

UN LIEU, UNE IDÉE

# LA POSTE AUX CHEVAUX DES ORMES

Un relais au galop des siècles

LA POSTE AUX CHEVAUX DES ORMES



**De la royauté à la république,  
ce remarquable relais de poste  
situé entre Paris et Bordeaux  
a été le témoin d'une intense  
activité de passage.**

PAR ALIX FAVRE, AUX ORMES

**B**ranle-bas de combat au relais des Ormes : le son d'un cor venant de la route se fait entendre au loin, annonçant l'arrivée imminente du courrier. Ce mot désigne alors l'homme chargé de transporter sans encombre les missives depuis leur point de départ jusqu'à leur point d'arrivée. Dès le xv<sup>e</sup> siècle et durant quatre cents ans environ, le service de poste à cheval constitue en effet le premier moyen de transport en France. Lettres puis voyageurs se déplacent par l'entremise de ce réseau qui épouse les modernités de son temps – jusqu'à se voir supplanté par le chemin de fer flambant neuf au milieu du xix<sup>e</sup>. La poste aux chevaux propose ses relais à trois différents types d'utilisateurs : les particuliers qui voyagent avec leurs véhicules attelés ou directement à cheval ; les entreprises de voitures publiques (les « messageries »), qui peuvent atteler des chevaux de poste à leurs véhicules ou bien faire usage de leurs propres

montures ; enfin, les courriers de la poste aux lettres, qui acheminent les « dépêches ».

Dès 1476, Louis XI fonde les postes royales. Dédiées à la correspondance du souverain, elles s'accompagnent de la création de relais établis à intervalles réguliers tout au long des principales routes de France, à destination des « chevaucheurs du roi », qui ont le privilège du galop : Louis XI tient à être rapidement informé des actions guerrières de ses adversaires, notamment de celles du duc de Bourgogne Charles le Téméraire. Les grandes voies rayonnent en étoile depuis la capitale. Sous François I<sup>er</sup>, dans la première moitié du xvi<sup>e</sup> siècle, le service est élargi à l'usage des particuliers : les services de poste se mettent à transporter aussi bien des correspondances que des voyageurs et des marchandises. La poste reste cependant un moyen de transport très coûteux pour le simple particulier.

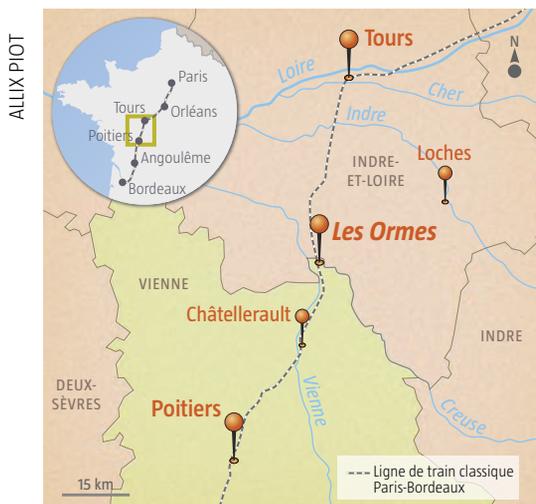
Une organisation bien rodée s'articule autour de ce système de plus en plus rapide et perfectionné. À la Révolution, 1 400 relais de poste couvrent le territoire ; le chiffre montera à 2 000 vers 1850, à l'apogée de ce mode de transport. Toutes les quatre lieues environ – soit une quinzaine de kilomètres, la distance que peut parcourir un cheval à fond de train – se trouve un relais. De jour comme de nuit y

patientent des chevaux frais prêts à être loués. Mais pourquoi reste-t-il aujourd'hui si peu de témoins de ce gigantesque réseau ? C'est que la plupart des relais étaient en fait des bâtiments préexistants – fermes ou auberges pour la plupart – idéalement situés sur le trajet : ils sont retournés à leur activité première une fois enterrée la grande époque des transports à cheval. Le relais de poste des Ormes, dans la Vienne, connaît, lui, un destin différent... Lié au rêve de grandeur d'un homme, il laisse imaginer, par sa taille et son architecture, ce qu'a représenté un jour l'ampleur du réseau de communication du pays. L'état dans lequel il nous est parvenu le rend d'autant plus remarquable.

### Les Ormes : du haras au relais, le cheval roi

Le milieu du xviii<sup>e</sup> siècle correspond à un intense développement de l'urbanisme et des voies de communication sur l'ensemble du territoire. La route Paris-Bordeaux, qui poursuit ensuite sa course vers l'Espagne, a été l'une des premières à être « mises en poste » et sa fréquentation est alors en forte hausse. À cette époque, la voie officielle des postes reliant Paris à Poitiers passe juste en dessous des Ormes. Dans ce bourg se trouve le château du puissant comte Marc-Pierre de Voyer d'Argenson. Issu d'une illustre famille, ce proche de Louis XV est conseiller d'État et ministre de la Guerre. Il vient en outre d'accéder à la charge de surintendant général des postes, un rôle éminent et stratégique pour le contrôle de l'information et des principales routes de France : ce n'est pas pour rien que l'on surnomme celui qui en est à la tête « l'œil de Jupiter » !

En 1752, le comte profite de cette position pour dévier la route officielle des postes, faisant ainsi passer le nouveau tracé non loin de sa demeure : Les Ormes entrent ainsi dans la trépidante histoire de la poste aux chevaux. Il nomme son fils, Marc-René, directeur général des haras royaux. Celui-ci, qui a choisi la carrière militaire, est un passionné des chevaux. L'armée lui doit notamment l'introduction en France des yearlings, pur-sang anglais



ALLIX PIOT



Le voyageur passait sous l'imposante porte cochère indiquant un relais de la poste aux chevaux. LA POSTE AUX CHEVAUX DES ORMES

descendants des pur-sang arabes : ces chevaux légers et rapides sont bien plus maniables sur le champ de bataille. Hélas, voici que tourne le vent de la gloire pour la famille. En 1757, Louis XV est victime d'un attentat (manqué) de la part d'un certain Damiens. Acte isolé ou complot ? Les rumeurs vont bon train et la cour cherche un coupable ; les mauvaises langues évoquent le nom du comte d'Argenson. Le clan de l'influente marquise de Pompadour a tôt fait de faire tomber ce dernier et sa famille en disgrâce. Après quelques années d'exercice, le fils du comte, le marquis Marc-René, doit également démissionner de sa charge en 1763.

S'il s'exile aux Ormes, le comte continue pourtant de mener grand train et s'entoure des plus brillants esprits de son temps. C'est même à ce protecteur des philosophes que Diderot et d'Alembert dédient l'*Encyclopédie*. L'ancien ministre nourrit par ailleurs de grands projets d'agrandissement pour son château et ses dépendances. Il fait appel à Pierre Meusnier, architecte renommé, qui dessine notamment les plans de ce qui deviendra la poste aux chevaux. Pourtant, à l'origine, les bâtiments n'ont

pas été pensés comme relais de poste. Le rêve du fils, le jeune marquis – qui ne regarde pas à la dépense –, est de construire un gigantesque haras moderne, conçu pour élever et abriter une centaine de chevaux. On devine que l'onéreux ensemble, trois ailes ouvertes vers le château et, juste à côté, une grande dépendance de 80 mètres de long, concentre l'attention sur le bien-être de cet animal noble, considéré sous l'Ancien Régime comme un symbole de puissance par excellence. Au centre se trouve un immense pédiluve : dans ce bassin sans rebord de neuf mille pavés, les chevaux viennent boire et baigner leurs sabots.

La fonction du lieu s'enrichit en 1764 : le relais de poste des Ormes, auparavant situé dans le bourg mais peu commode et dont se plaignent les voyageurs, vient s'y installer. Une dernière aile est alors construite, de style classique, en ardoise et pierre de tuffeau. Le relais forme ainsi un quadrilatère d'environ 70 mètres de côté, d'une surface au sol de 2 840 mètres carrés pour la cour intérieure et de 5 805 mètres carrés pour la cour extérieure – l'écurie a quant à elle une surface de

220 mètres carrés. Le lettrage en terre cuite sur la porte cochère signale désormais un relais de la poste aux chevaux. Le haras est liquidé après la mort du marquis en 1782, mais le relais de poste, lui, reste bien actif.

### La vie au relais

La principale figure d'un relais est le maître de poste, qui habite le lieu. Il s'agit souvent d'un gros propriétaire foncier qui trouve un complément de revenu en exerçant cette charge supplémentaire. Nommé par brevet royal – ce qui laisse percevoir la confiance qu'on lui accorde –, il jouit d'une considération appuyée et de certains privilèges appréciables, parmi lesquels une exemption partielle de l'impôt foncier. Il est aussi le seul des transporteurs à pouvoir faire galoper les chevaux sur la route. À en croire le prince de Ligne (1735-1814), il s'agirait du plus beau métier du monde ! « Je passe tous les rangs, les classes, les États, les professions et les métiers en revue, pour voir où l'on peut être le plus heureux... Il faut un peu de travail, un peu d'autorité, très peu de dépendance et assez de fortune pour vivre à son aise. Je trouve tout cela dans l'état de maître de poste. » Celui-ci est responsable du bon déroulement du trajet ainsi que de la bonne tenue des postillons.

À l'arrivée d'un équipage, et même en pleine nuit, quelques minutes à peine suffisent au garçon d'écurie à faire l'échange d'attelage – et l'ensemble repart à un train d'enfer, accompagné d'un ou de plusieurs postillons (il faut un postillon pour quatre à cinq chevaux : la profession rassemblait environ quatre mille personnes vers 1760, le double en 1850). Le rôle du postillon est de guider les chevaux d'un relais à un autre. À l'arrivée, l'homme raccompagne à pied les bêtes fourbues à leur point de départ. Il porte un uniforme, dont la couleur varie au gré des changements de régime : de bleu sous la monarchie, il passe à vert sous l'Empire. Un écusson de métal cousu sur son bras gauche garantit sa fonction et précise le nom du



*Deux postillons*, par E. A. Turgis (xix<sup>e</sup> siècle). Musée de la Poste (Paris).  
MUSÉE DE LA POSTE, PARIS/LA POSTE/PHOTO MF/VILLE D'AMBOISE

relais auquel il appartient. Ses imposantes bottes en cuir rigide, qui font l'étonnement des voyageurs étrangers, ont inspiré les « bottes de sept lieues » : pesant trois kilos chacune, montantes et armées de fer, elles sont fixées sur le flanc du cheval et destinées à protéger les jambes du postillon au cas où la monture tomberait sur le côté. Ce personnage haut en couleur a laissé des souvenirs dans l'imaginaire, les récits de voyage et les représentations artistiques. Il est réputé pour sa désinvolture, son insolence et sa cupidité, voire une tendance à la boisson... À partir de 1822, un livret de carrière – qui est aussi un sésame pour la suite – permet au maître de poste d'inscrire son commentaire sur le postillon.

Dans l'ensemble, ceux des Ormes sont bien évalués par les inspecteurs de la poste. Un seul a été relevé de ses fonctions pour insubordination, après dix-huit mois d'activité. La consultation des registres des relais donne une idée plus précise de la vie quotidienne qui s'y déroule. Dans le registre des Ormes de 1825, il est demandé au postillon Baranger de « répondre de manière plus honnête aux voyageurs ». La fonction est souvent

exercée pour un temps long et se transmet parfois de père en fils. Aux Ormes, un certain Vincent Baranger compte trente et un ans de service : en 1822, âgé de 66 ans, il se retire du métier ; son fils, devenu postillon en 1811, à l'âge de 14 ans, le reste jusqu'en 1840.

### **Le relais mis au pas**

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, « l'âge d'or des diligences », le trafic s'intensifie encore et les étapes se raccourcissent. Le relais des Ormes compte 41 chevaux en 1830 – un relais de poste en compte en moyenne 15. Le trajet Paris-Bordeaux, qui met 86 heures en 1814, n'en prend plus que 37 en 1840. Les conditions de voyage, assez inconfortables et décourageantes jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (il arrivait que les voyageurs fassent leur testament avant le départ !), s'améliorent grandement. Pour les personnes qui décident de se reposer au relais des Ormes, une auberge est prévue, pourvue de lits à l'étage. C'est aussi à cette époque que certains se mettent à voyager pour le plaisir.

À partir de 1850, cependant, le réseau des postes tombe peu à peu en désuétude,

conurrencé par le puissant chemin de fer, moins coûteux, moins dangereux et plus rapide. Adieu le pittoresque des trajets où s'entassaient des voyageurs de toutes conditions, tel que le décrit Victor Hugo, qui y voit une métaphore politique : « Une diligence, c'est bien plus qu'une préfecture ; c'est l'image parfaite d'une nation, avec sa Constitution et son gouvernement. La diligence a trois compartiments, comme l'État. L'aristocratie est dans le coupé ; la bourgeoisie est dans l'intérieur ; le peuple est dans la rotonde. Sur l'impériale, au-dessus de tous, sont les rêveurs, les artistes, les gens déclassés. Le roi, c'est le conducteur, qu'on traite volontiers de tyran ; le ministère, c'est le postillon qu'on change à chaque relais. Quand la voiture est trop chargée de bagages, c'est-à-dire quand la société met les intérêts matériels par-dessus tout, elle court le risque de verser » (*Voyage aux Pyrénées*, 1843).

Cruel clin d'œil pour le relais des Ormes : en 1851, la voie ferrée s'installe à quelques mètres seulement de ses bâtiments ! Le lieu, qui a vu passer aussi bien les convois officiels de la Maison napoléonienne que les simples voyageurs, doit définitivement tourner la page de son temps glorieux lorsqu'en 1873 un décret signe officiellement l'arrêt définitif de la poste aux chevaux en France. Pendant plus d'un siècle, le relais des Ormes est utilisé comme ferme ; les bâtiments n'en souffrent heureusement pas trop. Le dernier maître de poste, François Marquet, avait racheté le relais à la famille d'Argenson en 1823. C'est sa descendante qui en hérite en 1980 : Anne de Logivière et son mari s'efforcent depuis de lui rendre son lustre d'antan en le restaurant patiemment. Classé monument historique depuis 1994, le relais est toujours un lieu de passage et de rencontre : ouvert au public à la belle saison, il est aussi le théâtre de différents festivals et événements culturels. Et c'est au visiteur d'imaginer le reste : les hennissements des chevaux, les claquements des fouets, les jurons des postillons... La fébrilité d'un monde qui ne dort jamais. ●

**Le pédiluve aux neuf mille pavés trône au centre de la cour intérieure.**  
LA POSTE AUX CHEVAUX DES ORMES

