



CHÂTEAU DE VERSAILLES

LA GALERIE DES CARROSES

GRANDE ÉCURIE DU ROI

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| COMMUNIQUÉ DE PRESSE | 5 |
| <hr/> | |
| UN NOUVEL ÉCRIN POUR UNE COLLECTION RESTAURÉE | 7 |
| PLAN DE LA GALERIE DES CARROSES | 8 |
| UN NOUVEL ESPACE ENTIÈREMENT REPENSÉ | 9 |
| UNE COLLECTION RESTAURÉE | 11 |
| LE LIEU : LA GRANDE ÉCURIE DU ROI | 12 |
| <hr/> | |
| LA COLLECTION | 15 |
| DU MUSÉE DES VOITURES DE TRIANON À LA GALERIE DES CARROSES | 16 |
| UNE COLLECTION UNIQUE | 17 |
| LES ŒUVRES | 23 |
| <hr/> | |
| AUTOUR DE LA RÉOUVERTURE DE LA GALERIE DES CARROSES | 33 |
| PUBLICATION | 34 |
| LES VISITES GUIDÉES ET ACTIVITÉS PÉDAGOGIQUES | 36 |
| LA NUIT DE LA GRANDE ÉCURIE, CARROSES, CHEVAUX ET CAVALIERS À VERSAILLES | 39 |
| L'ACADEMIE ÉQUESTRE NATIONALE DU DOMAINE DE VERSAILLES | 40 |
| UNE LIGNE DE PRODUITS AUTOUR DE LA GALERIE DES CARROSES | 41 |
| <hr/> | |
| LE MÉCÈNE | 42 |
| LA FONDATION D'ENTREPRISE MICHELIN | 43 |
| <hr/> | |
| INFORMATIONS PRATIQUES | 45 |

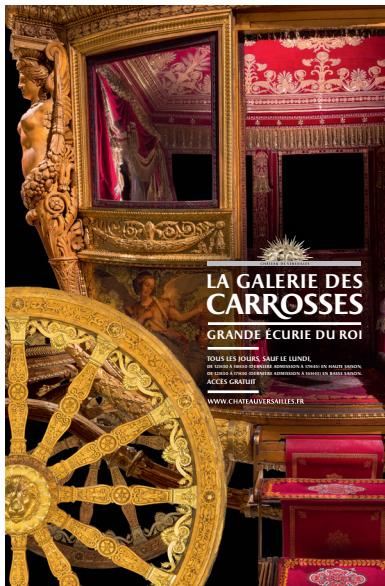




COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RÉOUVERTURE DE LA GALERIE DES CARROSSES GRÂCE À LA FONDATION D'ENTREPRISE MICHELIN

À PARTIR DU 10 MAI 2016, GRANDE ÉCURIE DU CHÂTEAU DE VERSAILLES



LA GALERIE DES CARROSSES DU CHÂTEAU DE VERSAILLES, SITUÉE DANS LA GRANDE ÉCURIE DU ROI ET FERMÉE AU PUBLIC DEPUIS 2007, OUVRE À NOUVEAU SES PORTES À PARTIR DU 10 MAI 2016, GRÂCE AU MÉCÉNAT DE LA FONDATION D'ENTREPRISE MICHELIN. RÉCEMMENT RESTAURÉE, CETTE COLLECTION DE CARROSSES, L'UNE DES PLUS IMPORTANTES D'EUROPE MAIS ENCORE LARGEMENT MÉCONNUE DU PUBLIC, EST PRÉSENTÉE DANS UN NOUVEL ESPACE ENTIÈREMENT REPENSÉ.

LE SUCCÈS DE L'EXPOSITION « ROULEZ CARROSSES ! » en 2011-2013 au musée des Beaux-Arts d'Arras a révélé la richesse de cette collection autant que l'intérêt du public pour ces œuvres d'art. Il est alors apparu nécessaire de les remettre en valeur et de les présenter au public de manière pérenne. Avec l'Académie équestre nationale du domaine de Versailles, également hébergée dans la Grande Écurie, la réouverture de la galerie des Carrosses fait revivre ce lieu dédié depuis sa création au cheval.

CONSTITUÉ DE DEUX GALERIES, l'espace d'exposition a quasiment doublé et s'étend à présent sur près de 1000m², ce qui permet un important redéploiement de la collection. Le projet scénographique a été réalisé dans le respect de l'esprit et de l'architecture des lieux - les Écuries royales bâties par Jules Hardouin-Mansart entre 1679 et 1682 -, et propose un nouvel éclairage mettant en valeur ces œuvres de bois et de bronze doré.

CONTACTS PRESSE

Château de Versailles
Hélène Dalifard,
Aurélie Gevrey, Elsa Martin,
Violaine Solari
+33 (0) 1 30 83 75 21
presse@chateauversailles.fr

Fondation d'Entreprise
Michelin
+ 33 (0) 1 45 66 22 22
Groupe-Michelin.
Service-de-Presse@
fr.michelin.com

RETRouvez-nous sur :

www.presse.chateauversailles.fr
www.chateauversailles.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Accès gratuit

En visite libre et / ou visite guidée (7€)

Tous les jours, sauf le lundi de 12h30 à 18h30 (dernière admission à 17h45) en haute saison, et de 12h30 à 17h30 (dernière admission à 16h45) en basse saison

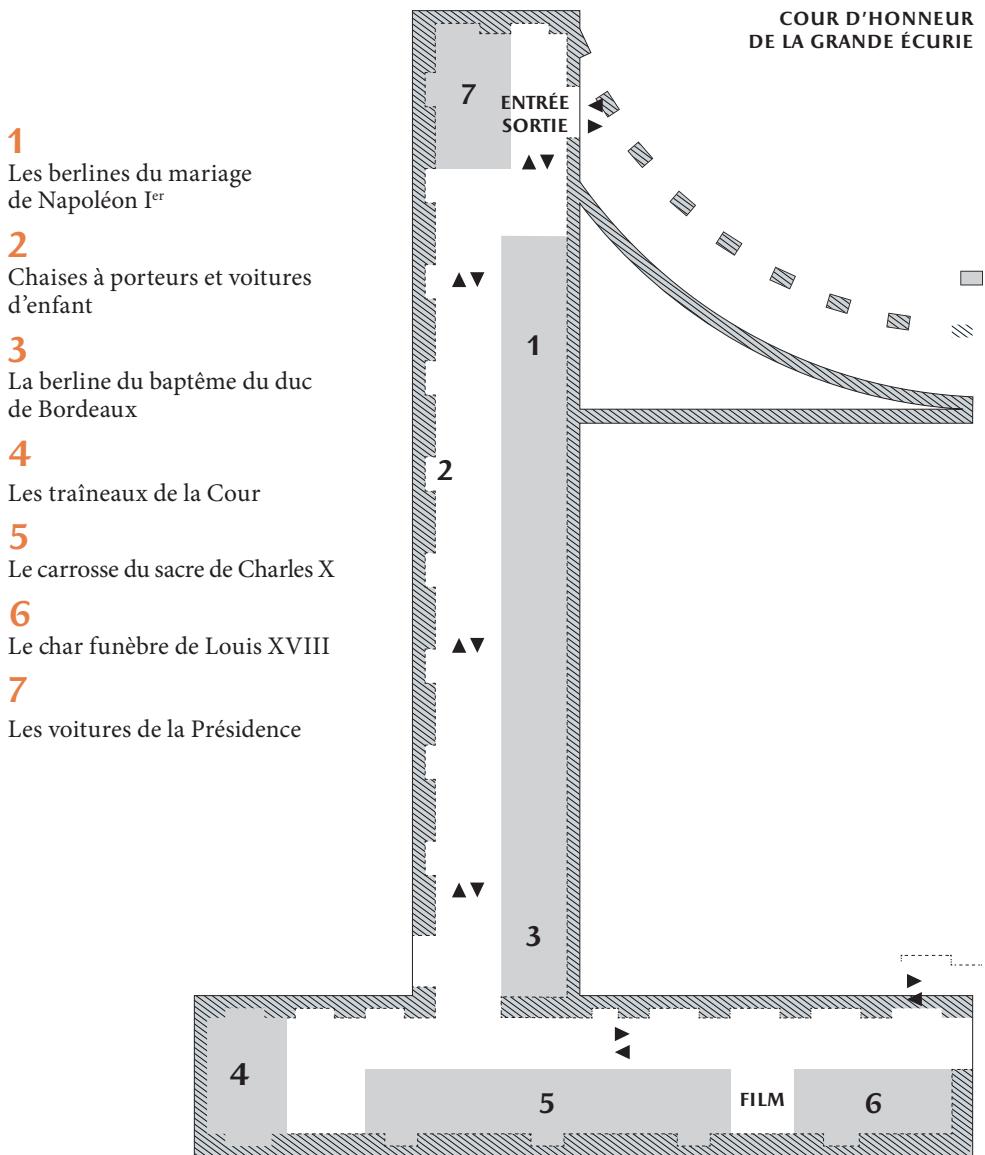


PARTIE I

**UN NOUVEL ÉCRIN POUR UNE COLLECTION
RESTAURÉE**

Partie I — Un nouvel écrin pour une collection restaurée

PLAN DE LA GALERIE DES CARROSSES



Partie I — Un nouvel écrin pour une collection restaurée

UN NOUVEL ESPACE ENTIÈREMENT REPENSÉ

LE PROJET DE RESTAURATION ET D'EXTENSION DE L'ANCIEN MUSÉE DES CARROSES a été imaginé dans le respect de l'esprit des lieux : la Grande Écurie du roi, construite par Jules Hardouin-Mansart. Le nouvel aménagement de la galerie des Carrosses permet aujourd'hui aux visiteurs de découvrir cette collection unique dans des conditions privilégiées.

UN ESPACE D'EXPOSITION AGRANDI

L'AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX ESPACES À LA GRANDE ÉCURIE DU ROI a été l'occasion de lancer un grand chantier qui s'est d'abord porté sur l'architecture. Le retrait de cloisons récentes a permis de retrouver l'espace originel par la réunion de deux grandes galeries, offrant aujourd'hui une surface d'exposition qui a doublé, s'étendant à présent sur plus de 1 000 m². Les immenses galeries voûtées ont été restaurées : râgréage des parois, huisseries, isolation, électricité, peintures, pose de filtres anti-infraction et anti-UV préservant les œuvres du rayonnement lumineux, protection laser etc.

CE NOUVEL ESPACE a permis de redéployer entièrement la collection. Il est désormais possible de présenter les carrosses à leur juste valeur et de dévoiler au public des œuvres auparavant conservées dans les réserves. Il est également aujourd'hui permis d'atteler deux carrosses, dont celui du Sacre de Charles X, à huit chevaux empanachés et garnis des précieux harnais de maroquin rouge et de bronze doré, pour donner aux visiteurs une idée de la grandeur et du faste des grands cortèges de cérémonie sous l'Ancien Régime, l'Empire et la Restauration.

LA REMISE EN VALEUR DES COLLECTIONS

LE CHOIX DES MATERIAUX. La scénographie a été conçue dans le respect du caractère des Écuries royales. À l'intérieur, la nudité des galeries voûtées – seuls les chapiteaux des pilastres sont ornés – permet d'admirer la beauté des proportions et la perfection de l'appareillage de pierre réalisé par les maîtres maçons. Les matériaux choisis sont simples mais nobles, et en lien avec l'histoire du lieu : bois massif du parquet, des râteliers et mangeoires, acier noir des ferronneries et des lanternes pivotantes, gris des pavés, transparence du verre des grandes fenêtres.

UNE PASSERELLE DE VISITE en bois a été mise en place le long des deux galeries, permettant aux visiteurs, ainsi qu'aux personnes en situation de handicap, de dominer légèrement ces œuvres monumentales et d'en découvrir l'intérieur. Elle constitue également une mise à distance naturelle entre le public et les œuvres.

DES VITRINES éclairées ont été mises en place dans les ébrasures de baies. Elles permettent de présenter les voitures d'enfants, les chaises à porteurs, les collections de harnais et de passementerie.

CONDUITE DU PROJET

Hélène Delalex
attachée de
conservation, en
charge de la galerie
des Carrosses

MAÎTRISE D'ŒUVRE

Pierre Bortolussi
architecte en chef des
monuments
historiques

Frédéric Beauclair
scénographe

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Direction du
patrimoine et des
jardins du château
de Versailles

10

LA COLLECTION DE TRAÎNEAUX ROYAUX a été mise en valeur sur une plateforme recouverte de plaques de marbre non poli dont le scintillement évoque celui de la neige, devant un visuel panoramique des jardins de Versailles enneigés.

LA LUMIÈRE EST AU CŒUR DE CETTE NOUVELLE PRÉSENTATION. Les ors des carrosses comme ceux des traîneaux - bois et bronzes dorés, ors mats et brillants, fonds d'or des peintures, feuilles d'argent recouvertes de glacis colorés -, révèlent toutes leurs nuances à la lumière. L'éclairage est modulé par des accents de lumière adaptés à chaque carrosse : éclairage par le bas détaillant tous les reliefs, et, pour la première fois, éclairage intérieur de toutes les voitures permettant au public d'apprécier la beauté de leurs garnitures.

UN ACCOMPAGNEMENT PÉDAGOGIQUE EN IMAGES

ENTREZ DANS UN CARROSSE !

Les intérieurs du carrosse du Sacre de Charles X, du baptême du duc de Bordeaux et de *La Brillante*, l'une des berlines du mariage de Napoléon I^{er}, sont désormais accessibles à tous grâce à des écrans tactiles permettant une visite immersive à 360°. Visites virtuelles également disponibles en ligne, et en gyroscopie sur smartphones et tablettes.

LES CARROSSES EN IMAGES

Observer dans les moindres détails les traîneaux de la Cour, les carrosses du mariage de Napoléon I^{er}, revivre les défilés royaux du XX^e siècle grâce aux archives de l'INA : ces trois films proposés au sein du parcours permettent aux visiteurs de plonger dans l'histoire de ces chefs-d'œuvre. Playliste vidéo également disponible sur la chaîne YouTube du château de Versailles : www.youtube.com/chateauversailles.fr

UN FILM PROJETÉ

En fin de parcours, les visiteurs sont invités à approfondir la connaissance de la collection grâce à un film projeté en grand format : histoire et fonctionnement des carrosses, typologie et fabrication des modèles, organisation d'un grand cortège d'apparat et plongée au cœur des détails les plus inaccessibles et saisissants.

Film également disponible sur la chaîne YouTube du château de Versailles : www.youtube.com/chateauversailles.fr

Partie I — Un nouvel écrin pour une collection restaurée

UNE COLLECTION RESTAURÉE



© château de Versailles, T. Garnier

UNE SYNERGIE DE MÉTIERS D'ART

LES MEILLEURS ARTISTES ET ARTISANS DE LA COUR travaillaient à la réalisation des carrosses : architectes, sculpteurs, menuisiers, ébénistes, soyeux, tapissiers, brodeurs, passementiers, bronziers, ciseleurs, doreurs, miroitiers, serruriers, plumassiers...

POUR RÉALISER CES ŒUVRES, ils rivalisaient de virtuosité et utilisaient les plus beaux matériaux : velours de soie, fils d'or, bronzes dorés brunis ou mats, écaille, et ivoire.

UN VASTE PROGRAMME DE RESTAURATION

LES CARROSSES, CHAISES À PORTEURS ET TRAÎNEAUX DE VERSAILLES font l'objet depuis une quinzaine d'années d'un ambitieux programme de restauration qui se poursuit aujourd'hui.

RESTAURER UN CARROSSE est une entreprise à la fois longue et riche. Ces chefs-d'œuvre réunissent tous les matériaux, toutes les techniques et tous les métiers d'art. Une équipe de restaurateurs spécialisés a été constituée : restaurateurs pour le bois doré, le métal doré, les peintures, les cuirs, les tissus etc. Ils se relaient selon leur spécialité sur une même œuvre.

CE NOUVEAU RENDEZ-VOUS À VERSAILLES est donc également l'occasion d'apprécier l'excellence des métiers d'art français, ceux d'hier comme ceux d'aujourd'hui. Car, loin d'être un écrin incomparable mais figé, Versailles demeure aujourd'hui animé par les savoir-faire et les talents des restaurateurs et artisans qui travaillent quotidiennement à sa préservation.

Partie I — Un nouvel écrin pour une collection restaurée

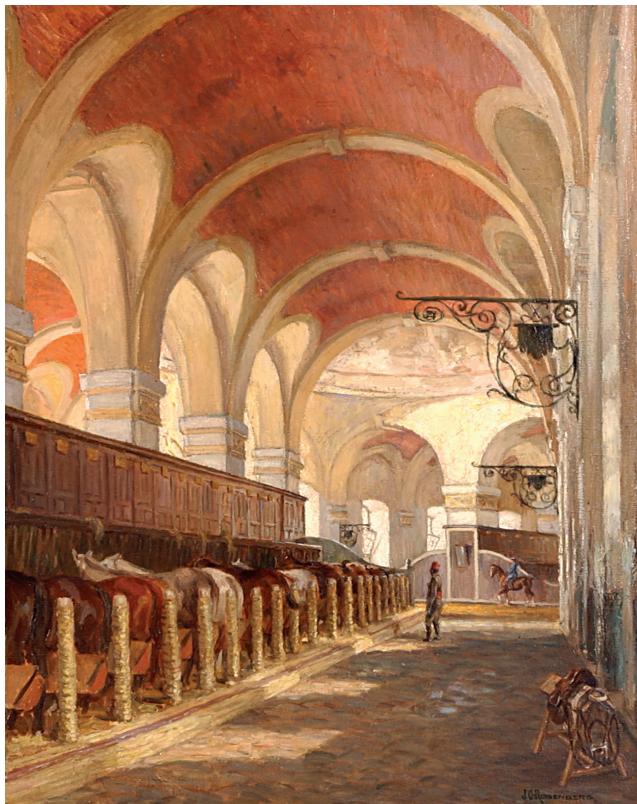
LE LIEU : LA GRANDE ÉCURIE DU ROI

Sous l'Ancien Régime, les Écuries royales s'organisent en deux institutions : la Petite et la Grande Écurie du roi. Joyaux de l'architecture française classique, ces bâtiments jumeaux ont été édifiés par Jules Hardouin-Mansart entre 1679 et 1682, en prévision de l'installation de la Cour et du gouvernement à Versailles. Il s'agit du plus grand chantier royal jamais entrepris pour loger des chevaux. Leur situation exceptionnelle, face au Château, manifeste à elle seule la place accordée au cheval dans la représentation du pouvoir sous l'Ancien Régime.

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, se trouve le manège : rectangulaire à la Grande Écurie, circulaire à la Petite.



La Grande Écurie du roi © château de Versailles, D.Saulnier



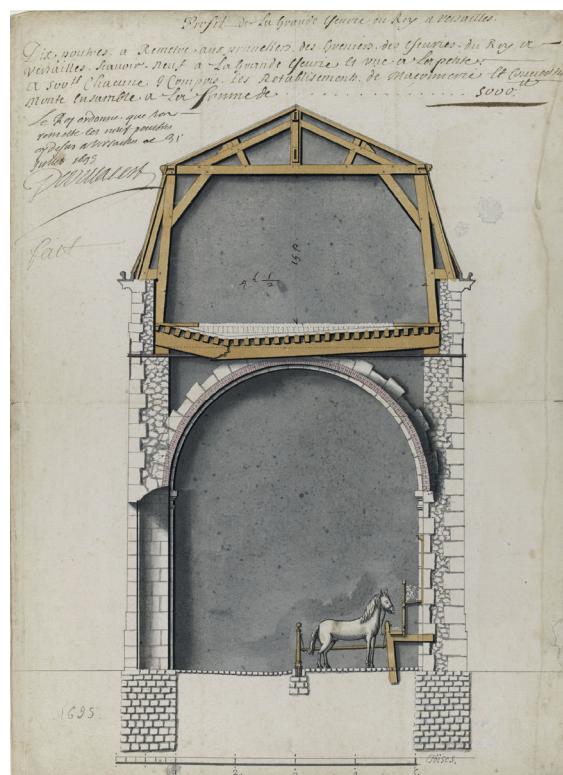
Stalles de la Petite Écurie
JG Rosenberg
© Droits réservés

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 barres de bois, pour la beauté du coup d'œil et pour le bien-être des chevaux.

LA DÉNOMINATION DES DEUX BÂTIMENTS 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.

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 hippiaires, école des pages...

LES GALERIES ABRITENT DES CENTAINES DE CHEVAUX venus du monde entier, rangés selon leur race et leur robe. Les chevaux espagnols, arabes et perses servent à la parade et



Profil de la Grande Écurie du roi à Versailles en 1685
Agence de Jules Hardouin-Mansart (1646-1708)
© RMN GP (château de Versailles) / G.Blot



PARTIE II

LA COLLECTION

Partie II — La collection

DU MUSÉE DES VOITURES DE TRIANON À LA GALERIE DES CARROSSES

LES CENTAINES DE VOITURES DU PLUS GRAND LUXE qui, à la fin de l'Ancien Régime, servent au Roi et à la Cour, ont toutes disparu. Plusieurs raisons expliquent cet état de fait. Il est en premier lieu la conséquence d'une coutume de la chevalerie : l'attribution à la mort du souverain, au Grand et au Premier Écuyers, des voitures, chaises et harnais de la Grande et de la Petite Écurie. Ces derniers sont ainsi dispersés et revendus au fil des siècles. Ensuite, à la Révolution française, les plus belles voitures sont vandalisées et incendiées sur ordre de la Convention nationale, comme symboles de la tyrannie monarchique. D'autres carrosses de grand apparat peuvent être, envoyés sur les fronts de guerre, comme par exemple à la bataille de Valmy ou à la guerre de Vendée, où ils servent au transport des troupes et comme ambulance. Enfin, les dernières voitures sont vendues aux enchères lors des ventes révolutionnaires en 1793 et 1794.



Carte postale Le musée des Voitures
© RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / F. Raux

EN 1831, la collection des carrosses de Versailles est réunie par Louis-Philippe, au moment où il transforme le château en musée dédié « À toutes les Gloires de la France ». À la liquidation de la liste civile de Charles X - les carrosses appartiennent au roi et non à la Couronne -, Louis-Philippe acquiert dix voitures de cérémonie présentant un intérêt historique, avec des harnais. C'est ainsi qu'arrivent à la Petite Écurie les berlines du mariage de Napoléon I^{er}, celle du baptême du duc de Bordeaux, le carrosse du Sacre de Charles X, et, deux ans plus tard, le char funèbre de Louis XVIII.

EN 1851, le Roi demande à l'architecte Charles-Auguste Questel de créer à Trianon un bâtiment destiné à accueillir ces carrosses : le musée des voitures du Trianon voit le jour. Par des dépôts du Garde-Meuble royal puis du Mobilier national, chaises et traîneaux rejoignent les collections.

EN 1978, la collection est rapatriée à la Grande Écurie et le bâtiment Questel détruit.

EN 1997, LE PREMIER MUSÉE DES CARROSSES DE VERSAILLES, véritable projet culturel, ouvre ses portes.

EN 2016, un nouveau projet pour la collection se dessine, le musée ayant dû fermer quelques années plus tôt. Pour la première fois, le public peut découvrir ces collections dans un espace entièrement repensé et ouvert tous les jours.

Partie II

UNE COLLECTION UNIQUE

LA COLLECTION DE VERSAILLES se compose uniquement de berlines de gala, conçues pour frapper les esprits. Elles étaient utilisées lors des grandes cérémonies dynastiques, baptêmes, mariages, sacres, réceptions d'ambassadeurs, funérailles, pour montrer la puissance du souverain.

COMPOSITION ACTUELLE DE LA COLLECTION DE CARROSSES DU CHÂTEAU DE VERSAILLES

- **11 grandes berlines** de Cour et accessoires, époque Empire et Restauration.
- **1 char funèbre**, époque Restauration.
- **2 berlines d'enfants**, époque Ancien Régime.
- **6 traîneaux de fantaisie**, époque Louis XV.
- **6 chaises à porteurs**, époque Louis XV, Louis XVI et Restauration.
- **1 maquette** de carrosse Louis XV.
- **700 éléments de harnais** en maroquin rouge et bronze doré.
- **440 ornements de passementerie** pour les harnais, entièrement tissés de fils d'or.



Détails du carrosse du sacre de Charles X
© château de Versailles, C. Fouin

TRÔNE AMBULANT

LA VIRTUOSITÉ, le bon goût et la qualité de réalisation des maîtres parisiens impose la carrosserie française dans toute l'Europe. Au XVII^e siècle, la manufacture royale des Gobelins abrite des ateliers d'où sortent les carrosses de Louis XIV, des voitures entièrement sculptées et dorées avec des intérieurs garnis de marqueterie Boulle. Au siècle suivant, le luxe des voitures ne connaît aucune limite : bois d'essences diverses, caisses ornées à profusion de bronzes dorés, de plaques de porcelaine, de glaces encadrées de vermeil incrusté de pierres etc. Comme pour le mobilier, les voitures s'adaptent au goût du jour : caisses ornées à profusion d'or et de sculptures sous

le règne de Louis XIV, fantaisie des courbes et contre-courbes de la rocaille sous Louis XV, légèreté et lignes droites sous Louis XVI, simplicité et pureté des volumes au XIX^e siècle.

HIER COMME AUJOURD'HUI, posséder une belle voiture est le signe le plus manifeste de sa position sociale, et « rouler carrosse » nécessite, en plus de l'acquisition de berlines onéreuses, de disposer d'une écurie, d'équipages et d'un personnel nombreux.

18

QUALITÉ TECHNIQUE



Détails du carrosse du sacre de Charles X
© château de Versailles, C. Fouin



Marchepied du carrosse du sacre de Charles X
© château de Versailles, C. Fouin

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 de l'époque en matière de confort, de performance et de technique.

C'EST SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XIV qu'apparaissent les premiers carrosses en France. Vers 1660-1665, à Paris, Jean Le Pautre invente le « grand carrosse moderne », avec deux évolutions décisives : une caisse entièrement fermée et vitrée, et un train muni d'une flèche comportant à l'avant des arcs en fer, dits en col de cygne, sous lesquels les roues avant peuvent s'engager pour tourner à angle droit. Au XVII^e siècle,

l'angle de braquage des voitures augmente ainsi de 30 à 90 degrés, constituant le progrès le plus important dans l'histoire de la carrosserie.

PEU APRÈS CETTE PREMIÈRE INVENTION, les modèles de voitures se diversifient : carrosses coupés, berlines plus sûres et confortables, élégantes calèches, soufflets rapides, landau de cérémonie, chaise de poste... Rapidement, les berlines proposent également de nouvelles « options », des accessoires améliorant le confort des passagers : **marchepieds à tiroir** facilitant l'accès aux sièges, **glaces réglables** grâce à un système de boutonnière, **jalousies de bois et stores de soie** pour se protéger du soleil, **caves** (petits coffres accessibles par une trappe ouverte dans le plancher, renfermant nourriture et boissons pour le voyage), **vides poches** dissimulés dans la garniture des portières, **brassières de tissu** permettant de soutenir les bras des voyageurs, ou encore **éclairage intérieur** de l'habitacle grâce à une petite lanterne appliquée juste derrière la glace arrière.

INTÉRÊT HISTORIQUE

CHAQUE CARROSSE raconte une page de l'histoire de France, de la fin de l'Ancien Régime à la République, à travers un événement dynastique ou politique majeur : baptême, mariage, sacre, ou funérailles. Surtout, la collection constitue un témoignage de la vie de Cour et des fastes sous l'Ancien Régime, l'Empire et la Restauration.

L'ancienne Cour et sa « douceur de vivre » est ainsi évoquée à travers les traîneaux de fantaisie et les voitures de promenade des fils de Louis XVI et de Marie-Antoinette.

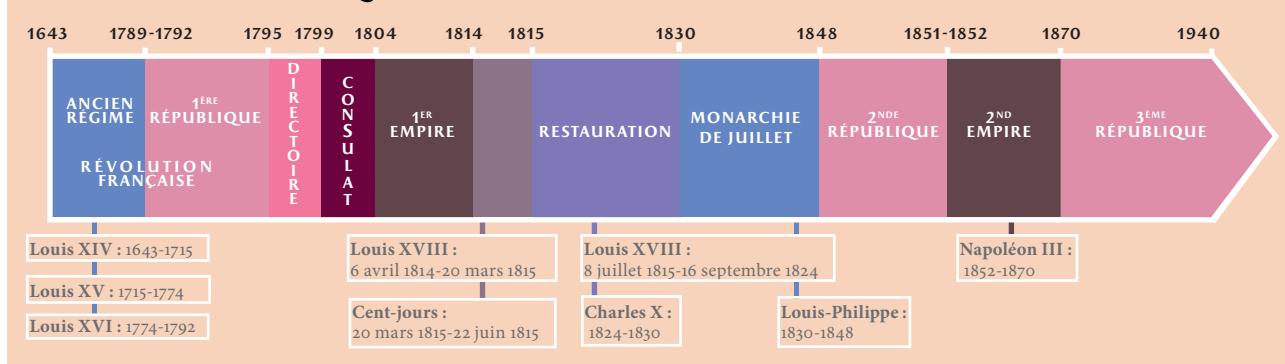
La Cour impériale à son apogée est dépeinte grâce aux berlines du mariage de Napoléon et Marie-Louise.

La Restauration et ses efforts pour redonner du lustre à la dynastie légitime après l'épopée napoléonienne est représentée par la berline du baptême du duc de Bordeaux, le char funèbre de Louis XVIII ou encore le carrosse du sacre de Charles X.

Le Second Empire et son pragmatisme est évoqué à travers les remplois de ces véhicules redécorés aux emblèmes impériaux.

La III^e République enfin, et sa vertu austère, est représentée par deux voitures : l'une utilisée lors des élections présidentielles, l'autre ayant servi pour la visite du tsar Nicolas II en 1896 à Versailles.

REPÈRES CHRONOLOGIQUES



LES MODÈLES DE VOITURE HIPPOMOBILE

CARROSSE



Techniquement, le terme désigne les premières voitures du XVII^e siècle, munies d'un train à flèche axiale au-dessus de laquelle la caisse est suspendue par quatre soupentes en cuir fixées aux moutons, des pièces de bois fichées verticalement à chacun des angles du train. Aux XVIII^e et XIX^e siècles, le terme est conservé pour les grandes voitures d'apparat et de cérémonie, caractérisées par la richesse et la profusion de leur décor.

BERLINE



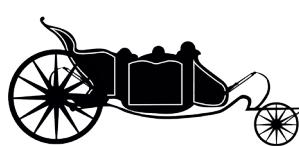
Plus sûres, confortables et adaptées aux voyages, les berlines se différencient des carrosses par leur train caractérisé par deux flèches parallèles, dites brancards de train, empêchant la caisse de verser en cas de rupture d'une soupente. La suspension a également progressé : la caisse est suspendue par des soupentes verticales à de grands ressorts métalliques en C. La berline est la voiture la plus en usage jusqu'au début du XIX^e siècle.

COUPÉ



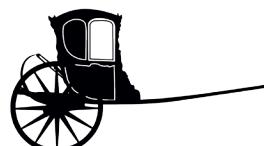
Afin de faciliter les manœuvres dans les rues tortueuses du vieux Paris, on imagine, dès le troisième quart du XVII^e siècle, de raccourcir les voitures de ville, alors monumentales et d'une conduite malaisée. La partie avant de la caisse est alors « coupée » au ras des portières, réduisant leur longueur d'un tiers : la voiture ne comprend plus qu'un fond, contenant un siège pour deux personnes uniquement.

CALÈCHE



Voiture découverte à deux fonds contenant chacun un siège pour deux personnes ; seul le siège arrière est abrité par une capote. La calèche, voiture élégante et luxueuse, est avant tout une voiture d'été, destinée à la promenade ou à la chasse, permettant de jouir de l'air et de la vue de la campagne. Cette voiture a la faveur des dames élégantes car elles y sont bien en vues et peuvent y faire admirer leur toilette.

CHAISE DE POSTE



Voiture de voyage, fermée, pour une ou deux personnes. La caisse, portée par deux grandes roues, est suspendue par des soupentes et descend entre les deux brancards. Elle s'ouvre par une seule portière sur le devant. Du XVII^e au début du XIX^e siècle, la chaise de poste a été la voiture la plus répandue et la plus rapide, à la ville comme à la campagne.

SOUFFLET



Petite voiture sur deux roues, munie d'une capote de cuir ou de toile cirée qui se lève et se replie comme un « soufflet ». Léger, sportif et maniable, il est conduit par le propriétaire, tel Louis XIV qui prenait plaisir à mener lui-même le sien.

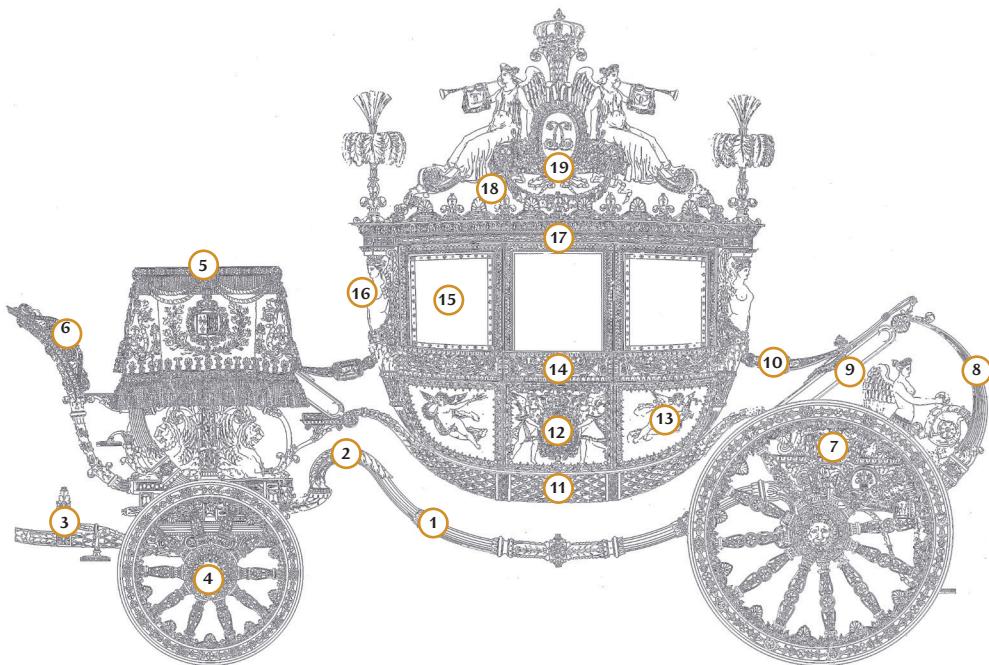
LANDEAU



Voiture pour quatre passagers, qui peut se découvrir ou se fermer entièrement au moyen de deux capotes abritant chacune un siège.

20

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 marchepied
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)

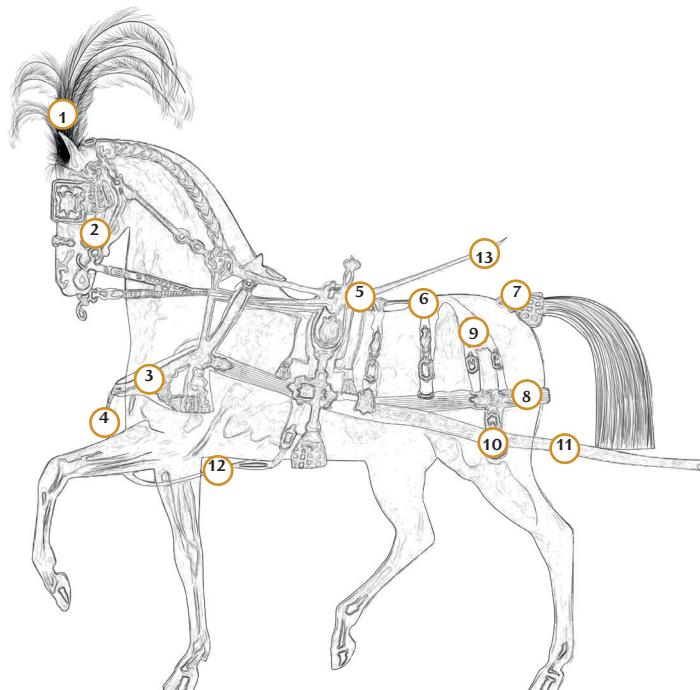
TRACTION. Assurée par deux, quatre, six ou huit chevaux. Les deux premiers chevaux sont les seuls reliés au timon et tirent la majeure partie de la charge.

DIRECTION. Assurée par le rond d'avant-train pivotant, actionné par le timon qui agit comme un levier permettant d'orienter les roues dans la direction à prendre. Grâce à l'invention des cols de cygne sous lesquels les roues avant peuvent s'engager, l'angle de braquage augmente de 30° à 90°.

SUSPENSION. Assurée par de grands ressorts en C constitués de lames d'acier superposées. La caisse y est suspendue par de solides courroies de cuir réglables, les soupentes. Des courroies de guindage, reliant la caisse au train, limitent le balancement.

FREINAGE. Avant la généralisation des freins mécaniques à la fin du XIX^e siècle, freiner ou reculer incombe aux seuls chevaux timoniers. Une forte descente nécessite l'aide des valets de pied venant glisser au-devant de la roue arrière un patin de fer appelé sabot d'enrayage.

L'ATTELAGE DES CHEVAUX



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

CHEVAUX TIMONIERS ET DE VOLÉE. L'attelage de grande cérémonie à la française, toujours à huit chevaux, est réservé au souverain et aux voitures de sa Maison. On compte les chevaux depuis la main du cocher : les deux premiers sont appelés chevaux timoniers, les six derniers sont appelés chevaux de volée et donnent, par leur nombre, toute sa magnificence à l'attelage.

LE POSTILLON. Cavalier monté sur le dernier cheval de gauche, conduisant la volée de tête. C'est lui qui règle la cadence du cortège.

LE COCHER. Depuis son siège, il mène les trois premières volées. Dans la main droite, il tient le fouet, dans la gauche, les grandes guides.

LES GARÇONS D'ATTELAGE. À pied, ils tiennent en bride les six chevaux menés par le cocher.

LES VALETS DE PIED. Debout sur la plateforme à l'arrière du carrosse, ils sont chargés d'ouvrir la portière, de déplier les marchepieds et d'aider les passagers à monter et descendre de la voiture.



LES ŒUVRES



Berline du baptême du Duc de
Bordeaux
© RMN-Grand Palais (Château de
Versailles) / Gérard Blot

LA BERLINE DU BAPTÈME 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. Aussi, la naissance posthume de son fils le duc de Bordeaux provoque une immense ferveur populaire et, le 1^{er} mai 1821, Louis XVIII, alors sur le trône, donne au baptême de l'enfant un faste extraordinaire.

PARTANT DE LA COUR DES TUILLERIES, 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 Mademoiselle 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, la splendeur particulière de ce cortège cherche aussi à éclipser le souvenir du baptême fastueux du roi de Rome, fils de Napoléon I^{er}, qui a eu lieu dix ans auparavant.

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'impérial 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.



Plafond et porte de la berline du baptême du duc de Bordeaux © château de Versailles, J.M. Manaï

TYPE : berline de grand gala à sept glaces (huit glaces à l'origine)

RÉALISATION : Jean Ernest Auguste Getting, carrossier. Paris, 1808

DIMENSIONS : H. 3,57 m ; Larg. 2,16 m ; Long. 5,60 m ; Poids : env. 2,5 tonnes

HISTORIQUE :

- 1808 : réalisée pour Jérôme Bonaparte, roi de Westphalie, frère de Napoléon I^{er}.
- 1821 : enrichie par le carrossier Prelot pour le baptême du duc de Bordeaux.
- 1853 : modifiée par le carrossier Joachim Ehrler pour le mariage de Napoléon III, puis une seconde fois pour son sacre projeté à Rome.
- 1856 : restaurée par les carrossiers Ehrler & Fils pour le baptême du Prince impérial, fils de Napoléon III, la berline devant transporter l'enfant.



Le char funèbre Louis XVIII
© RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot

LE 16 SEPTEMBRE 1824, après dix ans de règne, Louis XVIII s'éteint. Soucieuses de rehausser le prestige d'une dynastie contestée, les Chambres votent des crédits exceptionnels pour les pompes funèbres.

LES FUNÉRAILLES, célébrées le 23 septembre, sont les plus fastueuses de la monarchie française. La levée du corps a lieu au palais des Tuileries. Le cercueil est amené jusqu'au char funèbre qui attend dans la cour. Il est déposé sur le grand manteau royal de velours violet fleurdelysé, et couvert 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, attelé à huit chevaux caparaçonnés de velours noir brodé de larmes d'argent et ourlé de franges, transporte alors la dépouille du roi à la basilique Saint-Denis.

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.

RÉALISATION : Lecointe et Hittorff, architectes ; Prelot, carrossier (flèches du train) ; Devaux, carrossier (ressorts) ; Daldringen, carrossier (roues) ; Roguier, sculpteur ; Gauthier, peintre ; Renault, tapissier ; Dallemagne, brodeur ; Denevers, plumassier. Paris 1809

DIMENSIONS : H. 4,66 m ; Long. 5,70 m ; Larg. 2,58 m ; Poids : env. 2,5 tonnes

UTILISÉ ET MODIFIÉ POUR LES FUNÉRAILLES :

- 1809, du maréchal Lannes, duc de Montebello.
- 1820, du duc de Berry.
- 1824, de Louis XVIII (état restitué).
- 1830, de Louis VI Henri Joseph de Bourbon-Condé, dernier prince de Condé.
- 1835, du maréchal Mortier.
- 1842, du duc d'Orléans.
- 1860, de Jérôme Bonaparte.
- 1894, de Sadi Carnot, président de la III^e République.
- 1899, de Félix Faure, président de la III^e République.



Détails du char funèbre de Louis XVIII © RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot



Carrosse du sacre de Charles X
© RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot

TYPE : berline de grand gala à huit glaces
RÉALISATION : Percier et Hittorff, architectes ; Duchesne, dessinateur-carrossier ; Daldringen, carrossier ; Ots, menuisier-carrossier ; Roguier, sculpteur ; Denière et Matelin, bronziers-ciseleurs ; Gauthier, doreur ; Delorme, peintre ; Vauchelet, peintre ; Delalande, brodeur

Paris, 1816 et 1825

DIMENSIONS : H. 4,48 m ; Larg. 2,60 m ; Long. 6,70 m ; Poids : env. 4 tonnes

HISTORIQUE :

- 1816 : commencée pour le sacre projeté de Louis XVIII
- 1825 : achevée pour le sacre de Charles X.
- 1853 : modifiée par le carrossier Joachim Ehrler pour le sacre projeté de Napoléon III à Rome.
- 1856 : restaurée par les carrossiers Ehrler & Fils pour le baptême du Prince impérial de Napoléon III, le carrosse devant transporter le couple impérial.

LE 29 MAI 1825, Charles X est sacré à 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 Dalringen, carrossier virtuose.

POUR VOYAGER 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, le carrosse ressort le lendemain pour le cortège se rendant à la cathédrale. 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 ce dernier, 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. Œuvre majeure de la collection, elle est présentée attelée à huit chevaux, portant les harnais historiques.



Le Carrosse du sacre de Charles X, plafond et assise intérieurs © château de Versailles, J.M. Manaï



La Cornaline © RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot



La Topaze © RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot

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.

QUARANTE BERLINES du plus grand luxe descendent les Champs-Elysées jusqu'au jardin des Tuileries sous les vivats d'une foule en liesse. La garde impériale ouvre la marche, suivie des trente-quatre voitures de la Cour. 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. Enfin, les berlines du grand aumônier, des dames d'honneur et de la famille impériale, plus riches et d'une forme encore plus élégante.

LE FASTE DE CE CORTÈGE, 40 voitures de gala et plus de 240 chevaux, surpassé celui du couronnement, en 1804. Il éclipse surtout la magnificence des anciens cortèges royaux. En effet, en pareille circonstance, les Bourbons n'utilisaient qu'une trentaine de voitures.

LE CHÂTEAU DE VERSAILLES a conservé un ensemble de berlines de haut rang censées avoir été utilisées pour le cortège du mariage de 1810 : *La Cornaline*, *La Victoire*, *L'Opale*, *La Brillante*, *La Turquoise*, *L'Améthyste* et *La Topaze*, cette dernière étant présentée attelée à quatre chevaux dans la galerie.

La Cornaline

TYPE : berline de ville et de gala en faux landau à trois glaces

RÉALISATION : Prelot, carrossier. Paris, 1810

DIMENSIONS : H. 2,50 m ; Larg. 2,00 m ; Long. 4,83 m ; Poids : env. 1,5 tonne

HISTORIQUE :

- 1810 : réalisée pour le mariage de Napoléon I^{er} et Marie-Louise.
- 1853 : modifiée par le carrossier Joachim Ehrler pour le sacre projeté de Napoléon III à Rome.

La Topaze

TYPE : berline de gala à sept glaces

REALISATION : Jean Ernest Auguste Getting carrossier. Paris, vers 1804

DIMENSIONS : H. 2,68 m ; Larg. 2,10 m ; Long. 5,30 m ; Poids : env. 2,5 tonnes

HISTORIQUE :

- 1804 : réalisée pour le couronnement de Napoléon I^{er}.
- 1810 : utilisée pour le mariage de Napoléon I^{er} et Marie-Louise.
- 1853 : modifiée par le carrossier Joachim Ehrler pour le mariage de Napoléon III, puis une seconde fois pour son sacre projeté à Rome.
- 1856 : restaurée par les carrossiers Ehrler & Fils pour le baptême du Prince impérial, fils de Napoléon III.

27

LES VOITURES DE LA PRÉSIDENCE



Coupé de la Présidence de la République
© RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot

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 sont remisés ou dispersés en vente publique.

SI LA RÉPUBLIQUE récuse le faste et l'ostentation, les exigences de représentation imposent cependant à la Présidence de se doter de nouveaux véhicules adaptés aux 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 ainsi 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 sculptées en forme de serpent, roulettes de glace en ivoire, intérieurs capitonnés, éclairage de l'habitacle et suspensions 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. Cependant, après la Grande Guerre, vers 1920, une page se tourne : l'automobile a définitivement triomphé.



Intérieur du coupé de la Présidence de la République
© RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot

Coupé de gala de la Présidence de la République

TYPE : grand coupé de gala à housse et huit ressorts

RÉALISATION : Ehrler, carrossier. Paris, vers 1880

DIMENSIONS : H. 2,33 m ; Larg. 1,90 m ; Long. 4,45 m ; Poids : env. 1,7 tonne

HISTORIQUE :

- 1896 : rapatrié de l'ambassade de France à Madrid pour la venue à Paris du tsar Nicolas II.

28

LES TRAÎNEAUX DE LA COUR

LA MODE DES COURSES DE TRAÎNEAUX est importée des Cours nordiques. À Versailles, elle est suivie durant les règnes de Louis XIV, Louis XV et Louis XVI. Elles se pratiquent sur les eaux gelées du Grand Canal ou dans les allées enneigées du parc de Versailles. Les traîneaux sont tirés par un cheval ferré à crampons, caparaçonné d'un riche harnais brodé de grelots d'argent. Ces luxueux véhicules sont menés par les seigneurs de la Cour, assis sur la sellette à l'arrière de la caisse et tenant les guides. Les dames se laissent mener et parfois conduisent elles-mêmes, privilège unique en Europe.

SI LES COURSES DE TRAÎNEAUX font fureur à 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, les participants descendent les allées du jardin, contournent le Grand Canal, gagnent la Ménagerie, avant de revenir par Trianon, terminant la course par un grand galop sur le Tapis Vert en remontant vers le Château. Marie-Antoinette remet au goût du jour les parties de traîneaux, souvenir de celles de sa jeunesse à Vienne. Elle fait rechercher dans les dépôts des écuries les anciens traîneaux de la Cour.

CES VÉHICULES représentent des créatures fantastiques, des animaux rares ou légendaires, ils composent un bestiaire étrange et merveilleux. Ils dépendent des Menus Plaisirs, l'institution chargée des fêtes et décors de théâtre.



Traîneau au léopard © château de Versailles, J.M. Manaï

Traîneau « au léopard »

France, vers 1730-1740

La caisse est en bois sculpté et peint à l'imitation d'un véritable animal. Gueule ouverte, yeux de verre exorbités, corps cambré prêt à bondir, queue dressée supportant le siège du cocher, le léopard est menaçant. Sa férocité se double de celle de la tête de loup à l'extrémité des patins. L'attitude naturaliste du fauve, ainsi que le rendu illusionniste de la fourrure, ont sans doute été inspirés par le léopard présent à la Ménagerie de Versailles de 1730 à 1741. L'intérieur est en velours de soie jaune.



Traîneau à la sirène
© château de Versailles, J.M. Manaï

Traîneau « à la sirène »

France, vers 1740

Un buste de sirène orne la proue et une tête de triton, couronnée de roseaux, l'extrémité des patins. La polychromie de la caisse, en bois sculpté, peint et doré, est composée de feuilles d'or et d'argent marbrées de couleurs en glacis vert et rouge. L'intérieur est en velours de soie vert gaufré. Le traîneau conserve les chaussons fourrés du cocher, en cuir de Russie.

29

LES VOITURES D'ENFANT

Sous l'ancien régime, tous les jeunes princes possèdent leur carrosse miniature, la petite voiture ayant toujours été le jouet le plus convoité des enfants. Ainsi, 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 Marie-Antoinette qui reçoivent chacun une petite berline et une petite calèche à la dernière mode.

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'enfants ne sont pas de simples jouets mais de véritables réductions des modèles modernes auxquelles ne manque aucune innovation technique.



Berline de Louis de France © RMN GP, droits réservés

Petite berline du Dauphin Louis Joseph Xavier de France
Anonymous, vers 1787

Bois sculpté, peint et doré, fer peint et doré, verre, cuir peint, cachemire blanc crème, passementerie verte et blanche.

La voiture de promenade du premier fils de Louis XVI présente les caractéristiques les plus modernes, comme une vraie berline de type vis-à-vis, pour deux passagers. Le plancher ouvre sur une cave permettant au petit passager de disposer des friandises ou d'y loger ses pieds.



Calèche Dauphin Louis-Charles
© RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot

Petite calèche du Dauphin Louis Charles de France, futur Louis XVII
Anonymous, vers 1785-1789

Bois sculpté, peint et doré, bronze ciselé et doré, fer peint et doré, garniture en cuir rouge.

Cette luxueuse petite calèche a appartenu au dauphin Louis Charles qui l'utilisait dans les jardins du château de Saint-Cloud. Son avant-train est pourvu d'une barre de volée permettant d'atteler deux animaux, sans doute des chèvres, tandis que le train arrière porte une plateforme d'entretoise où peut se tenir un enfant de la suite du prince.

Dotée des dernières nouveautés, la voiture est l'exacte réplique d'une véritable calèche. Le décor est au goût du jour, champêtre. Sur la traverse de dossier figure une fleur de lys entre deux enroulements d'acanthe. Au centre des portières, en camaïeu d'or, des dauphins enlacés évoquent le jeune destinataire du véhicule.

30

LES 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 plus adaptée : 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 facilement contre un mur, dans un vestibule ou sur le 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 COTOIENT 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.

Chaise à porteurs dite « aux Marines »

Paris, vers 1720-1730

BÂTI : bois mouluré, sculpté et doré ; poignée en bronze ciselé et doré

PANNEAUX : toiles peintes à l'huile, tendues et clouées sur les montants ; peintures attribuées à Adrien Manglard (1695-1760) ; encadrement de peinture dorée dans le style Bérain, probablement d'une autre main, vernis de protection

IMPÉRIALE : galerie ornée de vases en bronze doré ; pavillon bombé recouvert de cuir clouté

INTÉRIEUR : garniture de velours cramoisi à franges d'or (après 1830)

Cette chaise, entièrement couverte de marines et d'un encadrement virtuose de peinture dorée en trompe-l'œil, est un admirable spécimen de la production carrossière de l'Ancien Régime. Elle est décorée d'une scène de bataille navale (panneau de dossier), de vues portuaires (panneaux de portières et de côté), de tritons, monstres marins et dieux fleuves en camaïeu (cartouches latéraux inférieurs). L'utilisation de toiles peintes, remplaçant les panneaux de bois, permet d'alléger la chaise.



Chaise à porteurs dite aux Marines
© château de Versailles, C. Fouin



Modèle de carrosse © château de Versailles, C. Fouin

le Dauphin, premier fils de Louis XV, fut honoré : soit en 1729, à l'occasion de la visite de Louis XV à l'Hôtel de ville de Paris peu après sa naissance, soit en 1737 à l'occasion de son baptême.

MODÈLE DE CARROSSE

Chobert, joailler du roi, actif dans la 1^{re} moitié du XVIII^e siècle
Bois sculpté et doré, or, brocart d'argent, métal, verre

CE TYPE DE MODÈLE était présenté au commanditaire d'un carrosse afin de lui permettre de visualiser le rendu et d'exprimer avec plus de précision ses souhaits pour d'éventuelles modifications. Cette maquette passa longtemps pour être le modèle d'après lequel a été exécuté le carrosse du sacre de Louis XV, en 1722. Cependant, la présence au centre du pavillon d'amours couronnant un dauphin dressé, plaide pour un carrosse exécuté pour une cérémonie dans laquelle



Harnais © château de Versailles, D. Saulnier

pièces), complétés par des rênes, longes et grandes guides en fils de soie et d'or (env. 180 pièces). Cette collection unique témoigne de l'excellence du savoir-faire des selliers-harnacheurs français sous la Restauration et le Second Empire.

HARNAIS

SI LE PREMIER RÔLE DES HARNAIS est de permettre de tirer la voiture, ils ont aussi une fonction d'apparat essentielle : la richesse et la beauté de leurs ornements (maroquins, velours, soie, bronze doré, passementeries) ajoutent au faste et à l'éclat du cortège.

EN 1831, en même temps qu'il acquiert les voitures, Louis-Philippe fait entrer dans les collections de magnifiques harnais de grand gala ornés de bronzes dorés, réutilisés sous Napoléon III. L'ensemble se compose d'une cinquantaine de harnais de maroquin rouge et bronzes dorés (env. 700 pièces), enrichis d'ornements de passementerie en velours de soie cramoisi brodé de fils d'or, d'une extrême richesse (env. 200

Harnais de grand gala

BRONZIERS : Lucien François Feuchères, Feuchère et Fossey associés, Duchesne et Mairet associés

BOURRELIERS : Jean Claude Perchelet, Philippe Jean Michel Gagnery

ÉPERONNIER : René Henry Augustin Loiseau

Maroquin rouge brodé de fils de soie blanche, bronze ciselé et doré, fer

HISTORIQUE

- 1814 : réalisés en prévision du sacre de Louis XVIII.

- 1825 : complétés et transformés pour le sacre de Charles X.

- 1853 et 1856 : réutilisés pour le mariage de Napoléon III, et pour le baptême du Prince impérial.

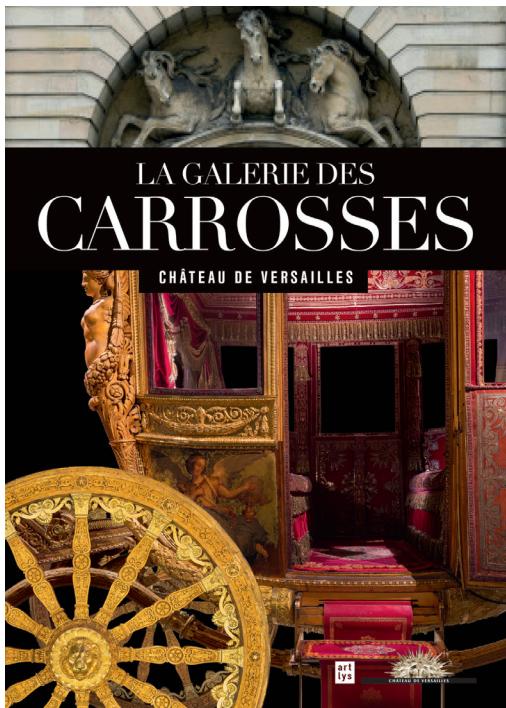


PARTIE III

AUTOUR DE LA RÉOUVERTURE DE LA GALERIE DES CARROSSES

Partie III — Autour de la réouverture de la galerie des Carrosses

PUBLICATION



CO-ÉDITION
CHÂTEAU DE VERSAILLES
/ÉDITIONS ARTLYS

20 mai 2016
72 pages
75 illustrations
17 x 24 cm
9 €

GUIDE DE VISITE DE LA GALERIE DES CARROSSES DU CHÂTEAU DE VERSAILLES

par **Hélène Delalex**, attachée de conservation au château de Versailles
en charge de la galerie des Carrosses

SOMMAIRE

Préface

Les Écuries royales

Grande et Petite Écuries

Les bâtiments

L'âge d'or de l'équitation française

Carrousels et spectacles royaux

Petit dictionnaire hippomobile

Les collections

Du musée des Voitures de Trianon à la galerie des Carrosses

Voitures d'enfant

Les berlines du mariage de Napoléon I^{er}

La berline du baptême du duc de Bordeaux

Le char funèbre de Louis XVIII

Le carrosse du Sacre de Charles X

Les voitures de la présidence

Les traîneaux

Les chaises à porteur

Bibliographie



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 faire revivre 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. Afin d'épargner ses magnifiques roues de gala, le carrosse fait le voyage Paris-Reims sur de puissantes et robustes roues en bois bandées d'acier. La voiture est partiellement démontée (les décors de l'impériale et des pieds corniers sont transportés séparément), et soigneusement enveloppée dans une housse de toile qui la protège et la dissimule aux yeux des badauds massés sur son passage. Parti de Paris quelques jours plus tôt, Charles X arrive le 28 mai à Tinqueux, dans les faubourgs de Reims où l'attend le carrosse, remonté pour l'entrée en ville du souverain. À une heure et demie, en habit de colonel général, le roi monte dans la voiture en compagnie des princes : le Dauphin, le duc d'Orléans et le duc de Bourbon. Le carrosse ressort le lendemain pour le cortège se rendant à la cathédrale où est célébré le sacre, puis de nouveau le 6 juin 1825 pour l'entrée de Charles X à Paris. Il est réutilisé 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.

Véritable monument artistique, icône politique de la monarchie restaurée, le carrosse produit un grand effet sur ses contemporains. L'importance de l'or sur ce carrosse « dévoré » par le soleil qui en démultiplie encore les effets, selon les témoins, en fait une œuvre littéralement rayonnante. La richesse des bronzes, si pesants, est par ailleurs tout à fait inhabituelle sur une voiture, même de grand apparat. Joyau des collections de Versailles, *Le Sacre* est immédiatement reconnu 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 construite », selon l'illustre professeur et dessinateur en voiture Duchesne, et la seule aujourd'hui conservée en France.

« Tout ce qui tient à la laisse est doré en or mat ; tout ce qui constitue le train l'est en or moulu ; toutes les figures sculptées sont en bois doré. Peut-être y a-t-il trop d'or. L'ensemble avait par lui-même assez de beauté pour n'avoir pas besoin de tant de richesse. »

F. M. Miel, *Histoire du sacre de Charles X*, Paris, 1825.

Entrée de Charles X à Paris, au retour de son sacre à Reims, le 6 juin 1825, Louis-François Lejeune (1775-1848), 1825, huile sur toile, château de Versailles.

155



Carrosse du sacre de Charles X

Type : berline de grand gala à huit glaces

Attribution : Percier, architecte ;

Duchesne, dessinateur-carrossier ;

épreuve Daldringen, carrossier ;

Ch. Matelin, bronzier-ciseleur ;

Rouquer, sculpteur ; Denière et

Matelin, bronziers-ciseleurs ;

Delorme, peintre ; Gauthier,

peintre-doreur ; Delalande,

brodeur ; Dathy, plumassier

Réalisation : Paris, commencé en

1816-1817, terminé en 1824-1825

Restaurations : 1853, restauré

et décor modifié par Joachim

Ehrler, pour le sacre projeté de

Napoléon III à Rome ; 1856, restauré

par la maison Ehrler & Fils, pour

le baptême du prince impérial

Prix : 325 000 francs lors de la

livraison en 1825 ; 82 385 francs

de modifications en 1853

Historique : 1825, conservé à

la Petite Ecurie du roi dans une

remise spécialement construite et

conditionnée ; 1831, acquis de la liste civile de Charles X par Louis-Philippe, 1847, « emporté » dans l'un des paragraphes de bois (vêtré) proche de la cour de Marbre de Versailles (avec La Topaze et Le Baptême) ; 1851, exposé au musée des Voitures de Trianon (inventaire en 1894)

Train : entièrement doré, avant-train orné d'un aigle en bronze doré (1853) déployant ses ailes devant le bouclier de Minerve, quatre roues en bronze doré, de la panthère ; train arrière orné de chimères allées à corps de femme, ressorts en C à onze lames et souquettes en marquinet rouge piqué de soie blanche

Caisse : brancards de caisse en forme de puissant toro de laurier abritant les marchepieds à tiroir ; caisse à fond d'or, panneaux peints sur l'atelier doré, aux grandes scènes impériales sous un ciel peint (panneaux, panneaux de devant et de dossier), quatre figures allégoriques de la Religion (panneaux de biseautage) ; frise de ceinture en bronze ciselé

et doré avec rinceaux et guirlandes de feuilles de laurier ; poignées au bout des manches, godrons et charnières dissimulées dans les coins ornés de caricatures en bois doré couronnées de chapiteaux impériales

Impériale : frise en bois sculpté et doré, galerie en bronze ciselé et doré, composée de palmettes et de feuilles d'acanthe, aigles impériales aux angles sur le pavillon, couronnement en bois doré et doré à la feuille d'acanthe

Reposeur : assises assises embouchant la trompette, au centre du groupe, sur une tige ornée de feuilles, s'élève la couronne impériale

Intérieur : quatre places en vis-à-vis et deux sur strapontin amovibles ; garniture en velours de soie cramoisi très richement brodé avec passementerie en fils d'or et clinquants (chiffre N ajouté en 1853) ; rideaux et stores en taffetas de soie rouge

Dimensions : H. 4,48 m; Long.

6,70 m, Larg. 2,60 m, Poids : env. 4 t

T 730 C1

Détail de la roue du carrosse du sacre de Charles X, Daldringen, 1825



56

Partie III — Autour de la réouverture de la galerie des Carrosses

LES VISITES GUIDÉES ET ACTIVITÉS PÉDAGOGIQUES

VISITES GUIDÉES DE LA GALERIE DES CARROSSES

Les 12 et 22 juillet, 18 et 23 août, 1^{er}, 6 et 23 septembre 2016

Tarif : 7€ + (gratuit pour les moins de 10 ans).

Durée 1h30

Réservation obligatoire sur www.chateauversailles.fr ou au 01 30 83 78 00 (dans la limite des places disponibles).

EN FAMILLE

VISITE GUIDÉE : « IL ÉTAIT UNE FOIS LES CARROSSES » à partir de 5 ans

Les 6, 13, 20 juillet 2016 à 14h

Les familles sont invitées à découvrir cette collection étonnante ayant participé aux événements marquants de l'histoire de France.

Tarif : 7 € + (gratuit pour les moins de 10 ans).

Réservation obligatoire sur www.chateauversailles.fr ou au 01 30 83 78 00 (dans la limite des places disponibles).



LIVRET JEU AUTOEUR DE LA COLLECTION DES CARROSSES DE VERSAILLES

En partenariat avec Paris-Mômes

Destiné aux enfants de 6 à 12 ans, ce livret décline sur 12 pages des informations adaptées, des questions et des jeux permettant une compréhension active du jeune visiteur. Largement illustré, conçu sur un ton à la fois ludique et instructif, il constitue à la fois une aide à la visite et un parcours-jeu. Diffusé gratuitement à l'entrée, ce livret offre également un souvenir de la visite.

PROGRAMME POUR LES SCOLAIRES

VISITES GUIDÉES POUR LES SCOLAIRES du CM1 au lycée

En mai et juin 2016

Tarif : 75 €

Détail de l'offre disponible sur l'espace pédagogique du site www.chateauversailles.fr

FORMATION ENSEIGNANTS

Journée dédiée aux référents culture des lycées de l'académie de Versailles

3 juin 2016

Inscription auprès de la DAAC de l'Académie de Versailles

Tarif : gratuit

37

Cycle de formation « Fêtes et divertissements »

9 novembre 2016

Visite commentée de la galerie des Carrosses

Tarif : gratuit sur présentation du pass éducation

Formation inter musées avec le Palais de la Découverte et le CNAM : « Divertir à la cour de Versailles - des techniques qui font de l'effet »

12 janvier 2017

Inscription au plan académique de formation de l'Académie de Paris

Tarif : gratuit

PROGRAMMES POUR LES PUBLICS SPÉCIFIQUES

DES VISITES DE LA GALERIE DES CARROSES seront organisées sur le thème du divertissement dans le cadre de l'exposition *Fêtes et divertissements à la cour* (exposition au château de Versailles du 29 novembre 2016 au 26 mars 2017) pour les publics handicapés et les publics dits « éloignés des musées ».

Renseignements : 01 30 83 75 05 ou versaillespourtous@chateauversailles.fr



© Albertine



Partie III — Autour de la réouverture de la galerie des Carrosses

LA NUIT DE LA GRANDE ÉCURIE, CARROSSES, CHEVAUX ET CAVALIERS À VERSAILLES

LE 21 MAI DANS LE CADRE DE LA NUIT EUROPÉENNE DES MUSÉES

OUVERTURE NOCTURE DE LA GRANDE ÉCURIE

POUR LA NUIT EUROPÉENNE DES MUSÉES, le château de Versailles s'associe à l'Académie équestre nationale du domaine de Versailles pour ouvrir exceptionnellement en nocturne, la Grande Écurie du roi.

LES NOCTAMBULES pourront découvrir la collection de la galerie des Carrosses du château de Versailles, visiter les écuries et le manège de l'Académie équestre nationale du Domaine de Versailles et assister au travail des écuyers sur la carrière extérieure.



©Victor Tonelli



© Agathe Poupeney / PhotoScene

Gratuit

De 19h à 1h du matin
(dernière entrée de la
galerie des Carrosses à
20h30, et dernière
admission à l'Académie
Équestre à 22h30)

Le château et les
jardins seront fermés à
la visite

© Agathe Poupeney / PhotoScene

Partie III — Autour de la réouverture de la galerie des Carrosses

L'ACADEMIE ÉQUESTRE NATIONALE DU DOMAINE DE VERSAILLES



© Agathe Poupeney / PhotoScene

BARTABAS A CRÉÉ L'ACADEMIE ÉQUESTRE NATIONALE DU DOMAINE DE VERSAILLES EN 2003, une école d'un genre nouveau où les écuyers, dont les seuls maîtres sont les chevaux, apprennent à vivre et à créer ensemble. Ce laboratoire du geste interroge depuis son ouverture l'enrichissement de l'art équestre par une pensée chorégraphique. Depuis novembre 2015, l'appellation Académie équestre nationale du domaine de Versailles donnée par le Ministère de la Culture et de la Communication, témoigne de la reconnaissance du caractère structurant du projet et de sa dimension d'intérêt général.

IL S'APPUIE SUR UN ENSEIGNEMENT PLURIDISCIPLINAIRE où la danse est un levier central de réflexion et d'évolution, à côté de l'escrime artistique, du chant, du Kyudo – tir à l'arc traditionnel japonais. Il s'agit d'une formation artistique permanente, sans cursus, ni diplôme, en perpétuelle évolution. C'est ainsi que la compagnie s'est métamorphosée en une dizaine d'années en un véritable corps de ballet équestre.

LA VOIE DE L'ÉCUYER : OPUS 2016

Ce spectacle de répertoire de l'Académie équestre nationale du domaine de Versailles se décline en opus. Il évolue et s'enrichit chaque année de l'expérience des écuyers et des progrès des chevaux. Avec le Carrousel des Lusitaniens, l'escrime artistique, les improvisations, les longues rênes...

La représentation est suivie de la visite libre des Écuries.

Durée : 1h15 (déconseillé aux moins de 5 ans). **Samedi à 18h et dimanche à 15h.**

Tarifs plein : 25€ / réduit : 22€ / moins de 12 ans : 16€. Groupe (à partir de 20 personnes) : 23€

LES MATINALES DES ÉCUYERS

Cette manifestation offre aux visiteurs l'occasion de découvrir un lieu chargé d'histoire et le travail de cette école des Pages contemporaine. Une invitation à voir évoluer chevaux et écuyers dans leur travail quotidien toute la matinée.

Tout public à partir de 5 ans.

Tous les dimanches de 10h à 12h (Départ des visites toutes les 20min. Dernier départ à 11h20).

Tarifs plein : 10€ / réduit : 8€ / moins de 12 ans : 5€. Groupe (à partir de 20 personnes) : 9€

VISITE LIBRE DES ÉCURIES (À PARTIR DU 10 MAI)

Tous les jours de 14h à 18h sauf les dimanches et lundis

Tarif : 5€

VISITE GUIDÉE

Visite à la demande menée par des guides conférenciers avec Cultival.

Durée : 1h15. Renseignements et réservation : 0825 05 44 05 / www.cultival.fr

L'ACADEMIE L'ÉTÉ : OUVERTURES EXCEPTIONNELLES (À PARTIR DU 12 JUILLET)

Les mardis, mercredis, samedis : visite libre de 14h à 18h (dernière admission à 17h30) et spectacle à 18h30.

Les jeudis et vendredis : visite libre de 14h à 18h (dernière admission à 17h30).

Les dimanches : visite libre de 14h à 16h30 (dernière admission à 16h) et spectacle à 17h.

Tarifs : 5€ pour les visites libres et 25€ pour le spectacle.



ACADEMIE ÉQUESTRE NATIONALE
DU DOMAINE DE VERSAILLES

INFORMATIONS PRATIQUES

Manège de la Grande Écurie du château de Versailles
Avenue Rockefeller
Réservation : 0892 681 891
(0,34€/min)
www.acadequestre.fr
www.fnac.com

CONTACTS PRESSE

01 39 02 62 70
presse@acadequestre.fr
www.acadequestre.fr

Partie III — Autour de la réouverture de la galerie des Carrosses

UNE LIGNE DE PRODUITS AUTOUR DE LA GALERIE DES CARROSSES

SUR WWW.BOUTIQUE-CHATEAUVERSAILLES.FR
ET DANS LES BOUTIQUES DU CHÂTEAU DE VERSAILLES



UNE LIGNE DE PAPETERIE ET D'ACCESSOIRES IMAGINÉE AUTOUR DE L'UNIVERS DES CARROSSES

À l'occasion de l'ouverture de la galerie des Carrosses, la RMN GP, en collaboration avec le château de Versailles, propose une nouvelle collection inspirée du carrosse du Sacre de Louis XVI. Le souvenir de cette luxueuse berline aujourd'hui disparue, dessinée par Bélanger architecte et décorateur des Menus Plaisirs, nous est parvenu grâce à la gravure de Jean-Louis Prieur.

De 1,80€ à 9,90€.



SÉRIE LIMITÉE :

LES AFFICHES DU CHÂTEAU TRANSFORMÉES EN CHEMISES CARTONNÉES

Dans une démarche responsable et raisonnée, le château de Versailles a choisi, depuis 2012, de collaborer avec bilum, entreprise française spécialiste du recyclage. Pour la première fois le Château propose un produit de papeterie réalisé à partir des anciennes affiches de la galerie des Carrosses.

Disponible en exclusivité sur la boutique en ligne. 18€.



UNE BOUGIE PARFUMÉE « LA GRANDE ÉCURIE »

La collection de bougies du château de Versailles propose le parfum « La Grande Écurie », évocation de l'univers des écuries du Roi. Offrant une fragrance musclée de cuir travaillé, la bougie se constitue de notes de safran et bois de gaïac. Elle est entièrement fabriquée par des artisans français et coulée à la main dans la pure tradition des ciriers. Sa verrine en verre bullé est créée par des maîtres verriers. Fabriquée en France. 59€.



MÉDAILLE ARTHUS-BERTRAND « STATUE ÉQUESTRE DE LOUIS LE GRAND »

La collection du « cabinet des médailles du Roi », créée par la Maison Arthus-Bertrand pour le château de Versailles, propose parmi les 17 médailles qui la compose, la médaille « Statue équestre de Louis le Grand ». Réplique d'une médaille gravée par Jean Mauger en 1699, celle-ci est une reproduction du portrait du roi Louis XIV (avers), et de la statue équestre du roi sur un piédestal (revers).

Disponible en exclusivité à la Librairie des Princes et sur www.boutique-chateauversailles.fr 30€ la médaille.

CONTACTS PRESSE

Boutique en ligne du château de Versailles
01 30 83 75 21
presse@chateauversailles.fr

RMN - Grand Palais
Sophie Mestiri - 01 40 13 41 95
sophie.mestiri@rmngp.fr

PARTIE IV

LE MÉCÈNE

LA FONDATION D'ENTREPRISE MICHELIN



LA RÉOUVERTURE DE LA GALERIE DES CARROSSES au château de Versailles marque une nouvelle étape dans l'action mécénale de la Fondation d'Entreprise Michelin et confirme son soutien aux projets valorisant notre Patrimoine.

S'APPROCHER DES CARROSSES qui ont véhiculé les rois et les reines de France est une initiative culturelle ludique et insolite. Elle nous invite à pénétrer dans notre Histoire et à nous interroger sur notre avenir. À l'heure des débats sur les enjeux de la mobilité urbaine et des véhicules électriques, peut-être le visiteur portant son regard sur ces voitures du XVIII^e et du XIX^e siècles sera amené à sourire un instant sur son rapport aux transports modernes.

LA FONDATION D'ENTREPRISE MICHELIN a pour ambition de valoriser « l'homme en mouvement ». Grâce à l'expertise et au talent des équipes du château de Versailles, un beau chapitre de l'histoire de la mobilité sera décrit lors de la visite de cette exposition.



PARTIE V

INFORMATIONS PRATIQUES

INFORMATIONS PRATIQUES

POUR PLUS D'INFORMATIONS

01 30 83 78 00

www.chateauversailles.fr

 Château de Versailles
facebook.com/chateauversailles

 @CVersailles
twitter.com/CVersailles

 Château de Versailles
plus.google.com/+chateauversailles

 Chateauversailles
instagram.com/chateauversailles

 Photos Souvenir flickr.com/groups/versaillesfamille

 Château de Versailles
youtube.com/chateauversailles

 Versailles Media
media.chateauversailles.fr

MOYENS D'ACCÈS

RER ligne C, en direction de Versailles Château - Rive Gauche

Trains SNCF depuis la gare Montparnasse, en direction de Versailles - Chantiers

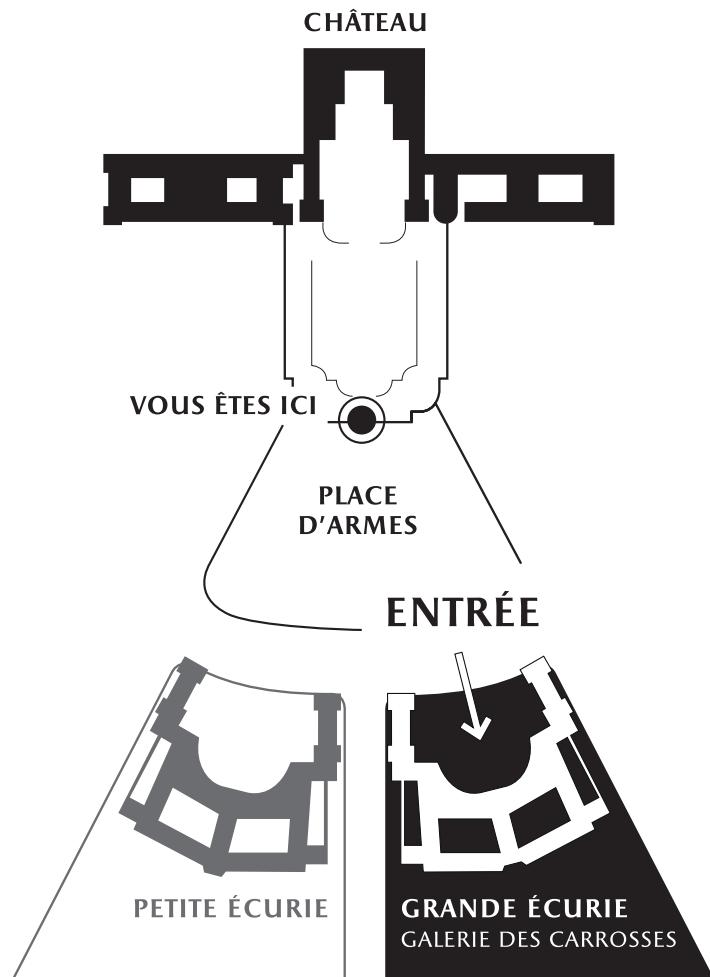
Trains SNCF depuis la gare Saint - Lazare, en direction de Versailles - Rive Droite

Autobus ligne 171 de la RATP depuis le pont de Sèvres en direction de Versailles Place d'Armes

Autoroute A13 (direction Rouen) sortie Versailles-Château

STATIONNEMENT PLACE D'ARMES. Le stationnement est payant, sauf pour les personnes en situation de handicap, et les soirs de spectacles à partir de 19h30.

HAUTE SAISON :
1^{ER} AVRIL -
31 OCTOBRE
BASSE SAISON :
1^{ER} NOVEMBRE -
31 MARS



HORAIRES D'OUVERTURE

La galerie des Carrosses est ouverte tous les jours, sauf le lundi et les 1^{er} mai, 25 décembre et 1^{er} janvier :

- de **12h30 à 18h30 en haute saison** (dernière admission 17h45).
- de **12h30 à 17h30 en basse saison** (dernière admission 16h45).

Le Château est ouvert tous les jours, sauf le lundi et les 1^{er} mai, 25 décembre et 1^{er} janvier :

- de **9h à 18h30 en haute saison**, dernière admission à 18h (fermeture des caisses à 17h50).
- de **9h à 17h30 en basse saison**, dernière admission à 17h (fermeture des caisses à 16h50).

Les châteaux de Trianon et le domaine de Marie-Antoinette sont ouverts tous les jours, sauf le lundi et les 25 décembre et 1^{er} janvier :

- de **12h à 18h30 en haute saison** pour le Grand Trianon et le Petit Trianon, dernière admission à 18h (fermeture des caisses à 17h50).
- de **12h à 19h30 pour les jardins et le Hameau de la Reine** (évacuation des jardins à partir de 19h).
- de **12h à 17h30 en basse saison**, dernière admission à 17h (fermeture des caisses à 16h50).

Le Parc et les jardins de Versailles sont ouverts, tous les jours,

- de **7h à 20h30 en haute saison** pour le parc et de **8h à 20h30 pour les jardins**.
- de **8h à 18h en basse saison**.

TARIFS

LA GALERIE DES CARROSSES EST ACCESSIBLE GRATUITEMENT.

BILLET CHÂTEAU, donnant également accès aux expositions temporaires : 15 €, tarif réduit 13 €, gratuit pour les moins de 26 ans, résidents de l'Union européenne.

BILLET CHÂTEAUX DE TRIANON ET DOMAINE DE MARIE-ANTOINETTE : 10 €, tarif réduit 6 €, gratuit pour les moins de 26 ans, résidents de l'Union européenne.

PASSEPORT (1 journée) donnant accès au Château, aux jardins, aux châteaux de Trianon et domaine de Marie-Antoinette, et aux expositions temporaires : 18€ / 25€ les jours de Grandes Eaux Musicales.

PASSEPORT 2 JOURS donnant accès pendant deux jours consécutifs au Château, aux jardins, aux châteaux de Trianon et domaine de Marie-Antoinette, et aux expositions temporaires : 25€ / 30€ les jours de Grandes Eaux Musicales.

GRATUITÉ pour les moins de 26 ans (sauf pour les Grandes Eaux Musicales).

LE PARC EST GRATUIT tous les jours toute l'année.

LES JARDINS SONT GRATUITS, sauf les jours de Grandes Eaux Musicales et de Jardins Musicaux (les mardis, les vendredis du 1^{er} juillet au 30 septembre, les week-ends et certains jours fériés).

AVEC LE MÉCÉNAT DE



EN PARTENARIAT MÉDIA AVEC

