

ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU CHÂTEAU, DU MUSÉE
ET DU DOMAINE NATIONAL DE VERSAILLES

RP 834 – 78 008 Versailles cedex

Information et réservation au 01 30 83 78 00

www.chateauversailles.fr

Rejoignez-nous sur :



CRÉDITS

© RMN-Grand Palais /
© Daniel Arnaudet
(Musée Lambinet)

© Archives départe-
mentales des Yvelines

© Musée du Louvre,
Dist. RMN-
Grand Palais / © Marc
Jeanneteau

© RMN-Grand Palais /
© Agence Bulloz

© RMN-Grand
Palais (domaine de
Compiègne) /
© Stéphane Maréchal

© RMN-Grand Palais
(Château de Versailles) /
© Christophe Fouin
© Gérard Blot
© El Meliani
© Franck Raux
© Droits réservés

© Julien Lautredou
© Agathe Poupény

Grâce au mécénat de



En partenariat média avec



© En couverture: Château de Versailles / Christophe Fouin | Graphisme: DÉS SIGNÉS - studio Muehr Poulouès, 2016

CHÂTEAU DE VERSAILLES

LA GALERIE DES CARROSSSES

GRANDE ÉCURIE DU ROI

PLAN DE LA GALERIE

1
Les berlines
du mariage
de Napoléon I^{er}

2
Chaises à porteurs
et voitures d'enfant

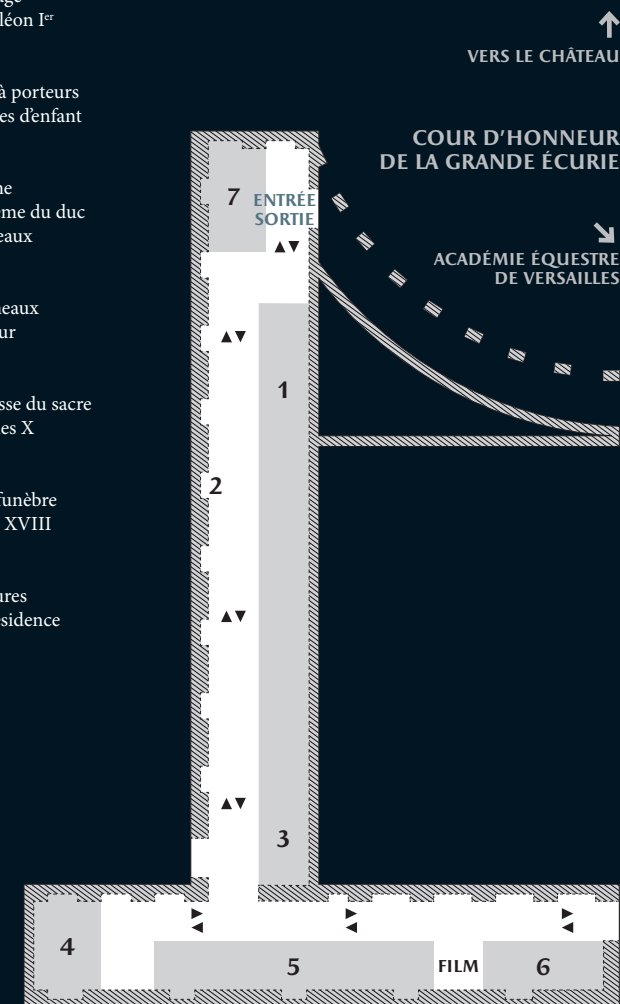
3
La berline
du baptême du duc
de Bordeaux

4
Les traîneaux
de la Cour

5
Le carrosse du sacre
de Charles X

6
Le char funèbre
de Louis XVIII

7
Les voitures
de la Présidence





VISITES GUIDÉES

Information et réservation sur chateauversailles.fr ou au 01 30 83 78 00

La Galerie des Carrosses

À 10h30: 22 juillet, 18 et 23 août, 1^{er} et 23 septembre
À 14h30: 12 juillet, 6 septembre

Visite en famille: « Il était une fois un carrosse »

À partir de 5 ans
De 14h à 15h30:
6, 13 et 20 juillet

Tarif: 7 €
Enfants moins de 10 ans: Gratuit

LIVRET-JEU GRATUIT



Pour les 6-12 ans
En partenariat avec Paris Mômes
Disponible à l'entrée de la Galerie et sur chateauversailles.fr

GUIDE DE LA GALERIE DES CARROSSES

Coédition Artlys / Château de Versailles
72 pages, 8 €

BOUTIQUE EN LIGNE



Une gamme de produits autour de l'univers du cheval et des carrosses.

À découvrir dans les points de vente du Château et sur boutique-chateauversailles.fr

ACADÉMIE ÉQUESTRE NATIONALE DU DOMAINE DE VERSAILLES

Ouverture exceptionnelle pendant tout l'été
Information et réservation sur www.acadequestre.fr ou au 01 39 02 62 70



Visite libre

Tous les jours, sauf les dimanches et lundis, de 14h à 18h, dernière admission 17h30.
Découvrez la Grande Écurie du Roi, investie par l'Académie équestre, véritable École des Pages contemporaine.

Tarif: 5 €

Les Matinales des Écuyers

Jusqu'au 26 juin
Toutes les 20 minutes, départ pour la visite accompagnée des Écuries et découverte du travail quotidien des écuyers et des chevaux.

Tarif: 10€
Tarif réduit: 8€
Enfants jusqu'à 12 ans: 5€

La Voie de l'Écuyer - Opus 2016

Jusqu'au 26 juin: les samedis à 18h et les dimanches à 15h.
À partir du 12 juillet: les mardis, mercredis et samedis à 18h30 et les dimanches à 17h.

Durée 1h15, suivi de la visite libre des Écuries. Ce spectacle chorégraphié par Bartabas vous dévoile le répertoire du corps de ballet de l'Académie équestre de Versailles, unique au monde.

Tarif: 25 €
Tarif réduit: 22 €
Enfants jusqu'à 12 ans: 16 €

LA GALERIE DES CARROSSES DU CHÂTEAU DE VERSAILLES

LA COLLECTION DES CARROSSES DE VERSAILLES, L'UNE DES PLUS IMPORTANTES D'EUROPE, EST RÉUNIE PAR LE ROI LOUIS-PHILIPPE EN 1831, AU MOMENT OÙ IL TRANSFORME LE CHÂTEAU ROYAL EN MUSÉE DÉDIÉ « À TOUTES LES GLOIRES DE LA FRANCE ». CHAISES À PORTEURS ET TRAÎNEAUX REJOIGNENT LES COLLECTIONS EN 1851, LORSQUE LE PREMIER MUSÉE DES VOITURES DE TRIANON OUVRE SES PORTES AU PUBLIC.

CONÇUS POUR FRAPPER LES ESPRITS, LES CARROSSES SONT DES ŒUVRES D'ART TOTALES. D'UN LUXE OSTENTATOIRE, ORNÉS À PROFUSION D'ORS ET DE SCULPTURES, ILS ONT ÉTÉ RÉALISÉS PAR LES MEILLEURS ARTISTES DE LA COUR: ARCHITECTES, MENUISIERS, SCULPTEURS, PEINTRES, BRONZIERS, DOREURS, TAPISSIERS, BRODEURS, ETC.

AU-DELÀ DE SA QUALITÉ ARTISTIQUE, LA COLLECTION EST AUSSI, EN QUELQUE SORTE, UN « SALON DE L'AUTO DES XVIII^E ET XIX^E SIÈCLES » PRÉSENTANT LES PLUS BEAUX PROTOTYPES ET LES DERNIÈRES AVANCÉES DE LA CARROSSERIE FRANÇAISE EN MATIÈRE D'ÉLÉGANCE, DE CONFORT ET DE TECHNIQUE.

CHAQUE CARROSSE RACONTE ÉGALEMENT UNE PAGE DE L'HISTOIRE DE FRANCE À TRAVERS UN ÉVÉNEMENT DYNASTIQUE OU POLITIQUE: BAPTÊME, MARIAGE, SACRE, FUNÉRAILLES. LES CARROSSES DE VERSAILLES CONSTITUENT LE TÉMOIGNAGE LE PLUS VIVANT DE LA VIE DE COUR ET DES FASTES SOUS L'ANCIEN RÉGIME, L'EMPIRE ET LA RESTAURATION.

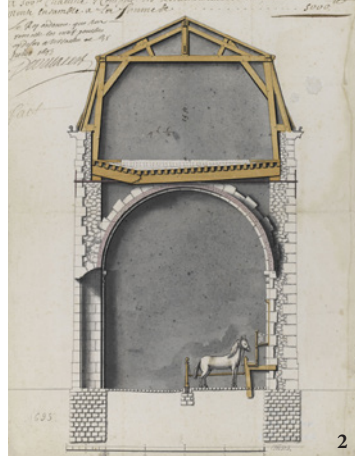
*1. Vue perspective
de la ville, des
écuries, du château
et des jardins de
Versailles à la fin
du règne de Louis XIV*
Anonyme,
vers 1710-1715

LES ÉCURIES ROYALES

Tout prince d'Europe en eût fait son palais, ce n'était pourtant que les écuries du roi de France. Les contemporains de Louis XIV s'étonnaient ainsi de l'ampleur et de la majesté des écuries de Versailles. Leur situation exceptionnelle, face au Château, manifeste à elle seule la place accordée au cheval dans la représentation du pouvoir sous l'Ancien Régime.

GRANDE ET PETITE ÉCURIES

Leur dénomination ne tient pas à leurs dimensions mais à leur affectation. Au nord, la Grande Écurie, sous l'autorité du Grand écuyer de France, appelé « Monsieur le Grand », a la charge des chevaux de main, parfaitement dressés pour la chasse et la guerre. Au sud, la Petite Écurie, dirigée par le Premier écuyer, appelé « Monsieur le Premier », a le soin des montures servant à l'ordinaire, des chevaux d'attelage et des voitures. En principe, le Grand écuyer commande l'ensemble des écuries et haras, mais le Premier écuyer supporte mal cette subordination. Entre ces deux éminents personnages, la rivalité est constante.



LA CONSTRUCTION

Les écuries royales de Versailles sont le plus grand chantier royal jamais entrepris pour loger des chevaux; un double chantier lancé en 1679 en prévision de l'installation de la cour et du gouvernement à Versailles. Placé sous la direction de l'architecte Jules Hardouin-Mansart, il est réalisé par une armée d'ouvriers en un temps record: trois années, de 1679 à 1682.

LES BÂTIMENTS

Avec leur plan original en fer à cheval, les bâtiments s'organisent autour de cinq cours. Les ailes latérales sont consacrées au personnel, le corps central, avec ses immenses galeries voûtées, dévolu aux chevaux. Au cœur de chaque ensemble, le manège, rectangulaire à la Grande Écurie, circulaire à la Petite.

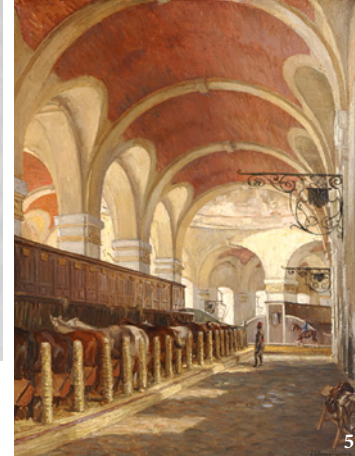


UNE IMMENSE INSTITUTION

Les écuries constituent l'un des plus importants départements de la Maison du Roi. L'activité y est constamment intense et près d'un millier d'hommes y travaillent: écuyers, cochers, piqueurs, postillons, valets de pied, garçons d'attelage, palefreniers, maréchaux de forge, aumôniers, musiciens, chirurgiens hippiatriques, École des Pages... Un monde en soi.

LES CHEVAUX DU ROI

Les galeries abritent des centaines de chevaux rangés selon leur race et leur robe. Les chevaux espagnols, arabes et perses servent à la parade et aux carrousels; les coureurs anglais à la chasse; les chevaux carrossiers proviennent de Pologne, du Danemark et de Prusse. Les écuries de Versailles étonnent par la hauteur inhabituelle des voûtes, par l'épaisseur des murs et par le pavement de pierre. Rang simple à la Grande Écurie ou rang double à la Petite, les chevaux ne sont séparés que par de simples bat-flancs, pour la beauté du coup d'œil et pour le bien-être des chevaux.



L'ÂGE D'OR DE L'ÉQUITATION FRANÇAISE

L'art du dressage de tradition française atteint son point de perfection au manège de la Grande Écurie. De 1680 à 1830, s'y épanouit une nouvelle forme de la pensée et de la technique équestre: rendre au cheval monté la grâce de ses attitudes naturelles, obtenir une parfaite harmonie entre la monture et son cavalier. La prestance des écuyers de l'École de Versailles, renommée dans l'Europe entière, participe au prestige du royaume.

2. Profil de la Grande Écurie du Roi à Versailles en 1695
Agence de Jules Hardouin-Mansart (1646-1708)

3. Les «allures artificielles» du cheval, in *École de Cavalerie contenant la connaissance, l'instruction et la conservation du cheval avec figure en taille douce*
Paris, 1733
François Robichon de la Guérinière (1688-1751)

4. Carrosse du sacre de Louis XVI à Reims, le 2 juin 1775
Gravure de Jean-Louis Prieur le Jeune (1759-1795)

5. Les stalles des rangs doubles de la Petite Écurie à Versailles
J. G. Rosenberg



LES BERLINES DU MARIAGE DE NAPOLÉON I^{er}

Le 2 avril 1810, moins d'un mois après avoir divorcé de l'impératrice Joséphine qui ne peut lui donner d'héritier, Napoléon I^{er} épouse l'archiduchesse Marie-Louise d'Autriche. Cet événement donne lieu à trois jours de festivités dont l'éclat doit beaucoup à la somptuosité des cortèges.

Franchissant la barrière de l'Étoile, passant sous la voûte de l'Arc de Triomphe encore inachevé, quarante berlines du plus grand luxe descendent les Champs-Élysées jusqu'au jardin des Tuileries sous les vivats d'une foule en liesse. La puissance de l'Empereur se mesure, ce jour-là, à la splendeur de ses équipages.

La garde impériale ouvre la marche, suivie des trente-quatre voitures de la cour (dont *La Cornaline* et *L'Améthyste* présentées dans la galerie). Viennent ensuite la voiture de l'Impératrice qui, selon une ancienne tradition royale, participe vide au cortège, puis celle de l'Empereur attelée à huit chevaux, entourée des maréchaux de l'Empire et des grands écuyers sur de superbes montures. Enfin, les berlines du grand aumônier, des dames d'honneur et de la famille impériale, plus riches et d'une forme encore plus élégante (cinq sont exposées dans la galerie).

Le faste de ce cortège – quarante voitures de gala et plus de deux cent quarante chevaux – surpasse celui du couronnement en 1804. Il éclipse surtout la magnificence des anciens cortèges royaux: en pareille circonstance, les Bourbons n'utilisaient qu'une trentaine de voitures.

6, 7 et 8. *Le cortège du mariage de Napoléon I^{er} et de Marie-Louise traversant le jardin*

des Tuileries, le 2 avril 1810 (détails Étienne-Barthélémy Garnier (1759-1849)



VOITURES D'ENFANT



Dans l'Antiquité romaine, pour les Saturnales, on offrait aux enfants de familles fortunées des petits chars tirés par un mouton. À l'époque moderne, la voiture est toujours le jouet le plus convoité des enfants : tous les jeunes princes possèdent leur carrosse miniature.

Louis XIII, à l'âge d'un an et demi, en reçoit plusieurs dont un rempli de quatre poupées et un autre, automate, « qui marchait à ressort ». Plus tard, le jeune Louis XIV s'amuse à chasser des canes près du canal des Tuileries dans un petit char attelé à deux chiens barbets. Puis ce sont les fils de Louis XVI et de Marie-Antoinette qui reçoivent chacun une petite berline et une petite calèche à la dernière mode, présentées dans la galerie.

Ainsi, les futurs souverains peuvent-ils, dès leur premier âge, mener en grandes guides. Ces petites voitures, utilisées pour la promenade, sont tirées à bras d'homme ou attelées à des animaux, moutons ou chèvres, tandis qu'un enfant de la suite du prince joue au valet de pied debout sur la plate-forme arrière.

Confectionnées dans des matériaux précieux, et réalisées par les plus grands carrossiers, ces voitures d'enfant ne sont pas de simples jouets mais de véritables réductions des modèles les plus modernes auxquelles ne manque aucune innovation technique.

9. Promenade du roi de Rome dans sa calèche sur la terrasse des Tuileries (détail)

10. Vue de l'Orangerie et du château de Versailles prise depuis la Pièce d'Eau des Suisses vers 1740 (détail)
Jacques André Portail (1695-1759)

11. Vue du château de Versailles sur la cour de la Chapelle, vers 1725 (détail)

D'après Jacques Rigaud (vers 1681-1754)

12. Double-page suivante: Arrivée de trois carrosses devant les grilles de l'escalier des Ambassadeurs (détail), 1725
Gravure de Louis Surugue (1686-1762)

CHAISES À PORTEURS



Si la chaise portée existe depuis l'Antiquité, c'est à la fin du XVI^e siècle qu'elle réapparaît en Europe. Particulière ou locative, elle est le moyen de transport le plus utilisé pour les courts trajets.

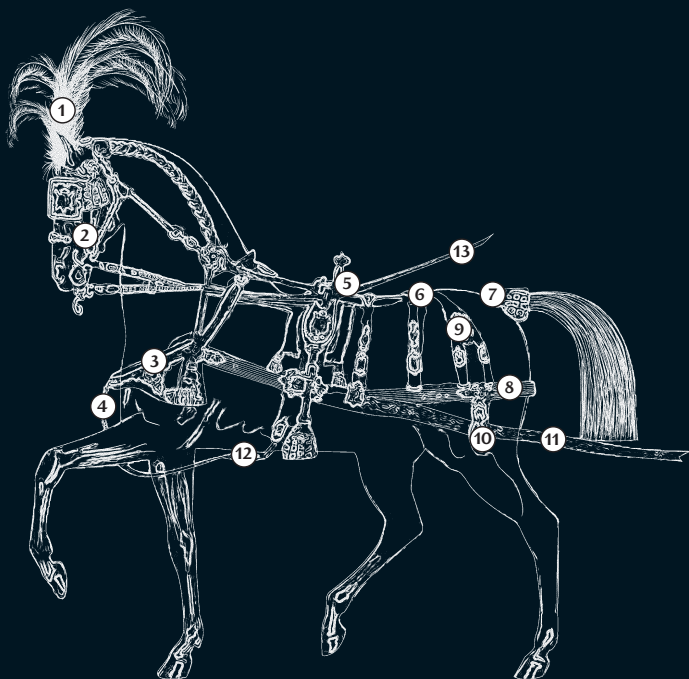
Dans les grandes villes encombrées de carrosses, la chaise offre une alternative séduisante : elle est moins coûteuse, plus maniable et tout aussi rapide dans les rues étroites et mal pavées. Elle est aussi plus commode : portée par deux hommes munis de bricoles de cuir, nul besoin d'harnacher des chevaux ni de préparer l'équipage, et une fois la course terminée, elle se range aisément contre un mur, dans un vestibule ou sur un palier.

Comme les voitures, la chaise est fabriquée par les selliers-carrossiers et porte chiffres et armoiries de son propriétaire. À Paris, depuis 1617, des chaises publiques se louent pour des courses dont les trajets et les tarifs sont fixés à l'avance.



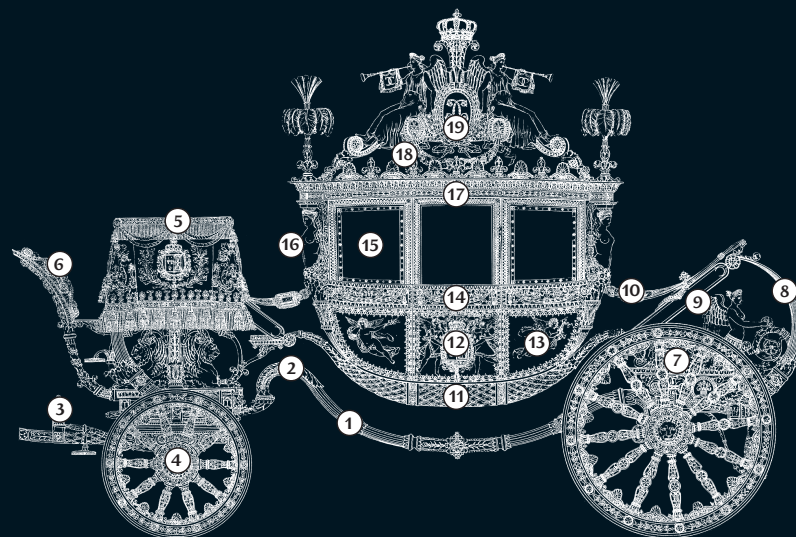
À Versailles aussi se côtoient chaises particulières et publiques. Le service des « chaises bleues », selon la couleur des porteurs à la livrée du roi, propose des courses pour six sols. La chaise est utilisée à travers les cours, dans les jardins mais aussi à l'intérieur du Château. Toute personne peut pénétrer en chaise bleue jusqu'au pied des escaliers du Roi. En revanche, elles sont formellement prohibées dans la cour de Marbre, et seules les chaises de la famille royale peuvent gagner l'étage.





L'ATTELAGE DES CHEVAUX

- | | |
|---|--|
| 1. Panache | 7. Culeron |
| 2. Bride, comprenant : têtère, frontal, cocarde, panurge, œillères, montants, muserolle, sous-gorge et mors | 8. Reculement (pour les chevaux timoniers) |
| 3. Bricole | 9. Barres de fesse |
| 4. Fausse martingale | 10. Porte-trait |
| 5. Mantelet avec les clés où passent les guides | 11. Traits |
| 6. Croupière | 12. Sous-ventrière |
| | 13. Grandes guides tenues par le cocher ; rênes par le postillon |



LE CARROSSE

TRAIN

1. Flèche reliant les trains avant et arrière
2. Arc en col de cygne
3. Avant-train où se fixe le timon
4. Frette décorant le moyeu de la roue
5. Siège du cocher
6. Coquille pour les pieds du cocher
7. Plateforme des valets de pied

SUSPENSION

8. Ressort en C
9. Soupente en cuir
10. Courroie de guindage anti-roulis

CAISSE

11. Brancard de caisse contenant le marche-pied
12. Panneau de portière
13. Panneau de brisement
14. Ceinture de caisse
15. Panneau ou glace de custode
16. Pied cornier (montant d'angle)

IMPÉRIALE

17. Corniche sculptée
18. Galerie d'impériale
19. Pavillon (toit)
Ciel d'impériale (plafond)



13

LA BERLINE DU BAPTÊME DU DUC DE BORDEAUX

En 1820 le duc de Berry, fils du futur Charles X et seul susceptible de donner un héritier à la dynastie des Bourbons, est assassiné.

La France royaliste est ébranlée. Aussi, la naissance posthume du duc de Bordeaux provoque une immense ferveur populaire et, le 1^{er} mai 1821, Louis XVIII donne au baptême de l'enfant un faste extraordinaire.

Partant de la cour des Tuileries, vingt-sept carrosses longent les quais du Louvre devant les façades pavoisées, puis traversent le Pont-Neuf en direction de Notre-Dame. Au centre, la riche berline transporte l'enfant, placé sur les genoux de sa gouvernante, auprès de sa sœur aînée M^{lle} d'Artois.

En début d'après-midi, le cortège arrive au parvis de la cathédrale parée pour l'occasion d'un décor éblouissant.

S'il s'agit de célébrer « l'enfant du miracle », celui qui porte toute la charge de la destinée des Bourbons de France, la splendeur particulière de ce cortège prétend aussi éclipser le souvenir d'un autre baptême fastueux qui eut lieu dix ans auparavant, celui du roi de Rome, fils de Napoléon I^{er}.

Cette voiture, la plus riche qui existe alors, est ornée d'une ceinture de bronze ciselé et doré d'une finesse admirable et, à l'intérieur, d'un ciel d'impériale brodé de soie, d'or et de clinquants par les demoiselles de la Légion d'Honneur. Aux angles, quatre grands aigles rappellent sa réutilisation sous Napoléon III à l'occasion du baptême du Prince impérial, en 1856.

13. *Henri-Charles-Ferdinand d'Artois, duc de Bordeaux, et sa sœur Louise-Marie-Thérèse d'Artois*
1821, Louis Hersent
(1777-1860)

14. *Vue du ciel d'impériale de la berline du baptême du duc de Bordeaux*



EN VOITURE !

Embarquez pour une visite virtuelle à l'intérieur des carrosses : la berline du baptême du duc de Bordeaux, le carrosse du sacre de Charles X et *La Brillante* du mariage de Napoléon I^{er} en 360°.

LES TRAÎNEAUX DE LA COUR

Lorsque les allées du parc de Versailles sont couvertes de neige et que le Grand Canal est pris par les glaces, le roi et la cour s'offrent le plaisir de courses de traîneaux. Cette mode importée des cours nordiques est suivie durant les trois règnes, de Louis XIV à Louis XVI.



Ces frères et luxueux véhicules sont tirés par un cheval ferré à crampons, caparaçonné d'un harnais brodé de grelots d'argent dont le joyeux tintement rompt le silence feutré de la neige. Ils sont menés par les seigneurs de la cour en bonnet et redingote fourrés, assis sur la sellette à l'arrière de la caisse et tenant les guides. Les dames, en casaquin à la polonaise, se laissent mener et parfois conduisent elles-mêmes, privilège unique en Europe.



Si les courses de traîneaux font fureur dès la fin du règne de Louis XIV, l'engouement est encore plus fort sous Louis XV : le roi est un formidable meneur, conduisant son traîneau à toute bride. Partant de la grande terrasse, la joyeuse troupe descend les allées du jardin, contourne le Grand Canal, gagne la Ménagerie avant de revenir par Trianon et de terminer par un grand galop sur le Tapis vert en remontant vers le Château.

Marie-Antoinette remet au goût du jour les parties de traîneaux au souvenir de celles de sa jeunesse à Vienne. La reine fait alors rechercher dans les dépôts des écuries les anciens traîneaux de la cour, dont certains sont ici exposés. Créatures fantastiques, animaux rares ou légendaires, les traîneaux composent un bestiaire étrange et merveilleux. Ces véhicules de pure fantaisie dépendent des Menus Plaisirs, l'institution chargée des fêtes et décors de théâtre.



16. *Dame menée en traîneau sur la neige*
1729, attribué à
Charles-Antoine Coypel
(1694-1752)

15, 17 et 18. *L'Eau*
(détails)
Vers 1640-1641
Claude Deruet
(1588-1660)





LE CARROSSE DU SACRE DE CHARLES X

Le 29 mai 1825, Charles X est sacré en la cathédrale Notre-Dame de Reims. Pour cette cérémonie, fondement essentiel de la monarchie de droit divin, il ordonne la construction d'un carrosse d'une richesse extraordinaire. Après la Révolution et l'Empire, le nouveau roi veut renouer avec les fastes de l'Ancien Régime.

À peine commencée pour Louis XVIII, la construction de ce carrosse avait été abandonnée lorsque le roi, prudent politique, avait renoncé à se faire sacrer. Dès l'avènement de Charles X, le marquis de Vernon, écuyer commandant des écuries, le remet en chantier. En moins de six mois, il est achevé sous la direction de Daldringen, carrossier virtuose.

Pour le voyage à Reims, la voiture est partiellement démontée et soigneusement enveloppée dans une housse de toile qui la protège et la dissimule aux yeux des badauds massés sur son passage. Remonté pour l'entrée en ville du souverain, ce carrosse, véritable trône ambulante, ressort le lendemain pour le cortège se rendant à la cathédrale où est célébré le sacre. Il est réutilisé le 6 juin 1825 pour l'entrée de Charles X à Paris, et une dernière fois en 1856, pour le baptême du Prince impérial, fils de Napoléon III : pour lors, le décor est modifié et les insignes royaux remplacés par les emblèmes impériaux.

Cette voiture est immédiatement reconnue comme le chef-d'œuvre de la carrosserie française par l'ingéniosité de sa mécanique, la précision de ses assemblages, la richesse des ors et des ornements auxquels concourent tous les arts décoratifs. « La plus belle de toutes les voitures de couronnement jamais construites », selon l'illustre professeur et dessinateur en voiture Duchesne, et la seule aujourd'hui conservée en France.

19 et 20. *Entrée de Charles X à Paris au retour de son sacre à Reims, le 6 juin 1825 (détails)*
Louis-François Lejeune (1775-1848)





LE CHAR FUNÈBRE DE LOUIS XVIII

Le 16 septembre 1824, après dix ans de règne, Louis XVIII s'éteint. Les Chambres votent des crédits exceptionnels pour les pompes funèbres dont la magnificence doit rehausser le prestige d'une dynastie contestée. Le 23 septembre a lieu le cortège des funérailles les plus fastueuses de la monarchie française.

La levée du corps a lieu un peu avant onze heures au palais des Tuileries. Le char funèbre attend dans la cour. Les gardes du corps y déposent le cercueil sur le grand manteau royal de velours violet fleurdelisé et le couvrent du drap mortuaire en velours noir bordé d'hermine, croisé de moire d'argent et frappé aux angles des armes royales. Le départ est annoncé par 101 coups de canon.

Le char s'ébranle, au pas, en direction de l'abbaye de Saint-Denis, nécropole royale depuis le Moyen Âge. Attelé à huit chevaux caparaçonnés de velours noir brodé de larmes d'argent et ourlé de franges, il crée, selon les témoins, « une impression de majesté et de tristesse ».

Le décor est en bois sculpté et doré or blanc : anges-cariatides porteurs de palmes symbolisant l'espérance de la Résurrection, couronne de France soutenue par un bouquet de lys au naturel, génies funèbres renversant une torche, symbole de la mort.

Ce char funèbre est le seul corbillard royal conservé en France ; avant sa redécouverte, ce type de voiture n'était connu que par des descriptions ou par de rares représentations. Les successeurs de Louis XVIII étant morts en exil, ses funérailles furent les dernières d'un roi de France.

21. *Char funèbre de Louis XVIII*
Charles Abraham Chasselat (1782-1843)



LES VOITURES DE LA PRÉSIDENTIE

En 1870, après la chute du Second Empire et la proclamation de la III^e République, les prestigieuses écuries de Napoléon III sont démantelées, les carrosses remis ou dispersés en vente publique. Les temps démocratiques réduisent le faste et l'ostentation.

Les exigences de représentation imposent cependant à la Présidence de la République de se doter de nouveaux véhicules adaptés aux diverses circonstances officielles : réceptions d'ambassadeurs, visites dans les départements, expositions universelles, voyages officiels de souverains étrangers. L'État passe alors commande auprès des plus prestigieux carrossiers parisiens comme la maison Ehrler, ancien carrossier de Napoléon III, Mühlbacher ou Rothschild & Fils.

Une nouvelle production carrossière voit le jour, des voitures sobres jusqu'à l'austérité dans leur aspect extérieur, mais du plus grand luxe dans les détails : lignes profilées, mains de ressort ciselées en forme de serpent, roulettes de glace en ivoire, intérieurs capitonnés, éclairage de l'habitacle et suspension à huit ressorts au confort incomparable.

En cette fin de siècle, la carrosserie hippomobile parisienne est à son apogée, dominant l'Europe par la perfection technique et l'élégance de ses productions. Mais elle brille de ses derniers feux. Après la Grande Guerre, vers 1920, une page se tourne : l'automobile a définitivement triomphé.

22. Le président Poincaré et le roi d'Angleterre George V à bord du grand landau de la Présidence de la République en avril 1914

23. *Les Écuries vues du château de Versailles*
Jean-Baptiste Martin, l'Ancien (1659-1735)

