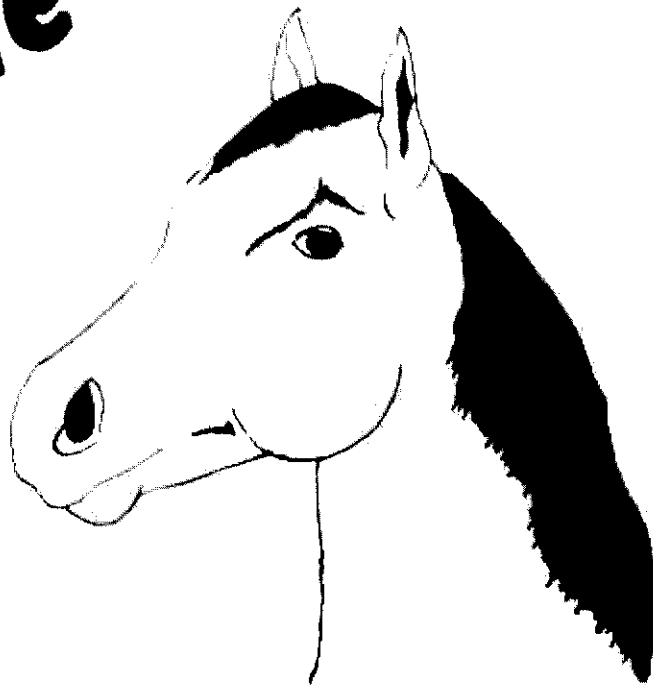


**Colloque
sur le cheval**



Le cheval au Québec

CONSEIL DES PRODUCTIONS
ANIMALES DU QUÉBEC

Centre municipal des Congrès du Québec

28 avril 1984

Québec 

Conférenciers et collaborateurs

Histoire du cheval au Québec

Conférencier: Paul Bernier, historien, Ministère des Affaires intergouvernementales du Québec, Québec.

L'importance économique des chevaux au Québec en 1984

Conférencier: Jacques Thériault, économiste agricole, Direction de la planification, M.A.P.A.Q., Québec.

Chevaux légers

Collaborateurs: René Bouthillier, président, Fédération chevaline du Québec, Granby.
Michel Grégoire, éleveur et propriétaire du Ranch des montagnards inc., Auclair.
Roger Tardif, membre du comité du cheval, Québec.

Chevaux de trait

Collaborateurs: Henri Couture, éleveur de chevaux, St-Prospér.
Jean-Guy Gélinas, agronome, Division chevaline, Services vétérinaires, M.A.P.A.Q., Québec.
Réal Sorel, éleveur de chevaux, Roxton-Pond.

Chevaux de course

Collaborateurs: Marcel Cousineau, chef de division des fermes d'élevage et d'entraînement, Régie des loteries et des courses du Québec, Montréal.
Bernard Grosleau, secrétaire, Association des éleveurs de chevaux Standardbred, Montréal.
Pierre Lévesque, éleveur de chevaux, Ferme Angus, Bedford.
Roger Jolicoeur, vice-président exécutif, Hyppodrome Blue Bonnets Inc., Montréal.

Aménagement des écuries et qualité de l'air

Conférencier: Gaétan Gingras, ingénieur et agronome, bureau régional du M.A.P.A.Q., Charny.

Collaborateurs: Roger Tardif, traducteur.
Michel Fortier, ingénieur et agronome, Direction de l'hydrologie agricole du machinisme et des constructions rurales.

Les pâturages

Conférencier: Dominique D. Rony, agronome, D.Sc. nutrition, chercheur, Station de recherche de Deschambault, M.A.P.A.Q.

Collaborateur: Gilles Dupuis, agronome, chercheur, Station de recherche de Deschambault M.A.P.A.Q.

Sevrage du poulain

Conférencier: Françoise Corriveau, agronome, St-Hyacinthe.

Collaborateur: Anicet Brault, médecin vétérinaire, I.T.A., La Pocatière.

Médecine préventive

Conférencier: Gilles Saint-Denis, médecin vétérinaire, Ste-Thérèse de Blinville.

HISTOIRE DU CHEVAL AU QUÉBEC

Paul Bernier

Pour arriver jusqu'à nous, le cheval a dû parcourir un très long chemin. Long chemin au sens propre comme au figuré. D'abord parce que dans l'évolution des espèces qui relie la préhistoire au monde actuel, le cheval a subi des transformations importantes avant de devenir le solipède qu'on connaît aujourd'hui. Ensuite parce que les chevaux que l'on trouve de nos jours en Amérique sont tous, sans exception, descendants d'animaux apportés de l'extérieur, principalement d'Europe. Je vais tenter de vous résumer dans les prochaines minutes comment, à partir de ces animaux importés, la présence du cheval s'est assurée en Amérique, et comment elle a évolué en formant graduellement des variétés de chevaux originales, aux caractéristiques distinctes de celles de leurs races d'origine.

DE LA PRÉHISTOIRE AUX EXPLORATIONS

Le chemin parcouru au sens figuré, c'est-à-dire l'évolution biologique, est assez généralement connu. Le cheval a durant la préhistoire une sorte d'ancêtre qui à première vue ne lui ressemble pas beaucoup. Dans les musées du cheval comme celui de Saumur, sur les bords de la Loire, en France, vous pouvez voir le squelette d'un animal à peu près de la taille d'un gros chien ou d'un renard. C'est celui d'un cheval sous une de ses formes préhistoriques. Il va évoluer considérablement avant de donner l'animal que l'on connaît aujourd'hui: réduction du nombre de doigts qui était de cinq à l'origine, apparition des sabots, etc. Cette évolution est connue et il n'est utile de la rappeler ici que pour faire le lien avec l'évolution de l'Amérique. Il semble en effet que ce cheval primitif ait existé ici. Il aurait pu circuler, il y a des millions d'années (un ou dix millions ?) par le détroit de Behring qui faisait à ce moment communiquer l'Asie et l'Alaska au moyen d'une bande de terre pas encore submergée et surtout pas encore couverte de glaces.

Mais il y a une cassure entre ce primitif et la suite de notre histoire. Le gros renard n'a pas poursuivi sa mutation en Amérique. On ne sait pourquoi. A-t-il été décimé par les prédateurs? A-t-il repassé le détroit de Behring avant que la glaciation ne fasse sombrer sous la surface de la mer la bande de terre qui servait de passage? Tout ce dont on peut être sûrs, c'est qu'il n'a pas évolué assez longtemps pour que les Amérindiens cohabitent avec lui.

Parmi les animaux qui ont peuplé l'Amérique après la préhistoire, il n'y avait pas de chevaux modernes. Car lorsque les Européens commencèrent aux quinzième et seizième siècles à débarquer des chevaux sur le nouveau continent qu'ils exploraient, les Amérindiens ont découvert ce nouvel animal avec étonnement. Ils les prenaient pour des orignaux, ainsi que le racontent les Jésuites¹. Ils étaient d'autant plus surpris de les voir si obéissants entre les mains des Européens. On peut d'ailleurs en déduire qu'une bonne partie de la supériorité des conquistadores espagnols, Cortez et les autres, venait de la crainte qu'ils inspiraient avec leurs chevaux.

Donc, ce sont les Européens qui ont tout bonnement transplanté quelques-uns de leurs spécimens chevalins en Amérique². Les premiers ont selon toute vraisemblance été

amenés par les Espagnols. Dès son deuxième voyage, Christophe Colomb en débarque quelques-uns dans les Antilles. Il en vint en plus grand nombre pour les colonies missionnaires que les Espagnols ont fondées en Amérique centrale autour de 1500. Les Espagnols en débarqueront en tout pendant près de trois cents ans. Par exemple, Cortez en apporte au Mexique en 1519, Cabeza de Vaca dans la Floride actuelle en 1527, Pierre de Mendoza dans l'Argentine actuelle en 1537. Il est arrivé de véritables contingents. On dit que de Vaca en aurait débarqué une quarantaine, ce qui semble énorme pour les moyens et les bateaux de l'époque. Et on continue de débarquer des chevaux sur la côte de Floride: Ponce de Leon en 1521, Panfilo de Narvaez en 1528, De Soto en 1539. Lucas Vasquez de Ayllar en aurait laissé quatre-vingt dans l'actuelle Caroline du Sud à peu près à la même époque. Cela se poursuivit ainsi jusqu'au débarquement de Moncado sur la côte de Californie en 1768; il s'agit probablement du dernier envoi de chevaux fait par les Espagnols.

Ceux-ci ont néanmoins couvert passablement de territoire, et leurs chevaux se multiplient et occupent l'espace. Ils descendent vers le Sud, jusque dans les pampas, qui sont encore aujourd'hui un paradis pour les chevaux. Ils montent aussi vers le nord. On pense que dès 1500 ou 1600, des chevaux échappés aux Espagnols ont commencé à se répandre dans les plaines de l'Ouest américain où ils ont largement contribué à changer le mode de vie des Amérindiens. Ils auraient enfin atteint les plaines de l'Ouest canadien vers 1730, soit avant même qu'on débarque de leurs congénères sur la côte de Californie.

Les chevaux d'origine espagnole sont de ce fait les ancêtres les plus vraisemblables du « Mustang » et des chevaux « sauvages » d'Amérique. Car la notion de cheval sauvage est relative ici. Puisqu'il n'y a jamais eu de chevaux à l'état naturel en Amérique, les chevaux non domestiqués sont en fait des chevaux retournés à l'état sauvage, soit parce qu'ils avaient perdu leur maître à la guerre, soit parce qu'ils se sont reproduits suffisamment pour que, faute de les utiliser tous, on les laisse en liberté.

Mais les débarquements de chevaux en Amérique ne sont pas terminés. Les explorateurs anglo-saxons arrivent à la suite des Espagnols. Entre 1607 et 1617, on débarqua plusieurs groupes de chevaux anglais en Virginie. Les Hollandais en avaient vers 1725 dans la Nouvelle-Angleterre qu'ils tentaient de coloniser. En 1629, des Danois en apportèrent dans le Delaware actuel.

Il y a enfin les Français, dont les premiers débarquements de chevaux sont mal connus. Il se pourrait que les premiers fussent du côté de l'Île de Sable: des historiens affirment que le baron de Léry en a laissé à cet endroit dès 1518; d'autres disent qu'un bateau en provenance de Honfleur y a déposé les premiers vers 1612 ou 1613. Rien de tout cela n'est absolument certain.

On ne discute pas, par contre, de la date d'arrivée des chevaux en Acadie: les premiers, de race bretonne ou normande, y sont arrivés en 1609; par la suite, Poutrincourt et les Jésuites

en rapportent régulièrement jusqu'en 1616. Malheureusement, le corsaire écossais Argall pillait l'Acadie cette année-là, et le troupeau de chevaux fut emmené ou dispersé, en tout cas anéanti. Cette première dispersion annonce déjà celle de 1755, car au moment de la déportation des Acadiens, cent ans plus tard, les chevaux appartenant aux fermiers acadiens furent encore une fois confisqués comme butin de guerre ou laissés aux colons anglais qui venaient s'installer à la place des français.

PREMIERS CHEVAUX À QUÉBEC

Les prochains chevaux arrivent en Nouvelle-France, plus précisément à Québec. Cette fois, il y a deux données sur lesquelles on dispose de précisions, contrairement à tous les autres débarquements précédents, y compris ceux des Anglais et des Espagnols: c'est du moment précis de leur arrivée et surtout de leur nombre. On ne sait pas vraiment, en effet, combien de chevaux sont venus en Amérique d'Espagne ou d'Angleterre, les indications manquant totalement sur ce point. Les débarquements à Québec peuvent être au contraire chiffrés avec assez de précision, d'abord parce qu'ils sont peu nombreux, mais surtout parce qu'ils ont été pratiqués en presque totalité par le gouvernement lui-même et qu'on en retrouve la trace dans les documents officiels et les Relations des Jésuites.

Le premier cheval à mettre le pied sur le sol du Québec arrive en 1647. Il était destiné au gouverneur M. de Montmagny, don de la compagnie des Habitants³. On ne sait toutefois pas ce qu'il est devenu car il disparut rapidement de la chronique. Les premiers véritables envois commencent en 1665 sur ordre du Roi. Louis XIV a décidé — c'est la grande période de la Nouvelle-France — de prendre en mains le développement de la colonie, et d'expédier aux frais du trésor royal des chevaux qui seraient distribués aux gentilshommes et aux seigneurs. Il expédiera, entre 1665 et 1671, quelque 80 bêtes, à raison de quatorze chevaux — 12 juments et 2 étalons — par envoi⁴. Après 1671, on jugea qu'il y avait suffisamment de chevaux en Nouvelle-France et surtout qu'ils pouvaient se reproduire assez vite pour les besoins de telle sorte qu'il n'était plus nécessaire de continuer les envois.

À partir de ces quatre-vingt chevaux va se former un contingent qui atteignait les 12 000 en 1760, sans autre addition que la reproduction naturelle, c'est-à-dire sans arrivée de nouveaux chevaux de l'extérieur. Ces quatre-vingt bêtes donneront en fait naissance à la race de chevaux canadiens, et leurs descendants se répandront, par le moyen de la vente ou de la colonisation, dans une grande partie de l'Amérique du nord, en se mêlant au passage à d'autres variétés américaines en formation qu'ils contribueront à améliorer. Mais ceci est une toute autre histoire, et fait l'objet d'un volume que j'ai actuellement en préparation et qui s'attache plus précisément à l'histoire du cheval canadien.

Pour compléter la description de l'arrivée des chevaux en Amérique, il faut dire un mot sur le voyage lui-même. Comme on l'a vu plus haut, il paraissait curieux de voir un explorateur débarquer autant que quarante ou quatre-vingt chevaux d'un seul coup. C'est que les bateaux faisant à l'époque la traversée de l'Atlantique n'étaient pas de grandes dimensions — par exemple, on parle d'une capacité totale de 240 tonneaux pour les trois bateaux de Cartier mis ensemble; on peut imaginer la Grande Hermine dans le parc Cartier-Bréboeuf avec vingt chevaux dans ses cales! Il fallait entasser dans ces modestes navires les gens, les bagages, et surtout les provisions destinées aux hommes et aux bêtes pour

les six semaines que peut durer le voyage. Des animaux aussi encombrants que des chevaux étaient difficiles à caser, impossibles à maîtriser en cas de tempête et mouraient quelquefois en route faute d'exercice et d'air. Le chiffre de quatorze ou quinze chevaux par envoi sous Louis XIV indique vraisemblablement la capacité maximale des bateaux français à l'époque.

Il restait au bout du voyage une ultime épreuve: celle du débarquement. Les premiers explorateurs n'ont pas trouvé d'installation portuaires sur les côtes d'Amérique pour y accoster leurs bateaux. Il fallait laisser ceux-ci à quelque distance du rivage et se rendre à terre en barque ou en canot. En Nouvelle-France, on a même pendant longtemps laissé les bateaux océaniques à Tadoussac, faute de connaître suffisamment le fleuve ou parce que les vents étaient souvent contraires. Que faire pour débarquer les chevaux? L'historien américain Robert West Howard raconte que Christophe Colomb avait découvert une technique simple, qui d'après lui fut utilisée jusque vers 1750: on jetait tout simplement les chevaux à l'eau, et on laissait l'instinct de survie les pousser à nager jusqu'à la rive où il restait à les rassembler⁵. On présume évidemment que pour le cas où les bateaux ne remontaient pas le Saint-Laurent au-delà de Tadoussac, le reste du voyage se terminait pour les chevaux dans des barques de grande taille.

Rien n'a donc été facile pour introduire les chevaux dans ce pays. Mais, du jour où ils y sont arrivés, ils se sont enracinés pour de bon. Les quatre-vingt chevaux envoyés par le roi de France entre 1665 et 1671 étaient déjà 156 en 1685, soit le double, seulement en vingt ans d'élevage. En 1706, le groupe s'était déjà multiplié par vingt et atteignait 1872. Le nombre a continué d'augmenter avec régularité pour donner plus de 12 000 en 1760 et 30 000 en 1784⁶.

Il est important de rappeler que cette progression s'est faite sans qu'un seul cheval ne vienne s'ajouter de l'extérieur aux quatre-vingt sujets expédiés par le roi. Cette augmentation est le résultat de la qualité des animaux envoyés, de leur faculté d'adaptation au climat et du système d'élevage utilisé par les Français.

L'ÉLEVAGE EN NOUVELLE-FRANCE

Les chevaux étaient envoyés par le roi dans un but précis: fournir aux gentilshommes et aux seigneurs un encouragement à développer leurs seigneuries. C'est pourquoi les bêtes étaient à chaque année reçues par l'intendant qui faisait la liste des personnes « méritant » d'en recevoir un. Ensuite, il convenait par contrat avec chacune de celles-ci des conditions de remise. C'est ce qu'on peut voir dans un document conservé aux Archives du Séminaire de Québec intitulé: « État de la distribution qui sera faite des 12 cavallés et deux estallons envoyez de France en l'an 1667 »⁷.

Le système utilisé par l'intendant était simple, mais prouva son efficacité. Le seigneur ou la communauté religieuse qui recevait un cheval en était propriétaire et pouvait le faire travailler à son profit, sous réserve de ne pas le vendre avant trois ans; s'il advenait que le cheval périsse faute de soins ou à cause de mauvais traitements durant ces trois premières années, le bénéficiaire devait payer 100 livres au Receveur du Roi. En plus, pour encourager les seigneurs à faire de l'élevage, le Roi lui laissait les rejetons engendrés par les juments qu'on lui avait confiées. À la fin de la période de trois ans, le bénéficiaire avait le choix de remettre au receveur du Roi ou bien la somme de cent francs ou bien un des pou-

lains mis au monde durant les trois ans. Que pouvait faire un Receveur du Roi avec des poulains? Il les remettait aussitôt à d'autres seigneurs qui n'avaient pas encore de chevaux, aux mêmes conditions que ci-dessus et constituait ainsi une deuxième génération de dons. Le système pouvait fonctionner à perpétuité, tout le monde y trouvant son avantage. Il était d'ailleurs suffisamment attrayant pour les propriétaires de chevaux pour donner les résultats que l'on a vu avec les statistiques.

Mais à quoi pouvaient servir des chevaux en Nouvelle-France? Pas nécessairement au travail de la terre, quoi qu'on soit porté à penser. Il faut en effet se replacer dans la société d'ancien régime. Les Jésuites disaient en 1636: «Nous avons des boeufs et des vaches qui nous servent à labourer les terres défrichées...»⁸ Boeufs et vaches ne travaillaient pas seulement parce que la Nouvelle-France était une colonie. De façon générale, c'est le boeuf qui était le tracteur de l'époque, même pour les paysans français. En Europe, le cheval servait essentiellement à deux fins: voiturier les nobles en carrosse, et faire la guerre. De toutes façons, il ne se trouvait qu'à servir aux nobles puisqu'à la guerre seuls les officiers montaient à cheval, et que pour être officier sous Louis XIV il fallait être noble. Donc, on ne l'avait pas nécessairement expédié ici pour participer aux travaux de la ferme, mais peut-être surtout pour donner un air de noblesse à ces nouveaux seigneurs et les encourager à défricher le plus de terres possible.

Mais rien n'était pareil en Nouvelle-France: il n'existait peu ou pas de vrais nobles, pas tellement de routes carrossables — on voyageait sur les cours d'eau — et on ne pouvait utiliser sérieusement le cheval pour la guerre. Il fallut se tourner vers d'autres usages, qui ne manquèrent pas. Les chevaux arrivaient durant une période intense de défrichements, de développement des industries et de travaux pour renforcer le système de défense. L'absence de chemins d'été pousse néanmoins les gens à utiliser les chevaux en hiver pour le charroi: par exemple sortir les bois pour les chantiers de construction navale de Québec. Puis on utilise de plus en plus le cheval pour le labour, à la grande surprise des voyageurs français comme Bougainville, aide de camp de Montcalm, qui écrit: «ils préfèrent le fouet à l'aiguillon»⁹. Ce qui surprend surtout Bougainville, c'est que les gens sont propriétaires de chevaux; les gens, c'est-à-dire les habitants, et plus seulement les nobles. Il y avait là un renversement de la situation sociale par rapport à la France — et à ce qu'on avait sûrement voulu faire dans la colonie. Si le labour avec les chevaux était si répandu, c'est que beaucoup de laboureurs, autrement dit d'habitants en possédaient.

Les chevaux ont donc changé radicalement la face de la colonie étant donné leur utilisation si différente de la tradition et l'augmentation rapide de leur nombre qui favorisait la propriété au plus grand nombre, y compris aux classes sociales qui n'y auraient normalement pas eu accès. Ils ont ainsi contribué à faire évoluer les conditions sociales et finalement entraîné les réactions des autorités. Le cheval a en effet contribué à développer l'esprit d'autonomie des habitants ou en tout cas leur a fourni un moyen de le pratiquer, ce qui devenait inadmissible pour les autorités.

On a d'abord conclu que les habitants en élevaient en grande quantité, trop grande, même; on allait jusqu'à dire, comme l'ingénieur de la marine Franquet, que chaque garçon sur une ferme en âge de se marier avait son propre cheval¹⁰. Le deuxième défaut était l'usage des chevaux pour le travail de la terre ce qui, de l'avis des observateurs français était un gaspillage: le boeuf, disait-on, travaillait autant et coûtait moins

cher à nourrir. Plus encore, c'est «l'indiscipline» des gens avec les chevaux qui fait sursauter les autorités: la compétition était déjà pratiquée entre carrossiers transportant des passagers ou entre voisins en route pour la messe. L'esprit d'émulation transforma souvent de simples promenades en courses improvisées. On reprochait enfin aux gens, non seulement d'avoir trop de chevaux et de les mal conduire, mais encore de pratiquer un mauvais élevage¹¹. Par exemple trop d'avoine quand on les faisait travailler — ou courir — ou pas du tout de soins quand on ne les utilisait pas et qu'on les laissait l'hiver chercher leur pitance dans les bois. Surtout, on ne pratiqua jamais d'élevage sélectif: tous les étalons, de bonne comme de médiocre allure, étaient utilisés comme reproducteurs, ce qui permit à des animaux tarés de transmettre leurs défauts.

Les administrateurs de la colonie ont senti l'obligation de réagir, appréhendant un envahissement de la colonie par les chevaux; les règlements et ordonnances se sont mis à pleuvoir¹². On a pensé d'abord aux limites de vitesse: l'intendant Raudot interdit en 1706 qu'on mène boire les chevaux sans les tenir par le licol ou la bride; défense expresse de rester dans la voiture, où la tentation est trop forte de lancer le cheval au galop. Les intendants défendent aussi qu'on laisse galoper les bêtes trop près des églises et même qu'on les attache trop près de celles-ci, ce qui favorisait les bousculades au sortir des offices. Les interdits de ce genre sont innombrables et, selon toutes les apparences, sans succès. Aussi, les intendants perdirent patience et décidèrent de réduire le nombre des chevaux.

Raudot émit le 13 juin 1709 une ordonnance selon laquelle les habitants du district de Montréal ne devaient désormais pas garder plus de deux chevaux. Il fallait ou bien qu'ils vendent les bêtes en surplus, ou bien qu'ils les tuent. On imagine ce que cela pouvait représenter pour les habitants, mais leur goût pour les chevaux a été le plus fort, puisqu'on n'a aucune indication que des bêtes ont été égorgées. Les intendants tentèrent pourtant jusqu'à la conquête de réduire le nombre des chevaux. Peine perdue. Bougainville concluait en 1757 encore qu'il faudrait tuer des chevaux parce qu'à son avis il y en avait trop, cinquante ans après la première ordonnance de Raudot pour limiter leur nombre.¹³

Les chevaux étaient-ils si nombreux? C'est sans doute une question d'opinion. On a vu la progression numérique du troupeau, effectivement rapide. Mais la population augmentait elle aussi. Si on compare les statistiques de la population chevaline à celles de la population humaine, on constate ceci: le rapport entre les deux reste stable pendant à peu près deux cents ans, soit, en gros, de 1700 à 1900; ce rapport est de un cheval pour cinq personnes. C'est en 1716, plus exactement, que ce rapport est atteint: 20 890 personnes contre 3786 chevaux. Par la suite il s'est maintenu à peu près au cinquième de la population humaine quelle que soit la conjoncture. En 1760, on comptait 12 000 chevaux pour 60 000 personnes, en 1861, c'était 250 000 pour 1,1 millions, en 1891, 344 000 chevaux pour 1,4 millions de personnes, si on consulte les chiffres fournis par les Recensements du Canada concernant la Province de Québec. Et pourtant on n'a jamais parlé de la nécessité de diminuer le nombre de chevaux après le régime français. Que peut-on en conclure? Que le système d'élevage du cheval avait trop bien réussi en Nouvelle-France au goût de ses responsables, et qu'il risquait d'entraîner des modifications sociales inquiétantes pour les autorités qui sentaient leur petit monde échapper à leur contrôle? Ou encore que l'organisation sociale et économique de la colonie n'était pas faite pour absorber un tel nombre de chevaux?

RÉGIME ANGLAIS ET COMMERCE DE CHEVAUX

On n'eut pas le temps d'en venir à la confrontation ouverte, car la conquête vint tout simplement mettre un terme au régime français pour le remplacer par un régime anglais. Le plus important changement qui en découlait, en tous cas pour la situation des chevaux, c'est que dorénavant les frontières de la vallée du Saint-Laurent seraient ouvertes et qu'il se produirait à partir de ce moment une circulation intense des chevaux, importation, exportation, qui ne s'était jamais produite sous le régime français.

On sait qu'il n'est pas entré de chevaux en Nouvelle-France après les envois royaux de 1665-1671. Il semble bien qu'il n'en soit pas sorti beaucoup plus. D'abord le commerce avec les colonies anglaises était défendu, pour des raisons stratégiques et pour contrer le commerce illicite des fourrures. Le Roi a plutôt tenté de favoriser l'exportation des chevaux de Nouvelle-France vers d'autres colonies françaises, soit les Antilles.¹⁴ Les coûts de transport, qui équivalaient à deux fois le prix du cheval lui-même, ont fait échouer toute tentative de commerce.

Par contre, en devenant par suite du Traité de Paris une colonie anglaise, la Province de Québec — c'était désormais son nom — pouvait commercer avec la Nouvelle-Angleterre. Et les acheteurs américains n'ont pas tardé à venir s'approvisionner en chevaux dans la vallée du Saint-Laurent. Un voyageur européen, le marquis de Chastellux, affirme en avoir rencontré qui venaient depuis 1770. Le plus ironique, c'est que plusieurs chevaux étaient ensuite revendus par les américains aux Antilles... Le secret? Les armateurs de bateaux anglais ou américains chargeaient sans doute moins cher pour le transport des chevaux.

Le commerce des chevaux s'est développé suffisamment pour passer dans les moeurs, pour ainsi dire. Déjà, pendant la guerre d'Indépendance, des agitateurs américains se faisaient passer pour des commerçants de chevaux. C'est le cas du colonel John Brown, que le Congrès du Massachusetts avait envoyé au Canada à l'hiver de 1774-75 pour qu'il incite la population à se soulever contre l'Angleterre. En 1797, un certain David MacLane réutilisera le même stratagème, dans les mêmes intentions¹⁵. Le commerce des chevaux était donc suffisamment considérable pour servir de couverture à d'autres activités. Il l'était au point de donner naissance à un marché de chevaux. Ce marché qu'on appelait le Tattersall's se tenait vers 1830 dans une arrière-cour de la rue Saint-Jacques, la rue des affaires depuis toujours à Montréal. La demande était suffisante pour soutenir les prix, à tout le moins pour les chevaux d'excellente qualité: on raconte que des trotteurs canadiens pouvaient se vendre jusqu'à 700 dollars sur les marchés de Boston ou de New York. Pour les chevaux moyens, les prix étaient cependant plus modestes. Les chevaux élevés au Canada se vendaient autour de 100 dollars aux États-Unis¹⁶. Si les prix pouvaient monter aussi haut, c'est que les chevaux étaient achetés comme trotteurs et que les courses prenaient de l'importance et de la popularité aux États-Unis, en particulier dans les états du Kentucky et de New York.

Qu'est-ce qui attirait les acheteurs de chevaux américains ici? D'abord les prix relativement bas et la certitude de trouver des chevaux d'excellente qualité, parce que les descendants des chevaux apportés par les Français avaient développé des caractéristiques de résistance qui avaient fait toute leur renommée.

Non seulement les Américains sont venus chercher beaucoup de chevaux, mais encore ils en ont apporté en échange. Autour de 1800, une variété d'ambleurs élevés dans le Rhode Island, le Naragansett Pacer, s'était taillé une solide réputation aux États-Unis, réputation qui s'est répandue jusque dans la vallée du Saint-Laurent. Et les commerçants américains ont profité de cette renommée pour proposer aux habitants des ambleurs Naragansett en échange de leurs chevaux. Les Canadiens se sont effectivement pris d'affection pour le Naragansett et ils en ont acheté beaucoup qu'ils ont même croisé avec leurs propres chevaux.

Qu'est-ce qui a fait chez l'habitant la popularité de ce cheval? On peut penser qu'outre les qualités du Naragansett, le fait qu'il soit un ambleur lui permettait de trotter relativement à l'aise sur les chemins cahoteux, et d'être excellent, semble-t-il, dans les courses sur de petites distances qu'on faisait sur la glace. Et finalement, en procédant par troc, les cultivateurs n'étaient pas confrontés à un problème de liquidités, toujours crucial chez des producteurs constamment à la merci des prix du marché.

Il n'est pas facile de chiffrer les exportations de chevaux. Selon les statistiques contenues dans les documents parlementaires, le nombre de chevaux exportés varie considérablement d'une année à l'autre¹⁷, par exemple de 8 en 1806 à 146 en 1816, sans que l'on sache trop pourquoi. À l'époque du Tattersall's, il passe de 707 en 1829 à 114 en 1832. C'est surtout au milieu du siècle que le nombre se met à progresser avec régularité. Il passe subitement à 3345 en 1849 et grimpera à un sommet de 19 000 en 1863. Il n'est jamais spécifié vers quelle destination sont exportés ces chevaux, mais on peut présumer que c'est en bonne partie vers les États-Unis, un marché tout proche, où la demande était forte et vers lequel les coûts de transport étaient les moins élevés.⁺⁺ Beaucoup d'acheteurs de chevaux ramenaient les bêtes à pied, sur la glace du lac Champlain en hiver. Il reste à expliquer comment il se fait que le commerce des chevaux ait pris bien avant 1800 une importance considérable sans que les statistiques le révèlent ainsi, du moins avant 1849. Cela peut s'expliquer, à notre avis, par un problème de statistiques. On peut facilement imaginer que beaucoup des ventes de chevaux n'étaient tout simplement pas comptabilisées officiellement. C'est seulement à partir de 1849 que l'on aurait organisé les données sur le commerce alors qu'apparaissent les chiffres révéraient essentiellement aux produits exportés par bateaux.

Il faut ajouter, pour terminer cette période, qu'entre la conquête et 1850, l'agriculture glisse graduellement vers une situation difficile, malgré des changements survenus avant le début du dix-neuvième siècle. On a créé en 1789 la Société d'agriculture de la province du Bas-Canada et deux sociétés régionales virent aussitôt le jour, celles des districts de Montréal et de Québec. Les sociétés agricoles des districts de Trois-Rivières, Gaspé et Saint-François verront le jour respectivement en 1818, 1821 et 1832, c'est-à-dire une bonne trentaine d'années plus tard. Ces organismes avaient pour but d'encourager les progrès de l'agriculture en encourageant le développement de nouvelles techniques d'élevage aussi bien que de culture des terres. Il faut se rappeler qu'il n'y avait pas d'enseignement de l'agriculture au Bas-Canada, pas plus que sous le régime français, et que les habitants

⁺⁺ • La guerre civile américaine créa une forte demande de chevaux qui explique les sommets des années 1860.

devaient se débrouiller seuls, avec l'expérience acquise de génération en génération.

En 1816, la Chambre d'assemblée, le Parlement, formait aussi un comité chargé de s'enquérir de l'état de l'agriculture dans le Bas-Canada.¹⁸ Le comité concluait au sujet du cheval qu'il existait sur le territoire de très bons éléments, mais que l'élevage devait être plus sélectif, en un mot qu'on choisisse les étalons devant servir de reproducteurs parmi les meilleurs éléments et qu'on écarte les plus médiocres de la reproduction.

Un des principaux moyens d'action des sociétés d'agriculture était de remettre des prix à l'occasion des expositions de district. En 1818, l'Assemblée législative avait décidé de fixer « l'octroi » pour l'agriculture — on dirait aujourd'hui le budget du ministère — à 2000 livres. C'est une bonne partie de cet argent qui allait à l'organisation des expositions et aux prix pour les meilleures bêtes.

DÉVELOPPEMENT DES COURSES

Une autre activité s'est développée indépendamment des sociétés d'agriculture qui pouvait elle aussi constituer une forte incitation à l'amélioration des chevaux: les courses.¹⁹ Faire courir les chevaux n'était pas nouveau pour les habitants. On a vu que les intendants devaient prendre tous les moyens pour les en dissuader. Mais ce qui se répandit avec l'arrivée des garnisons et des colons anglais qui suivit la conquête, ce sont les courses organisées, c'est-à-dire réglementées comme le voulait la formule développée en Angleterre. Les premières courses se sont d'ailleurs déroulées sur les Plaines d'Abraham à Québec, le premier juillet 1767; le gagnant était un des officiers de la garnison qui avaient organisé l'événement. Les courses vont continuer sur les Plaines, au point qu'on y fonde en 1789 un club de courses de chevaux, le Québec Turf Club. Il va de soi que les membres fondateurs de ce club étaient anglophones.

Il se pratiqua en effet une polarisation ethnique et même religieuse autour des courses de chevaux de telle sorte que celles-ci, qui auraient pu entraîner les cultivateurs francophones vers l'amélioration de leurs élevages, se développèrent plus facilement dans la partie anglophone de la société.

Il y a eu de la méfiance à l'endroit des courses chez les élites francophones. D'abord l'Église, qui menace d'excommunication en 1791 les habitants de Saint-Jean-Port-Joli parce que ceux-ci organisent des courses le dimanche. Mais il y a aussi des observateurs laïcs comme le journal *La Minerve*. Celui-ci faisait des reportages sur les courses de chevaux, mais déplorait souvent les « désordres » que ces événements occasionnaient: d'abord, on y vendait des boissons alcoolisées, ensuite il se produisait des bagarres entre les soldats de la garnison et les spectateurs francophones. En 1833, aux courses de Montréal, une telle bagarre entre les deux camps dura trois jours et se termina par la mort d'un canadien. Ce dernier événement se situe en plus durant la période troublée qui précède les révoltes de 1837-38. Il n'était donc pas étonnant que des gens bien intentionnés demandent purement et simplement la suppression des courses.

Même chez les anglophones, on n'était pas convaincu que les habitants devaient participer aux courses. Le *Quebec Mercury*, par exemple, croyait plutôt que la possibilité de participer ou même d'assister aux courses favorisait la « paresse naturelle » des canadiens et les détournait de leur travail.

Les autorités ont tout de même tenté d'encourager les canadiens à participer à ces compétitions. Le gouverneur Craig

décidait en 1808 d'accorder une bourse de quinze guinées au vainqueur d'une course de trois fois deux milles pour tout cheval élevé dans le pays et qui soit la propriété d'un cultivateur canadien. La raison de cet encouragement était qu'on voulait inciter les habitants à soigner mieux et améliorer leurs races de chevaux. Un peu plus tard, ce sont des organisateurs de Québec qui créeront une coupe de vingt piastres pour une course entre les chevaux des habitants seulement; c'était en 1829. Enfin, en 1836, Sa Majesté Guillaume IV donne une bourse de cinquante guinées pour un cheval élevé dans la province du Bas-Canada. Cette bourse deviendra une des plus célèbres de l'histoire des courses au Canada: le King's Plate — ou Queen's Plate, selon qu'il s'agit d'un souverain régnant ou d'une souveraine.

En dépit de ces bourses, l'intégration des canadiens-français dans les courses a beaucoup tardé. Il faudra attendre 1865 pour que, par exemple, soit fondé le premier club de courses où les francophones paraissent avoir de l'influence: le Club de courses au trot du district de Saint-Hyacinthe. Ce n'est pourtant pas le manque de fierté qui aura manqué aux habitants pour qu'ils tardent ainsi à joindre le monde des courses organisées. Ils avaient de toute évidence cultivé un véritable amour du cheval et le goût du maquignonage depuis le régime français puisqu'ils en élevaient beaucoup et les faisaient courir dès cette époque. Cet intérêt pour les chevaux ne diminua en rien avec le dix-neuvième siècle si on en croit le tableau que fait le journal *Le Canadien* de l'attitude des habitants à l'égard de leurs bêtes. L'article est du 9 octobre 1822:

« Je ne connais aucun du Four-in-handclub, monté dans sa loge, pour être aussi fier que l'est un paysan canadien guidant son chétif cheval. Il n'est que vivacité et gaieté, il parle alternativement à son cheval et au voyageur. Il fait remarquer les points de vue agréables, et si sa voiture ou son harnais se déränge, il descend, les remet en bon état, et se précipite sur son siège. Il débarque à toutes les côtes, et complimente son cheval en lui disant: « Ah! pauvre cheval! Vous avez un bon maître »

Le ton est un brin moqueur, mais il ne démentit pas la légendaire attitude des habitants à l'égard de leurs chevaux. Comment des maquignons aussi convaincus ont-ils pu rester ainsi à l'écart des courses? Possiblement pour une raison de mentalité: ils ont pratiqué des courses dès qu'ils ont eu des chevaux, sans organisation, sans réglementation, pour le seul plaisir de faire trotter des chevaux. Les courses « à l'anglaise », ainsi qu'on appelait au début les courses réglementées, l'ont possiblement rebuté par l'encadrement qu'elles impliquaient. Quand les francophones ont commencé à s'intéresser aux courses de chevaux vers la fin du XIXe siècle, ce ne sont plus des habitants, mais une nouvelle couche sociale d'amateurs de chevaux: des gens d'affaire pour qui il s'agit d'un divertissement et non d'un mode de vie, ou encore d'un investissement qui doit rapporter.

GRANDES RÉORGANISATIONS DANS L'AGRICULTURE

Pour que l'habitant soit sérieusement amené à améliorer ses méthodes d'élevage et de culture, il faudra tout de même attendre les années 1850. Une époque de grandes réformes dans l'agriculture commence à ce moment. L'habitant, pour sa part, jouissait d'une fort mauvaise réputation. Un commentateur écrivait à la Société d'agriculture du Bas-Canada qu'un « canadien semble n'apprécier son animal qu'en proportion du temps

pendant lequel il peut souffrir de la faim sans périr ». Il y avait une bonne part d'exagération dans cette observation, mais n'oublions pas que l'habitant avait toujours élevé « à la bonne franquette ». Les recettes de cette nature ayant eu un succès relatif, les réformes s'imposent finalement. En 1847, on remplaça la Société d'agriculture de la province de Québec — fondée en 1789 et qui n'avait jamais fait le travail qu'on attendait d'elle — par la Société d'agriculture du Bas-Canada. Celle-ci avait pour mission de superviser efficacement les activités des sociétés des différents districts. L'Assemblée législative charge de son côté le député de Rimouski, Joseph-Charles Taché, de faire une enquête générale sur l'état de l'agriculture dans le Bas-Canada. Cette grande enquête de 1850 aboutira à la conclusion que l'agriculture de la province est dans un état quasi désastreux et que de grands changements sont nécessaires²⁰. On verra plus loin ceux qui concernent le cheval.

La Société d'agriculture du Bas-Canada, nouvellement fondée, procède immédiatement à une consultation, un « sondage » auprès d'experts, d'agronomes et de cultivateurs, sur les moyens à prendre pour améliorer la situation, et dont les commentaires furent joints au rapport de J. C. Taché. Les suggestions pour améliorer l'élevage des chevaux se divisent en deux grands courants d'opinions: premièrement, procéder à une série de croisements des chevaux que possédaient les cultivateurs avec des chevaux plus gros importés de l'extérieur afin de renforcer les premiers; deuxièmement, restreindre au contraire l'importation et les croisements, mais tenir une sélection sévère des reproducteurs afin de régénérer le contingent de chevaux du Bas-Canada et de retrouver ainsi la race canadienne pure.

Ni l'une ni l'autre tendance n'a pris le dessus du jour au lendemain. Pour commencer, le gouvernement, à la suite du rapport Taché, avait décidé de donner un sérieux coup de barre dans l'agriculture et de réformer les institutions avant d'aller aux pratiques agricoles. En 1852, on créa le Bureau d'agriculture, assisté d'une Chambre d'agriculture. En 1869, année de la mise en place de l'administration de la province de Québec par suite de la Confédération, le Bureau devint le Conseil d'agriculture, qui ne tardera pas à prendre le nom de ministère de l'agriculture. Bureau, conseil ou ministère, l'objectif restait toujours le même: répandre l'enseignement de techniques nouvelles et efficaces au moyen de conférences, de publications ou de prix aux expositions. Le Bureau prenait en fait la place des grandes Sociétés d'agriculture.

C'est en bonne partie à la suite de l'enseignement propagé par ces organismes que la théorie des croisements de chevaux canadiens avec des sujets anglais se répandit et devint une sorte de doctrine. Le Bureau d'agriculture publiait en effet le *Journal de l'agriculteur et des travaux de la Chambre d'agriculture du Bas-Canada*. On appela par la suite cette publication *L'Agriculteur*, puis *Le journal d'agriculture* et enfin *Le Journal d'agriculture illustré*. Le médium restait le même par son contenu: journal officiel du ministère, dont les colonnes étaient ouvertes aux spécialistes qui discutaient des théories de l'agriculture et de l'élevage. On discuta beaucoup, dans ces publications, du principe de croisement et de son application dans le Bas-Canada, mais aussi, du principe opposé de l'épuration par sélection, cette idée gardant toujours des promoteurs.

Un auteur expliquait par exemple que le croisement des chevaux élevés par des cultivateurs avec des mâles de pur-sang produisait des chevaux plus légers, capables de vitesse et de tempérament courageux²¹. Un autre écrivait au contraire

que les Anglais n'avaient pas du tout amélioré leurs races de chevaux par le croisement, mais qu'ils les avaient simplement fait ainsi disparaître pour les remplacer par d'autres de leur création; le meilleur exemple étant le cheval de course — le pur sang anglais d'aujourd'hui — qui était un produit complètement différent du cheval arabe et de la jument normande dont il provenait²².

Je résume ici des débats qui ont occupé bien des pages des publications agricoles de l'époque. Comment se fait-il que subitement on discute aussi fermement de ces principes? Nous nous trouvons devant une époque de réformes, rappelons-le, celle où apparurent dans le monde agricole les grands agronomes du dix-neuvième siècle, les William Evans, Joseph Perreault et George Barnard. Ces hommes avaient de fortes personnalités de réformateurs et ne s'entendaient pas toujours sur les moyens à prendre pour mener à bien les améliorations. Il s'ensuivit de sérieuses discussions qui ont contribué à secouer les idées reçues dans l'agriculture.

Selon l'adhésion de leurs responsables à une méthode ou l'autre, les sociétés locales d'agriculture encouragèrent le croisement avec les chevaux importés ou au contraire la sélection des chevaux déjà élevés au Canada. À l'exposition agricole de Montréal de 1858, par exemple, on avait décidé de donner le *triple* du prix habituel aux chevaux bien classés pourvu qu'il s'agisse de bêtes mâles importées d'Europe²³. En contrepartie, des sociétés comme celle de Bagot primaient plutôt des étalons qui appartenaient à la race canadienne et encourageaient les cultivateurs à maintenir la pureté de leur élevage²⁴.

De fait, une bonne partie de la discussion sur l'utilité du croisement venait de ce qu'on ne savait trop si, à cette époque, la race de chevaux canadiens avait ou non complètement disparu et avait été complètement assimilée par les chevaux amenés des États-Unis, d'Angleterre et de France. C'est pourquoi en 1868, la Chambre d'agriculture décida de faire une nouvelle enquête auprès des sociétés d'agriculture pour vérifier si dans chacun de leurs comtés il restait encore des chevaux canadiens de race *pure*²⁵. La réponse fut quasi unanime: elle avait, disait-on, complètement disparu comme race pure. Cela donna un argument final à ceux qui tentaient de faire adopter l'idée de l'élevage par croisement.

Si on excepte la situation précaire de la race canadienne, comment se porte, si on peut dire, le cheval à l'époque de la Confédération? Assez bien malgré tout: il y a au recensement de 1861 quelque 248 500 chevaux dans la province de Québec; celle-ci compte à ce moment 1 111 500 âmes. Au recensement de 1871, on est rendu à 253 700 chevaux et 1 191 500 humains, ce qui indique une relative stabilité de la population chevaline en dépit des exportations, importantes, rappelons-le. Donc la production est aussi élevée que l'exportation. Au surplus, la quantité de chevaux par rapport à la population humaine se maintient toujours à un contre cinq, ce qui indique que depuis à peu près 1720, comme on l'a déjà noté, l'élevage des chevaux suivait de très près le développement de la province. C'est seulement avec le vingtième siècle que la population chevaline, graduellement remplacée par la machine et le tracteur, va plafonner puis diminuer.

Mais en 1866, la situation dans l'agriculture en général est encourageante. Le rapport sur l'agriculture pour cette année-là indique qu'il existe 73 sociétés d'agriculture — un sommet jamais atteint — et que ces sociétés organisent annuellement des expositions de comtés afin de favoriser l'émulation. Quant

à l'enseignement, qui a toujours fait défaut à nos cultivateurs, il se prodiguait entre autres à l'École d'agriculture de Sainte-Anne-de-la-Pocatière où depuis 1863 on pouvait suivre un cours de zootechnie et d'art vétérinaire²⁶.

Cette situation ne cesse pas pour autant de s'améliorer. En 1869, le Conseil de l'agriculture décidait de favoriser l'élevage d'une race pure et choisit de repartir avec la race canadienne: on chargea le vétérinaire provincial, le Dr Têtu, de juger de la qualité et de la pureté des étalons que les cultivateurs voudraient faire identifier et classer avec la race canadienne. Une prime fut accordée aux sociétés d'agriculture qui présenteraient les trois meilleurs²⁷. Dès l'année suivante, le ministre de l'agriculture, Louis Beaubien faisait abroger la prime de \$80 qui avait été instituée pour les sociétés importantes des étalons²⁸.

La race canadienne n'était cependant pas le seul objet des soins du ministère. Un des plus grands projets mis sur pied par les autorités est certainement celui du Haras national. En 1872, un agriculteur d'origine française, Émile Bonenfant, soumit un projet de haras: il serait acheté 24 étalons en Europe ou au Canada pour former le noyau de cet élevage. C'est dire qu'on ne prétendait pas se concentrer sur une seule race. On l'installerait sur des terres du ministère dans les environs de Montréal. Le gouvernement décida d'accorder un subside annuel de cinq mille dollars tandis que le reste du financement serait assuré par une compagnie qui vendrait six cents actions d'une valeur de cent dollars chacune dans le public²⁹. Le projet a cependant tardé à se réaliser, au grand désespoir du ministère. La seule explication qu'on puisse trouver à ce retard, c'est que la souscription publique n'a pas marché suffisamment pour assurer le financement de l'opération.

Il faut aussi penser que le projet, tout intéressant qu'il fut, devait absolument impliquer les cultivateurs. Or à cette époque, beaucoup n'étaient pas convaincus qu'il soit nécessaire de déboursier un prix en apparence élevé pour faire couvrir leur jument et préféraient la mener à un étalon moins prestigieux, mais moins coûteux. D'ailleurs les sociétés d'agriculture expérimentaient l'indifférence des habitants à l'égard des étalons de prix puisque ceux qu'elles importaient à l'intention des éleveurs du district étaient beaucoup moins en demande que prévu et même sous-utilisés.

En 1889, on reprit sérieusement l'idée du Haras national sous l'impulsion de Louis Beaubien, ministre de l'agriculture. On parlait cette fois d'un capital de 100 000 dollars et de cinquante étalons, percherons, normands ou bretons. Le haras fut finalement inauguré en 1890 avec 33 étalons dont deux de race normande qui resteront célèbres: Holopherne et Marquis de Puisaye³⁰. En pratique, les services des étalons du haras allèrent surtout vers les fermes expérimentales. Une question de coût autant que d'habitude n'incita pas les cultivateurs à y recourir pour leurs juments: pour que le haras envoie un étalon, il fallait au préalable envoyer 6 billets — autrement dit des chèques post-datés — de 80 piastres. Cela faisait une somme considérable, trop sans doute pour les cultivateurs, même si les chevaux améliorés pouvaient se vendre par la suite jusqu'à 2000 dollars contre 150 pour des «chevaux de buggy».

Même si le haras gardait des chevaux de pure race, il ne semblait pas qu'il fut dans l'obligation de tenir des livres de généalogie. Le seul système d'enregistrement qu'on organisa à l'époque pour les chevaux concernait la race canadienne. À l'issue de l'exposition provinciale de Québec en 1887 —

où on avait semble-t-il prouvé qu'il restait encore des animaux de race canadienne — le Conseil d'agriculture avait créé un comité chargé de faire rapport sur l'opportunité d'ouvrir des livres de généalogie pour le cheval canadien. Ces livres furent effectivement commencés en 1889 sous la responsabilité de la Commission qui était jusque là chargée de la généalogie du bétail de race canadienne³¹. On peut mentionner, pour fins de comparaison, que les britanniques avaient ouvert les livres du cheval anglais dès 1791. Le Conseil d'agriculture prévoyait même une sorte de garde des chevaux semblable au système des intendants sous le régime français: le gouvernement pensait acheter un certain nombre des chevaux canadiens enregistrés et les confier à des cultivateurs, qui les feraient travailler à leur profit; les rejets resteraient cependant la propriété du Conseil qui les distribuerait ensuite aux sociétés d'agriculture pour fins de reproduction.

Pour renforcer l'intérêt et la solidarité des éleveurs de canadiens, on fonda en 1895 la société des éleveurs de chevaux canadiens. Celle-ci vit le jour sous l'impulsion du Dr J.A. Couture, vétérinaire en chef du ministère de l'agriculture, qui parcourait le Québec depuis l'ouverture des livres de généalogie afin de juger de l'authenticité des chevaux qu'on voulait faire inscrire dans le «Stud Book». Cette société n'a pas cessé, jusqu'à aujourd'hui, de défendre non seulement l'existence, mais encore la propagation de la race de chevaux canadiens.

Les gouvernements ont continué au début du vingtième siècle à s'occuper de chevaux en général et du canadien en particulier. D'abord parce qu'on considérait qu'il pouvait s'agir encore d'un produit d'exportation, en particulier vers la Grande Bretagne où à la fin du siècle précédent la proportion chevaux/humains était de un pour vingt, soit quatre fois moins élevée qu'ici. D'autre part, les fermes expérimentales avaient leur propre élevage de chevaux au même titre que les expériences qu'elles pouvaient faire dans le domaine agricole. À propos du canadien, le ministère fédéral de l'agriculture proposa, par le Dr J.G. Rutherford, que soient refaits les livres de généalogie de la race; on prétendait que trop d'animaux inscrits ne présentaient pas suffisamment de pureté. Sur l'opinion du Dr Rutherford qu'il ne restait pas suffisamment d'éléments de pure race canadienne, on lança un programme d'élevage de cette race à la station expérimentale de Cap-Rouge en 1913; on le transféra par la suite, soit en 1919, à la ferme de Saint-Joachim; le programme a finalement été continué sur une base réduite à la ferme de La Pocatière³². Le ministère de l'agriculture du Québec a lui aussi maintenu un élevage d'aïnes de bêtes à la ferme de Deschambeault jusqu'en 1981, date à laquelle le troupeau a été vendu aux éleveurs.

Nous arrivons ainsi dans le vingtième siècle, qui est plutôt le siècle de la machine que celui du cheval. Le nombre de ceux-ci se mit à plafonner dès le tournant du siècle, c'est-à-dire qu'il cessa d'augmenter à la même vitesse que la population humaine. Dans les années 1930, années de crise, il resta au-dessous de 300 000 et l'avènement du tracteur sur les fermes vint porter un coup fatal à son rôle d'animal de travail et de force motrice. Le processus, qui a connu sa phase finale à la suite de la prospérité et de la mécanisation qui suit la deuxième guerre, avait déjà commencé longtemps avant, mais très graduellement.

Vers 1830, par exemple, on utilisait le cheval sur un moyen de transport appelé le «horse boat». Il s'agissait d'un bateau muni de roues à aubes; celle-ci étaient actionnées par des cabestans entraînés par des chevaux tournant autour. Ce sont

donc les animaux qui produisaient l'énergie servant à faire avancer le bateau. Ce système ressemble à un autre, employé même durant le vingtième siècle, et appelé par les cultivateurs le « haspar », une déformation de « horse power ». Il s'agissait d'une sorte de tapis roulant incliné que le cheval gravissait sans jamais avancer, mais qui serait à actionner un arbre qui à son tour faisait fonctionner une batteuse, ou toute autre machine de ce genre. L'ancienne machine s'appelait de son vrai nom « trépineuse ». Aujourd'hui, retour des choses, on utilise sous le nom de « treadmill » un tapis roulant actionné par un moteur qui sert à faire faire de l'exercice aux chevaux.

Je fais le parallèle entre ces deux appareils pour montrer que le cheval jouait dans les deux cas, même à cent ans d'intervalle, le rôle d'un moteur immobile; il perdait toute son utilité dès qu'on peut trouver une machine susceptible de fonctionner sans arrêt. Les « horse boats » qui servaient vers 1830 et 1840 faisaient la traverse de Lévis à Québec et entre Montréal et Longueuil; dès que la vapeur eut fait ses preuves, les « horse boats » ont disparu. De même le « haspar » a vite trouvé son remplaçant quand le développement du moteur à explosion a permis graduellement aux fermiers de faire l'achat d'engins fixes puis de tracteurs.

L'historien doit penser à s'arrêter ici. Je ne prétend pas en effet vous faire le portrait d'une situation du cheval à l'heure actuelle, situation que vous connaissez mieux que moi et que ce colloque va contribuer à faire connaître à plus de monde, je n'en doute pas. Ce que j'ai tenté de faire pour ma part, c'est de vous résumer l'aventure que le cheval a vécu entre le moment où ce continent a commencé à exister et celui où, par suite des changements radicaux survenus dans le mode de vie des hommes, la situation et le rôle du cheval ont changé eux aussi du tout au tout.

NOTES

1. *Relations des Jésuites*, vol. 50 (1665), p. 80.
2. Les débarquements de chevaux sont relatés dans Robert West Howard, *The Horse in America*, Chicago, Follett, 1965, 287 p.; Roger Longrigg, *The History of Horse Racing*, London, MacMillan, 1972; David Street, *Horses, a Working Tradition*, McGraw Hill Ryerson, Toronto, 1976; Robert-Lionel Séguin, « Le cheval et ses implications historiques dans l'Amérique française », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 1951 (vol. 2), pp. 227-251.
3. *Relations des Jésuites*, vol. 30. p. 182.
4. Voir *Rapport de l'archiviste de la Province de Québec*, 1930-31, pp. 1-182, Correspondance entre l'intendant Talon et la Cour, 1665-1677.
5. Howard op. cit., pp. 19-20.
6. Voir les *Recensements du Canada*, Ottawa, 1876.
7. « Etat de la distribution qui sera faite des douze cavallies et deux estallons envoyez de France en l'an 1667 », Archives du Séminaire de Québec, Polygraphie 17 no 9, 27 septembre 1667.
8. *Relations des Jésuites*, vol. 9 (1636), p. 164.
9. Bougainville, « Mémoire sur l'état de la Nouvelle-France (1757) », *Rapport de l'archiviste de la province de Québec*, 1923-24, p. 58.
10. Louis Franquet, *Voyages et mémoires sur le Canada (1752-1753)*. Québec, Imprimerie générale, 1889, p. 27.
11. Pehr Kalm, *Voyage dans l'Amérique du nord (1749)*, Montréal, Pierre Tisseyre, 1977, fol. 624.
12. Voir *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, Québec, Fréchette, 1854-56, 3 vol; Pierre-Georges Roy, *Inventaire des ordonnances des intendants de la Nouvelle-France conservés aux archives de la province de Québec*, Beauceville, L'Éclaireur, 1919, 4 vol.
13. Bougainville, « Mémoire... », op. cit., p. 42.
14. Voir la correspondance entre le roi et les intendants entre 1727 et 1734 dans *Collection de manuscrits contenant lettres, mémoires et autres documents sur le Canada*, Québec, Imprimerie Côté et cie, 1884, 4 vol.
15. *Nos Racines*, vol. 34, p. 678 et vol. 41, p. 807.
16. Robert Leslie Jones, « The Old French Canadian Horse », *Canadian Historical Review*, vol. 28, juin 1947, p. 141.
17. Voir *Journaux de l'assemblée législatives du Bas-Canada*, 1792-1860, et *Documents de la session*, Canada, 1860 et après.
18. *Journaux de l'Assemblée...*, vol. 25 (1816), appendice E.
19. Pour le développement des courses, voir Donald Guay, *Les courses de chevaux au Québec, 1647-1900*, Québec, Groupe de recherche sur l'activité physique, 1977, 105 p.
20. Rapport du comité spécial sur le rapport de la Société d'agriculture du Bas-Canada, publié dans les *Documents de la session*, 1851.
21. *Journal de l'agriculture et des travaux de la chambre d'agriculture du Bas-Canada*, février 1858, p. 163.
22. Ibid. août 1858, p. 11.
23. Ibid. août 1858, p. 11.
24. Ibid. décembre 1861, p. 102-103.
25. *Documents de la Session*, Québec, 1869, doc. 4, p. 26.
26. *Documents de la Session*, Canada, 1866, doc. 5.
27. Rapport du Conseil de l'agriculture, 12 octobre 1869, *Documents de la session*, Québec, 1869-70, doc. 2, p. 26.
28. Conseil de l'agriculture, réunion du 4 février 1870, *Documents de la session*, Québec, 1869-70, vol. 2, doc. 2, p. 53.
29. *Gazette des campagnes*, 5 décembre 1872, p. 61.
30. Voir la *Gazette des campagnes*, 1889-90.
31. *Documents de la session*, Québec, 1890, doc. 2.
32. Jones, op. cit., pp. 153-154.