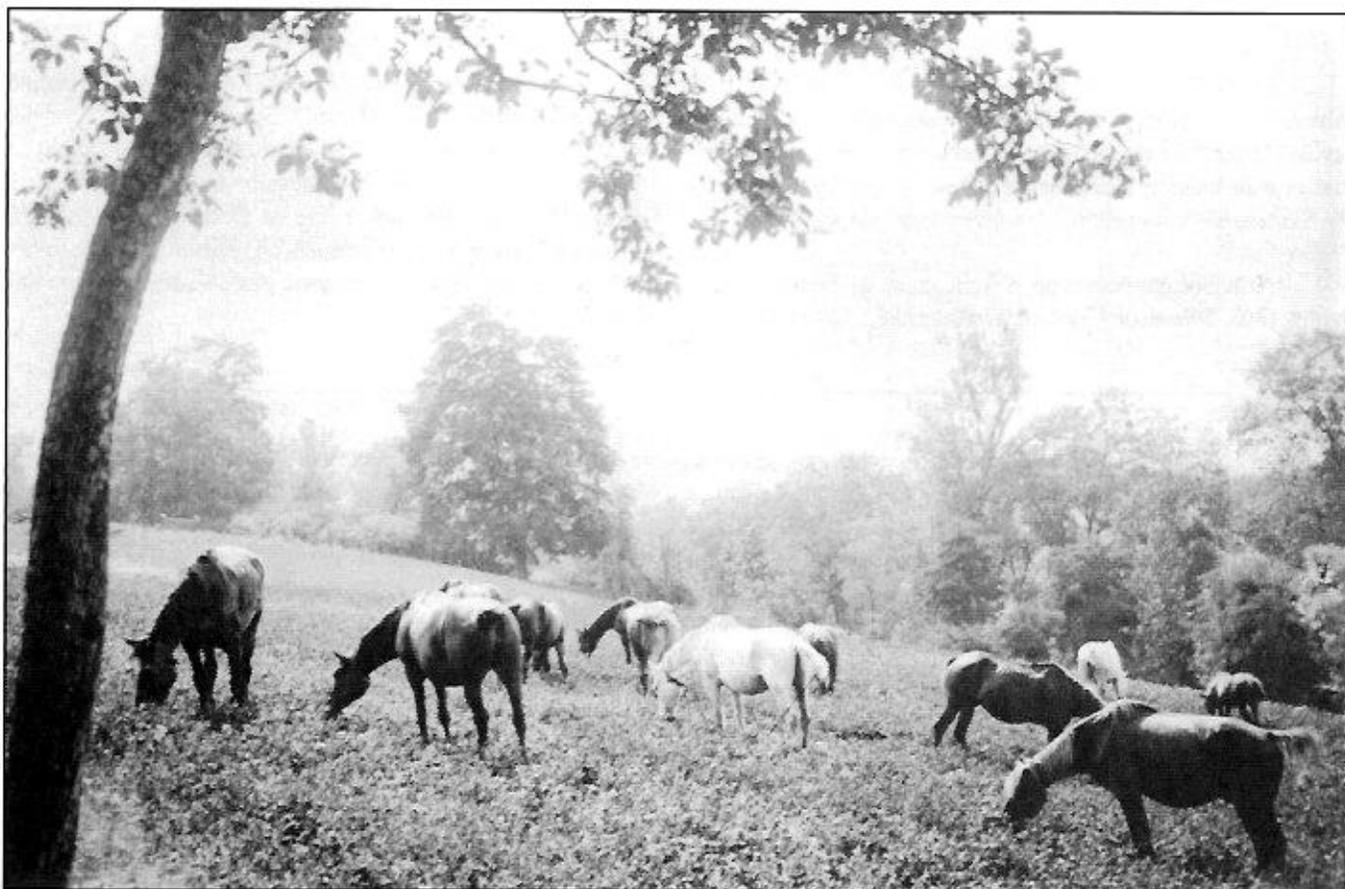
50. Bull. soc. reg. d'acclimatation pour la zone du Nord-Est. Un long article

anonyme au 3<sup>e</sup> trimestre 1856: "Une précieuse conquête à faire, la viande de cheval" est ainsi annotée "les opinions qu'émet cet article ont déjà été professées à Nancy tant par M. le doyen Godron à la faculté des sciences que par M. L. Parisot aux cours de sciences appliquées".

Après guerre, la motorisation de l'agriculture mit l'élevage chevalin en perte de vitesse. La boucherie hippophagique se maintenant bien, on mange nos chevaux, puis on en importe pour les manger. L'élevage s'oriente alors vers la boucherie et l'on ne fait plus du cheval de trait, mais du cheval lourd. L'ardennais est donc amplifié et son poids avoisine actuellement souvent la tonne.

C'est à ce moment que les éleveurs belges ont autorisé les éleveurs de trait belge, autrefois brabançon, à vendre leurs petits sujets comme ardennais (Le Brabançon est le géant des chevaux: 1,70 m. et plus au garrot, 1200 kg.). Nous avons eu la preuve de ce fait en fréquentant les foires-concours de Louvain.

De même, au concours de Vittel, des éleveurs avouent avoir introduit des ardennais belges de grand format, ce qui explique ce gigantisme de plus en plus prononcé. P. de Laurens de Saint-Martin, inspecteur général des haras, signale, avec photographies à l'appui, cette amplification progressive en un siècle <sup>51</sup>, ainsi que E. Quittet ingénieur agronome et zootechnicien <sup>52</sup>. Cependant, les effectifs d'ardennais diminuent, les concours gardent leur panache, mais les éleveurs sont vieux. Face à la mécanisation, l'élevage ardennais s'est écroulé, malgré les tentatives de rationalisation du matériel hippomobile soutenu par M. Desoutter, et surtout M. Noll, ainsi que l'I.O.S.T.A. (Institut d'Organisation du Travail Scientifique en Agriculture) <sup>53</sup>.



51. "Revue de l'élevage", numéro spécial, 1959.

52. "Revue de l'élevage", novembre 1966.

53. "Revue de l'élevage" - XXVème numéro spécial "Traction animale ou

mécanique ?" 1959. Revue de l'élevage n° 5, mai 1960, n° 8 et 9 août-septembre 1961, et "Machines modernes à traction animale. Itinéraire d'un inventeur au service des petits paysans", J. Nolle, L'Harmattan, Paris, 1986.

## Conclusions

Le cheval sauvage est demeuré en Lorraine jusqu'au XVI<sup>ème</sup> siècle, au moins. Les chevaux domestiques de travail à formes primitives, n'ont subi que peu d'apport étranger de par la résistance passive des paysans aux corvées, aux réquisitions, aux pillages, jusque vers 1850.

A partir de cette date, la disparition des caractères primitifs, dans l'élevage local, a été rapide et totale d'autant plus que le cheval belge s'est étendu sur la Lorraine (voir graphique).

Pour confirmer notre seconde conclusion, nous nous baserons sur une étude portant sur "l'activité des Haras nationaux en Camargue de 1750 à 1927", par P. Allier, sous-directrice des haras d'Uzès. Il y est dit que des étalons pur sang anglais, arabes, barbes, anglo-arabes, demi-sang du Nord, demi-sang du Midi, bretons, furent utilisés pour la monte des manades soit 528 années d'étalon, à 40 juments saillies par an, soit 25 120 juments. L'auteur conclut : *"La race Camargue est actuellement remarquablement homogène dans son modèle et, cependant, elle fut l'objet de croisements incessants depuis des années. On peut expliquer cela en supposant que tous les produits issus de croisements, étaient vendus à l'extérieur de la Camargue : c'est peu vraisemblable. Ou alors, que véritablement, cette race est tellement liée au milieu camarguais qu'elle est capable d'absorber des courants de sang étranger sans véritablement évoluer dans la mesure où elle continue à se reproduire dans des conditions complètement naturelles dont la rigueur assure elle-même la sélection"*<sup>54</sup>.



**La Maison GALLOIS, "loueur de voitures",  
place de la République à Toul, au début du siècle.**

Ce qui explique qu'un cheval camarguais ne peut être reconnu que s'il est né en Camargue, critère qui n'existe pas pour les autres races. Rappelons qu'Eug. Gayot reconnaissait aussi que : *"En dépit des éléments hétérogènes qui ont été introduits au sein de la population entière de la Lorraine et qu'on a puisé aux sources très diverses, dans les Ardennes, en Franche-Comté, dans les Flandres belges, dans notre Perche, le trait propre à la localité, le caractère indigène n'a pas été effacé, on le retrouve aisément sous la confusion qui est née du mélange irrationnel de ces diverses races. La physionomie générale est donc restée la même, le cachet spécial se révèle encore et quand même"*<sup>55</sup>.

Ce sont donc bien les deux guerres mondiales et leurs séquelles, qui ont eu pour théâtre la Lorraine, qui ont fait disparaître le petit cheval lorrain. Paradoxalement, c'étaient les guerres antérieures qui, par leurs dévastations et leurs conséquences sur l'agriculture, par la résistance passive des paysans, avaient contribué à le maintenir<sup>56</sup>. Cependant, si les guerres ont mis un point final au petit cheval lorrain, il y eut, précédemment, l'installation de la grande agriculture avec son cortège de spoliations vis-à-vis des petites gens, des paysans, au profit des grands agriculteurs-cultivateurs : suppression du droit de vaines pâtures, interdiction de

la monte publique des étalons de particuliers, assèchement des marais, faiblesse des petites gens devant les grands capitaux extérieurs à l'agriculture, devant les regroupements de grands propriétaires (syndicats d'élevage, coopératives d'achats) faiblesse de l'enseignement agricole pour les petites gens, etc...

54. "L'activité des haras nationaux en Camargue de 1750 à 1927", P. Allier, Courrier du Parc Naturel de Camargue, décembre 1980.

55. "Une vieille race", Eug. Gayot, in "L'illustration, journal universel", juin

1859.

56. "Gens de Lorraine", Gérard Dumas, 1991, Maxéville.

## Actuellement

Au XV<sup>ème</sup> siècle, les populations d'équidés sauvages de Lorraine n'étaient que la partie occidentale d'une population européenne qui s'est amenuisée peu à peu d'Ouest en Est pour ne survivre qu'en Pologne. C'est là qu'en 1923, le professeur T. Vetulani de l'Académie des Sciences polonaises<sup>57</sup> a pu isoler et conserver les derniers Tarpan en même temps que le congrès international sur la conservation du bison européen mettait en oeuvre les premières mesures de protection par la création de la réserve de Bialowiecza. Les travaux de T. Vetulani furent continués par Von W. Pruski<sup>58</sup> et M. Jaworowska, directrice de l'actuelle réserve de Popielno en Mazurie<sup>59</sup>.

De ces petits chevaux primitifs ont été introduits en France en 1969<sup>60</sup>; ils furent en partie récupérés par le Groupement d'Etudes et de Conservation de la Nature Lorraine (GECNAL) en 1974<sup>61</sup>. Le Conservatoire des Sites Lorrains (CSL) en a réimporté en 1987, pour les placer dans la réserve du marais de Pagny-sur-Meuse. Grâce à l'association Polski-Konik, cheval primitif européen, des réserves semblables existent sur l'étang de Madine, en forêt rhénane (Ville de Strasbourg), en Rhône-Alpes, en Bourgogne; en Hollande, il existe trois grandes réserves. Ces chevaux ressemblent beaucoup au petit cheval lorrain paysan.

En Pologne, un programme de rénovation des chevaux de trait vise à rendre les gros chevaux de trait plus aptes à la petite agriculture en les "ressourçant" (et non en les croisant) avec ces chevaux primitifs. Les modèles obtenus, plus légers, conviennent bien à la petite agriculture, c'est-à-dire, aux fermes de 5 à 15 hectares<sup>62</sup>. Les importations de chevaux de réforme d'Europe de l'Est et celles de chevaux sauvages américains font chuter les cours du cheval ardennais de boucherie. Alléger l'ardennais serait peut-être une solution pour

les éleveurs locaux, ce qu'a tenté F. Bernardoff, à Vandeléville avec du Tarpan. Le premier sujet obtenu est prometteur.

*"...Le cheval n'étant plus un moteur, il n'a plus de raison d'être dans la société actuelle, je pense qu'à la limite, on pourrait supprimer l'administration des haras. Excepté dans son rôle de Conservatoire de races, de musée"<sup>63</sup>. Mais il ne faut pas oublier que la traction animale dans le monde représente encore, quant à l'agriculture, une énergie douce, renouvelable, accessible, petite et fine, à taille humaine: "Deux milliards d'humains dans le Tiers-Monde dépendent de 400 millions d'animaux de trait, soit une force de 150 millions de C.V. Ni l'énergie nucléaire, ni l'énergie solaire, ni même l'énergie éolienne, ne sont à même de remplacer les animaux dans les fermes"<sup>64</sup>.*

C'est pourquoi des associations, en France, comme l'ARTAP (Association de Recherches sur la Traction Animale et le Portage) et le CTTA (Centre Technique de la Traction Animale - membres fondateurs: ARTAP, haras de Rosières-salines, Centre d'Etude et de Recherches sur l'Economie et l'Organisation des Productions Animales, Syndicat des éleveurs d'ardennais: le CTTA assure des formations en traction animale), essaient de développer la traction animale pour que des gens puissent vivre de leur travail sans gros investissements et, dans d'autres pays dits "riches", le même mouvement s'amplifie (U.S.A., Allemagne, Suède,...), sans compter les pays pauvres où la traction animale permet l'indépendance et où beaucoup d'ONG travaillent dans ce but.

Rigoberta Menchu, récente Prix Nobel de la Paix, confiait à "Vétérinaires sans frontières": *"Nous autres Indiens, ne considérons pas les animaux comme l'ombre de l'homme ou une simple nécessité, mais comme une aide à la vie"*.

57. "Résultats de recherches sur le petit cheval indigène polonais "Konik Polski" ainsi que le problème du Tarpan", T. Vetulani Mammalia, T. III 3 et 4, 1939

58. "Prace i badania naukowe prowadzone w Polsce nad regeneracja dzikich konizwanch tarpanami Pruski", W. et M. Jaworowska, 1963, Roczn Nauk. Roln. Warszawa.

59. Nombreux écrits de M. Jaworowska en polonais et en allemand. En français "alimentation et recherche de la nourriture par les chevaux polonais primitifs vivant en liberté dans une réserve forestière.", Plaisirs équestres, janvier 1978. "L'élevage du petit cheval polonais", Plaisirs équestres, n° 82, 1975.

60. "Les tarpans de la Pologne à la France", M. Galbourdin, "Revue Poney", n° 4, septembre 1970.

61. "Animaux du Toulous", J-J Marquart, in "Etudes Toulousiennes", n° 6, 1976.

62. "Utilisation, production et sélection des chevaux de trait. Etude monographique", E Sasimovski, in "Revue mondiale de Zootechnie", n° 63, juillet-septembre 1987.

63. "Gens de Lorraine", Gérard Dumas, 1991, Maxéville.

64. Dr. Ramaswamy, directeur de l'institut indien de gestion, in "Jeune Afrique", n° 25 du 24 octobre 1983.

## DOCUMENTS D'ARCHIVES

"Du vingt septième avril mil sept cent quatre à Nancy avant midy

"Fut présent en personne Joseph Maurice dit Lapine laboureur demeurant à Lay St Christophe, lequel a reconnu devoir de bonne et juste dette à Joseph Morel aussi laboureur demeurant à Vandœuvre présent et acceptant la somme de deux cens francs monnaie de Lorraine pour cause de deux chevaux et un poulain, les dits deux chevaux sous poil gri et le poulain sous poil faue"...

(27 avril 1704) AD 54 6E23

Acta est fut present en personne Joseph Maurice dit Lapine  
laboureur demeurant a Lay St Christophe, lequel a  
reconnu devoir de bonne et juste dette a Joseph Morel  
aussy laboureur demeurant a Vandœuvre present et  
acceptant la somme de deux cents francs monnaie de  
Lorraine pour cause de deux chevaux et un poulain lesdits  
deux chevaux sous poil gri et le poulain sous poil faue a

"Du neuvième avril mil sept cent dix sept à Nancy avant midy

"Par devant le tabellion général au duché de Lorraine... comparut en personne François Nicolas Roulier à Bonsecours proche Nancy, volontairement devoir de bonne et juste dette au sieurs Vincent Martin et Joseph Saunier par ledit Vincent Martin présent en personne marchand demeurant à Nancy, la somme de deux cents quarante livres tournois tant pour cause d'un cheval hongre sous poil rouge saxon aqye pour frais de poursuites"...

(9 avril 1717) AD 54 3E1989

Reconnoit de bonne et juste dette au sieurs Vincent Martin  
et Joseph Saunier son associé present et absent tant  
pour luy que pour ledit Saunier par ledit Vincent Martin  
present en personne marchand demeurant a Nancy,  
la somme de deux cents quarante quatre livres tournois  
tant pour cause d'un cheval hongre sous poil rouge  
saxon aqye pour frais de poursuites fait et au sujet  
du payement de laditte somme en la presence de

"Du seizième juin mil sept cent dix sept a sechamp sur les onze heures du matin

... "il donne a claude thouvenin son fils majeur dans demeurant audit sechant par pure et vraye donation a cause de mort, quatre chevaux scavoir une cavalle sous poil gris de souris, un cheval sous poil noir Ronsin, une cavalle sous poil noir et un cheval sous poil blanc qui sont presentement dans la maison dudit donateur avec deux petits poulins lun sous poil noir et lautre gris de soury, néantmoins quoy quil soit dit que ledit donateur donne un cheval hongre sous poil blanc il luy sera donné un cheval Isabelle hongre, veu et entend quil aura aussy un chard avec tout son équipage une charue avec son équipage et harnois propre à labourer"...

(16 juin 1717) AD 54 3E1989

lequel adeclare  
 quil renague le mais de son propre mouvement a de clape' avoir donne'  
 donation tant et comme par ces presentes il donne a claud' thouvenin  
 veu et entend son fil majeur dans demeurant dudit sechamps par pure  
 quelle soit vraye et vraye donation a cause de mort, quatre chevaux  
 pour les causes et raisons quil a en sa conscience, une cavalle sous poil gris de soury, un cheval  
 en a et y ayant sous poil noir Ronsin, une cavalle sous poil noir, et un  
 este' obligé cheval sous poil blanc qui sont presentement dans la  
 et a signé maison dudit donateur avec deux petits poulins lun sous  
 impressement de poil noir et lautre gris de soury, néantmoins quoy quil soit  
 selon son script dit que ledit donateur donne un cheval hongre sous  
 G. M. dit que ledit donateur donne un cheval hongre sous  
 poil blanc, et veu et entend quaudit cheval blanc  
 et luy sera donne' un cheval Isabelle hongre, veu et  
 entend quil aura aussy un chard avec tous son équipage  
 une charue avec son équipage et harnois propre a labourer  
 luy donne en outre six jours de bled emblave' et six jours  
 de mariage, et au cas que se vient venue amoureuse je veux