

## Patrimoine hippomobile : état des lieux

Jean-Louis Libourel

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/9649>

DOI : [10.4000/insitu.9649](https://doi.org/10.4000/insitu.9649)

ISSN : 1630-7305

### Éditeur

Ministère de la culture

### Référence électronique

Jean-Louis Libourel, « Patrimoine hippomobile : état des lieux », *In Situ* [En ligne], 18 | 2012, mis en ligne le 31 juillet 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/9649> ; DOI : [10.4000/insitu.9649](https://doi.org/10.4000/insitu.9649)

---

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

# *Patrimoine hippomobile : état des lieux*

Jean-Louis Libourel

---

- 1 Parmi les moyens de locomotion, si le patrimoine ferroviaire et le patrimoine maritime et fluvial ont obtenu leurs lettres de noblesse, en revanche, le patrimoine hippomobile reste très méconnu.
- 2 Pourtant, du règne de Louis XIV à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, la France, devancée à certaines périodes par l'Angleterre sur le plan technique, s'est toujours imposée dans la construction hippomobile comme le premier pays d'Europe pour la beauté, l'élégance et le luxe de ses fabrications. La carrosserie parisienne donne le ton : on l'imité, on la copie, sans jamais l'égalé<sup>1</sup>.
- 3 Force est de constater que les témoins de cette brillante industrie conservés en France sont bien rares. Pour la période antérieure à la Révolution, il n'existe aucune voiture du XVII<sup>e</sup> siècle et à peine une quarantaine du XVIII<sup>e</sup>. Le XIX<sup>e</sup> siècle est plus riche avec 2 100 voitures actuellement recensées, et vraisemblablement plusieurs centaines encore à découvrir.
- 4 Ces chiffres ne concernent que les ouvrages de carrosserie, c'est-à-dire les voitures destinées au transport des personnes. Les ouvrages de charronnage, c'est-à-dire les voitures de charroi, les véhicules agricoles, les véhicules militaires, n'ont pas été pris en compte faute d'études.
- 5 500 à 600 voitures, soit environ le quart de ces voitures recensées, relèvent de la propriété publique et appartiennent soit à l'État, soit à des Collectivités.
- 6 - 320 sont détenues par les Haras nationaux (Institut Français du Cheval et de l'Équitation).
- 7 - une centaine est conservée dans quelques lieux prestigieux : le Musée national de la Voiture et du Tourisme à Compiègne, le Musée des carrosses à Versailles<sup>2</sup>, le château de Chambord<sup>3</sup>, le Musée Condé à Chantilly<sup>4</sup>, le château national de La Malmaison.
- 8 - les autres, une centaine encore, sont dispersées entre les musées d'Angoulême, Arles (Museon Arlaten), Avignon (Palais du Roure), Blérancourt (Musée National de la Coopération Franco-Américaine), Bourg-sur-Gironde (Musée Au temps des calèches),

Cambrai (Musée municipal), Eu (Musée Louis-Philippe), Fécamp (Musée municipal), Gannat (Musée municipal), Nancy (Musée Historique Lorrain)<sup>5</sup>, Le Puy-en-Velay (Musée Crozatier)<sup>6</sup>, Rochetaillé-sur-Saône (Musée de l'automobile), Saintes (Musée d'Art régional Dupuy-Mestreau)<sup>7</sup>, Thouars (Musée municipal Henri-Barré)<sup>8</sup>, et quelques châteaux passés dans le domaine public : Bouges<sup>9</sup>, Chaumont-sur-Loire<sup>10</sup>, Nohant, Randan<sup>11</sup>, Espeyran à Saint-Gilles-du-Gard<sup>12</sup>.

- 9 Les trois-quarts restants, soit la majeure partie du patrimoine hippomobile actuellement connu, sont dans des mains privées. Ce patrimoine privé est constitué de collections pour la plupart de dimensions modestes, dont un tout petit nombre est ouvert à la visite (Le Musée des Calèches au château de Vaux-le-Vicomte ; le Musée de la Voiture à Cheval à Marcigny), de quelques ensembles conservés *in situ* dans des remises de châteaux (château Lanessan à Cussac-Fort-Médoc<sup>13</sup> ; château de Breteuil à Apremont-sur-Allier), et de voitures détenues par des amateurs qui les présentent attelées à l'occasion de manifestations équestres, notamment les concours d'attelage de tradition organisés sous l'égide de l'Association Française d'Attelage -lien vers <http://afa-attelage.org> >
- 10 Plus difficile à localiser, à connaître et à évaluer que le patrimoine public, le domaine privé recèle encore de nombreuses voitures qui restent à découvrir et parmi lesquelles se trouvent sans doute des pièces de grand intérêt, ou même exceptionnelles. Pour preuve, il arrive que certaines apparaissent au hasard de ventes aux enchères.
- 11 Le 5 juin 2005 ont été mis en vente à Cheverny, un magnifique coupé de ville à siège à housse et à huit ressorts (**fig. n°1**) construit par Ehrler, carrossier attitré de Napoléon III, parvenu jusqu'à nous en excellent état d'origine, et un phaéton de chasse signé Labourdette (**fig. n°2**) provenant tous deux d'un château de la Sarthe<sup>14</sup>.

Figure 1



Coupé de ville construit par Ehrler à Paris. France, collection privée.  
Phot. Libourel, Jean-Louis.

Figure 2



Phaéton de chasse construit par Labourdette à Paris. Allemagne, Mannheim, collection privée.  
Phot. Libourel, Jean-Louis.

- 12 Le 11 juin 2006 à Saumur, trois raretés sont mises aux enchères : une chaise de poste du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>15</sup> (**fig. n°3**), un coupé-dormeuse modèle bastardelle du premier empire signé du carrossier lyonnais Boneberge, et un très original milord fermé, dans un parfait état de conservation, réalisé par Mühlbacher, une des plus importantes maisons parisiennes de carrosserie<sup>16</sup>.

Figure 3



Chaise de poste, vers 1760. Compiègne, Musée national de la Voiture et du Tourisme.  
Phot. Libourel, Jean-Louis.

- 13 Le 16 mars 2010 à Paris à l'Hôtel Drouot-Richelieu, c'est la vente d'un luxueux coupé de ville à siège à housse et à huit ressorts construit par le carrossier parisien Anquetin dont seulement deux autres voitures sont connues<sup>17</sup>.
- 14 Parce qu'il est peu étudié et peu connu le patrimoine hippomobile est insuffisamment protégé et mal valorisé<sup>18</sup>.
- 15 En 1987, lorsque les voitures du Haras national du Pin ont été protégées au titre des Monuments historiques grâce à la collaboration du CAO de l'Orne et du service régional de l'Inventaire de Basse-Normandie, il n'y avait en France que deux voitures classées et sept inscrites.
- 16 La protection des 19 voitures du Pin a constitué une avancée significative pour la reconnaissance de ce patrimoine. Leur publication en 1991 dans l'un des tout premiers numéros de la collection des *Itinéraires du patrimoine*<sup>19</sup> fit prendre conscience au sein des Haras nationaux que ces voitures, considérées jusqu'alors comme simples outils de travail, étaient désormais des objets patrimoniaux. Statut confirmé par la loi européenne de 1992 sur la circulation des biens culturels, incluant dans sa catégorie 13 (véhicules de collection), tous les moyens de transport ayant plus de 75 ans d'âge.
- 17 En 2001, un important dossier de la revue *Coré*, consacré à des restaurations de voitures réalisées tant par les Musées nationaux que par les Monuments historiques, rendait compte de l'intérêt nouveau suscité par ce patrimoine.
- 18 En 2005, la parution de l'ouvrage *Voitures hippomobiles, Vocabulaire typologique et technique* dans la collection *Principes d'analyse scientifique*, fournissait l'outil lexicographique qui manquait pour l'identification, l'analyse et l'étude des voitures<sup>20</sup>.

- 19 Aujourd'hui, 85 voitures sont protégées : 33 sont classées et 52 inscrites, tandis que près de 600 locomotives et wagons de chemin de fer bénéficient des mêmes mesures de classement.

Figure 4



Calèche à huit ressorts construite par Clochez à Paris, classée M.H. Tarbes, Haras national.  
Phot. Libourel, Jean-Louis.

Figure 5



Carrick à pompe construit par Peters & Sons à Londres, classé M.H. Saint-Lô, Haras national.  
Phot. Baby, Luc.

- 20 Aux voitures du Pin se sont ajoutées quelques autres voitures des Haras nationaux d'Hennebont, Tarbes (**fig. n°4**), Gélou, Saint-Lô (**fig. n°5**), celles de la ville de Pau (**fig. n°6**) et des châteaux de Chambord et, dernières en date en 2010, celles du château d'Espeyran<sup>21</sup> (**fig. n°7**).

Figure 6



Road Coach « Le Béarn » construit par Mühlbacher à Paris, classé M.H. Propriété de la ville de Pau, en dépôt au Haras national de Gélos.

Phot. Libourel, Jean-Louis.

Figure 7



Petit coupé de ville, mail-phaéton, break d'écurie, break de chasse et berline de voyage du château d'Espeyran à Saint-Gilles-du-Gard, voitures classées M.H.

Phot. Estimbre, Jackie. © CRMH Languedoc-Roussillon.

- 21 Certes, au cours des vingt dernières années, la direction des Musées de France et le service des Monuments historiques ont procédé à plusieurs opérations de restauration qui marquent un progrès dans la reconnaissance et la prise en compte du patrimoine hippomobile<sup>22</sup>. Ces opérations, certes exemplaires, sont si peu nombreuses qu'on peut rapidement en dresser la liste. Ainsi ont été restaurées :
- 22 - La berline d'apparat du Musée Louis-Philippe à Eu (**fig. n°8**), construite à Paris en 1727-1728, élément le plus ancien, donc le plus précieux, du patrimoine hippomobile français<sup>23</sup> ;

Figure 8



Berline de gala construite à Paris pour le roi du Portugal Jean V, 1727-1728, classée M.H. Eu, Musée Louis-Philippe.

Phot. Kollmann, Christophe. © Conseil régional de Haute-Normandie, service Patrimoines et Inventaire.

- 23 - au château de Chaumont-sur-Loire, la berline de gala du prince Orlov (**fig. n°9**), œuvre du carrossier Ehrler<sup>24</sup> ;

Figure 9



Berline du prince Orlov construite par Ehrler à Paris, vue intérieure. Château de Chaumont-sur-Loire.  
Phot. Debrichy, Michel.

- 24 - au château de Chambord, les voitures de gala commandées aux frères Binder, « les princes de la carrosserie », pour le couronnement manqué du comte de Chambord en 1873 (**fig. n°10**) ;

Figure 10



Calèche de gala construite par Binder Frères à Paris, classée M.H. Château de Chambord.  
Phot. Baby, Luc.

- 25 - à Versailles, la petite berline du Dauphin Louis-Joseph-Xavier de France, fils de Marie-Antoinette et de Louis XVI, plusieurs traîneaux du XVIII<sup>e</sup> siècle et le corbillard dit de Louis XVIII<sup>25</sup> (fig. n°11) ;

Figure 11



Corbillard de Louis XVIII. Versailles, Musée des carrosses.

Phot. Blot, Gérard. © RMN 97-006465.

- 26 - au Musée national de la Voiture et du Tourisme à Compiègne et au château de La Malmaison, des opérations de désinsectisation, dégagement des oxydes et des sulfures sur les parties métalliques, restauration des bois, des cuirs, des textiles, des peintures, ont été effectuées sur plusieurs véhicules, notamment sur le coupé de voyage du duc d'Angoulême<sup>26</sup>, le landau de campagne (fig. n°12) et le coupé-dormeuse de Napoléon premier<sup>27</sup> ;

Figure 12



Landau de campagne de Napoléon 1<sup>er</sup> construit par Getting à Paris, 1812. Château national de La Malmaison.

Phot. Arnaudet, Daniel. © RMN 90-004149.

- 27 - Le Musée de Cambrai a entrepris la remise en état du riche décor sculpté et polychrome du char de procession des chanoinesses de Sainte Aldegonde (**fig. n°13**), monumental véhicule construit au XVIII<sup>e</sup> siècle, seul exemplaire de ce type conservé en France.

Figure 13



Char de procession des chanoinesses de Sainte Aldegonde, XVIII<sup>e</sup> siècle, détail : panneau arrière.  
Musée de Cambrai.

Phot. Baby, Luc.

- 28 La Conservation régionale des Monuments historiques de Basse-Normandie et les Haras nationaux ont procédé à la restauration de deux voitures du Haras national du Pin, classées MH, le Coupé de voyage du marquis d'Albon<sup>28</sup> (fig. n°14) et un milord fermé<sup>29</sup> (fig. n°15).

Figure 14



Coupé de voyage du marquis d'Albon construit par Berlioz et Gouillon à Paris, classé M.H. Haras national du Pin.

Phot. Lehuen, Yves.

Figure 15



Milord fermé construit par le carrossier Jacques Rothschild à Paris, classé M.H. Haras national du Pin.

Phot. Schroven, Patrick.

- 29 La restauration des peintures et des garnitures textiles de la calèche d'enfant du Prince Impérial, construite en 1857 par Ehrler et peinte par Arlot (Compiègne, MNVT) est en cours.
- 30 Ces mesures de protection et ces opérations de restauration, si elles témoignent d'une reconnaissance et d'une prise en compte récentes du patrimoine hippomobile, restent insuffisantes. Une grande partie du patrimoine hippomobile est encore à l'état d'abandon.
- 31 Outre cet abandon qui condamne au délabrement nombre de véhicules, outre les mauvaises conditions de conservation dont souffrent beaucoup d'autres, le mal le plus grave qui frappe ce patrimoine, depuis des décennies, est le commerce international dont il est l'objet.
- 32 Les plus beaux éléments (spécimens de notre carrosserie) de notre patrimoine hippomobile vont enrichir régulièrement les grandes collections étrangères, principalement les collections allemandes, belges, espagnoles, toutes constituées pour un quart de leurs pièces, en moyenne, de voitures françaises.
- 33 Le domaine privé, qui détient la majeure partie de ce patrimoine, est le plus exposé : il est en effet la source qui alimente ce commerce, source qui se tarit inexorablement. L'hémorragie est loin d'être terminée. Témoin cette collection andalouse, l'une des plus importantes d'Europe, composée de 80 % de voitures françaises, sorties de l'hexagone au cours des dernières années ; témoin encore un splendide mail-break (**fig. n°16**), seule œuvre connue des carrossiers parisiens Jean Schall & Ehrngard, provenant d'un château du Lauragais, vendu en 2000 à une collectionneuse américaine, passé depuis dans une collection espagnole<sup>30</sup> ; ou encore l'extraordinaire milord fermé de la maison Mühlbacher précédemment cité, acquis à la vente de Saumur le 11 juin 2006 par le plus important collectionneur d'Allemagne.

Figure 16



Mail-break construit par Jean Schall & Ehrngard. Espagne, collection privée.

Phot. Jacques, Jean-Claude. © Conseil régional du Languedoc-Roussillon, service Patrimoines et Inventaire.

- 34 Il est aussi le moins protégé : parmi les 33 voitures classées, 2 seulement sont dans des mains privées.
- 35 Trois des plus importantes collections privées françaises ont disparu entre 2006 et 2010. Une quatrième est en partance pour la Belgique.
- 36 Quelques remises de châteaux abritent encore des pièces rares et exceptionnelles : une chaise de poste « à l'écrevisse », construite vers 1700, sans doute la plus ancienne voiture conservée en France et sans aucun équivalent connu aujourd'hui en Europe, dort dans la remise d'un château normand... jusqu' à quand ?
- 37 La dispersion du parc hippomobile public à travers le territoire national, les problèmes spécifiques de conservation, les difficultés matérielles de présentation liées à la grande taille et au volume des voitures, nécessitent la recherche de solutions particulières pour tirer de l'oubli ce patrimoine original. La principale serait un souhaitable regroupement des pièces majeures, grâce à une politique de dépôts, dans un espace adapté réunissant les conditions optimales pour une conservation efficace et une présentation attrayante.

Figure 17



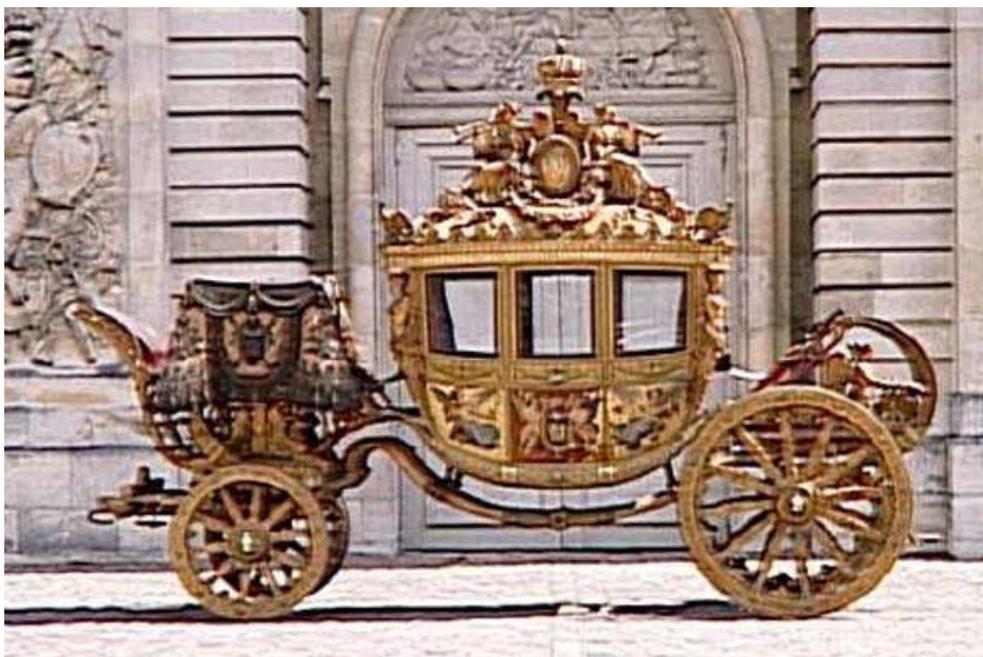
Berline de la famille Tanari, peinte par Mauro Gandolfi, 1789, détail : histoire de Télémaque. Compiègne, Musée de la Voiture et du Tourisme.

Phot. Revault, Étienne. © Centre des Monuments nationaux.

- 38 Limitées aux seuls véhicules d'apparat et de très haut luxe, les collections du Musée national de la voiture et du tourisme à Compiègne (**fig. n°17**), du Musée des carrosses à Versailles (**fig. n°18**), et du château de Chambord, les trois plus importantes collections nationales, donnent du patrimoine hippomobile une image brillante, mais trompeuse. La plus grande partie de la production hippomobile, tant parisienne que provinciale, celle des voitures bourgeoises, des voitures sportives, des voitures de service, celle qui

présente la plus riche typologie, n'y figure pas. Où est évoquée l'œuvre considérable des talentueux carrossiers de Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Strasbourg, ou Toulouse<sup>31</sup> ? Il manque un musée entièrement consacré à cette production nationale, qui en présenterait toute la richesse typologique avec ses variantes les plus significatives ou les plus exceptionnelles. Achats, dons, prêts, dépôts permettraient de réunir des voitures témoins relatant l'histoire de la carrosserie française, tant parisienne que provinciale, bref de constituer un véritable musée hippomobile, uniquement et entièrement consacré à l'histoire des voitures à cheval et de la carrosserie.

Figure 18



Carrosse du sacre de Charles X, 1825. Versailles, Musée des Carrosses.  
Phot. Blot, Gérard. © RMN 97-011244.

- 39 Il serait ainsi souhaitable :
- 40 - de conduire une opération d'inventaire de ce patrimoine afin d'établir une sélection des œuvres majeures ou représentatives, en vue de procéder à des protections au titre des Monuments historiques.
- 41 - de mettre en place une politique de regroupement des œuvres et d'accroissement des collections (acquisitions, dépôts, dons).
- 42 - de procéder au sauvetage de pièces en péril (Effort de valorisation : Berlines-coupées du XVIII<sup>e</sup> siècle des musées de Saintes et de Thouars (**fig. n°19**)).

Figure 19



Berline-coupée, vers 1775. Thouars, Musée Henri-Barré.

Phot. Renoux, Bernard. © Centre des Monuments nationaux.

- 43 - de rechercher les moyens efficaces pour valoriser ce patrimoine.
- 44 - d'améliorer les conditions de conservation dans les principales collections publiques (Musée national de la Voiture et du Tourisme à Compiègne, Musée des Carrosses à Versailles et château de Chambord) et de procéder à la rénovation indispensable de la muséographie de ces collections.

## NOTES

1. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Le patrimoine hippomobile : un témoignage de la production carrossière française du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle ». Dans *Voitures, chevaux et attelages du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, sous la direction de Daniel Roche. Paris/Versailles : Association pour l'académie d'art équestre de Versailles/Établissement public du musée et du domaine national de Versailles, 2000, p. 26-39. LIBOUREL, Jean-Louis. « Les manufactures de voitures au XIX<sup>e</sup> siècle ». *Le Cheval à Paris*. Paris : Action Artistique de la ville de Paris, 2006, p.175-179. LIBOUREL, Jean-Louis. « La carrosserie, un art français ». *Roulez carrosses !* Paris : Skira-Flammarion, 2012, p. 106-145.
2. - SAULE, Béatrix. *Visite du Musée des carrosses*. Versailles : Art Lys, 1997.
3. - COCHET, Vincent. « Chambord, conservatoire d'une restauration manquée. Les préparatifs de l'entrée à Paris d'Henri V en 1873 ». *De Chateaubriand au Comte de Chambord*. Centre d'Études Historiques, 2008, p. 249-269. LIBOUREL, Jean-Louis. « Les voitures du Comte de Chambord : dernières voitures royales françaises ». *Les Chevaux*, juillet-août 1992, p. 30-35.
4. - Les deux voitures de ce musée sont en dépôt au Musée vivant du cheval à Chantilly.
5. - DEMEUFVE, G. « La chaise de poste du Musée lorrain ». *Bull. Soc. Archéol. Lorraine et du Musée historique lorrain*, 1928, t. XXIII, p. 102-105.

6. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Une berline du XVIII<sup>e</sup> siècle, trésor national : le « carrosse de Vachères » au Musée Crozatier ». *Annales des Amis du Musée Crozatier*, 2007-2008, n° 16, p. 6-23.
7. - D., Ch. « Un vieux carrosse ». *Bull. Soc. Archéol. et Hist. de Charente*, 1910, XXX, p. 306-308.
- MAGNAUDEIX, Patrick. « La vieille dame oubliée ». *Attelages Magazine*, avril-mai 2009, n° 61, p. 64-66.
8. - VOUHÉ, Grégory. « La demi-berline de monsieur de Liniers ». *Bull. Soc. Hist. et Scientif. des Deux-Sèvres*, 1999, 3<sup>ème</sup> série, t. VII (1), p. 239-254.
9. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Bouges : un temple de l'attelage ». Dans COCHET, Vincent. *Le château de Bouges*. Paris : Monum, Éditions du patrimoine, 2004, p. 57-60.
10. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Les voitures à cheval ». Dans TESNIER, Florent et LOISEL, Germain. *Le château de Chaumont*. Paris : Monum, Éditions du patrimoine, 2003, p. 58.
11. - *Château de Randan*, Catalogue de la vente aux enchères publiques des 23 et 24 mai 1999. Paris : Millon & Associés, 1999, p. 199-210.
12. - LIBOUREL, Jean-Louis. *Château d'Espeyran conservatoire du patrimoine équestre*. Saint-Gilles-du-Gard : Archives de France, 2009.
13. - LIBOUREL, Jean-Louis. *Château Lanessan : attelages et musée du cheval*. Cussac-Fort-Médoc : G.F.A. Bouteiller, 1996.
14. - ROUILLAC, Philippe. « Château de la Pierre, une dispersion historique de tableaux et de voitures hippomobiles ». *Revue hist. et archéol. du Maine*, 2004, 4<sup>ème</sup> série, t. 4, p. 53-62.
- LIBOUREL, Jean-Louis. « Splendeur aux enchères : un coupé de gala Ehrler ». *La Lettre de l'Association Française d'Attelage*, septembre 2005, n° 68, p. 2-3.
15. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Compiègne : le Musée national de la Voiture et du Tourisme s'enrichit ». *La Lettre de l'Association Française d'Attelage*, septembre 2006, n° 72, p. 12.
16. - FURGER, Andres. *Die kutschensammlung Heinz Scheidel*. Mannheim : Heinz Scheidel, 2011, p. 114-115.
17. - PAPON, Claire. « Fouette, cocher ! ». *La Gazette de l'Hôtel Drouot*, 12 mars 2010, n° 10, p. 33.
18. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Le patrimoine hippomobile français : splendeur et misère ». *Attelages Magazine*, 2003, hors-série n° 1, *Les plus belles voitures de France*, p. 6-11.
19. - LIBOUREL, Jean-Louis. *Haras national du Pin. Voitures hippomobiles*. Caen : Ministère de la Culture, 1991.
20. - LIBOUREL, Jean-Louis. *Voitures hippomobiles, Vocabulaire typologique et technique*. Paris : Éditions du patrimoine, 2005.
21. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Pau, des voitures à cheval monuments historiques ». *Le Festin, revue des patrimoines, des paysages et de la création en Aquitaine*, 2001, n° 39, p. 10-11.
- LIBOUREL, Jean-Louis. « Les voitures du château d'Espeyran classées Monuments Historiques ». *La Lettre de l'A.F.A.*, juin 2010, n° 87, p. 10-12.
- LIBOUREL, Jean-Louis. « Objets de sellerie du château d'Espeyran classés Monuments Historiques ». *La Lettre de l'A.F.A.*, septembre 2010, n° 88, p. 10-11.
22. - En 2001, dans son numéro 11, la revue *Coré, conservation et restauration du Patrimoine culturel*, a publié un important dossier sur la restauration du patrimoine hippomobile, comprenant des articles de Christopher Augerson et Sylvie Demailly, Agnès Conin, Jean-Denys Devauges, Isabelle Devergne, Isabelle de Gourcuff, Ingrid Leautey, Odile Leconte, Jean-Louis Libourel, Patricia dal Pra.
23. - LECONTE, Odile, OUDRY, Sylvain. « Traitement du support bois d'une berline du XVIII<sup>e</sup> siècle ». *La conservation du bois dans le patrimoine culturel*, actes des journées d'études de la SFIIC, Besançon-Vesoul, 1990, p. 153-161.
- « Mécénat et restauration : la berline d'Eu ». *La Lettre des Musées de France*, 1996, n° 62.
- FRANCA, José-Augusto. « Une berline royale portugaise au château d'Eu ». *Coloquio Artes*, 1996, n° 109, p. 23-26.
- LECONTE, Odile. « À propos de la restauration de la berline d'Eu ». *Coré, Conservation et restauration du Patrimoine culturel*, 2001, n° 11, p. 16-22.
- BAILLEUX, Martine. « La berline du roi Jean V de Portugal au château d'Eu. Les tribulations d'une

voiture... ». *Attelages Magazine*, 2004, n° 30, p. 23. « Une berline royale au château d'Eu ». *Equus / Les chevaux*, 2005, n° 60, p. 58-59.

24. - COCHET, Vincent. « La berline Orlov au château de Chaumont-sur-Loire ». *Monumental, Revue scientifique et technique des monuments historiques*, 2005, n° 1, p. 70-73. BEDAT, Isabelle, BONNOT-DICONNE, C., COCHET, Vincent. « The Orlov coach of the Chaumont-sur-Loire castle : history and restoration ». *Recent preoccupations concerning Textiles, Leather, Legislation. Post-prints relating to leather*, ICOM-CC Leather Group, 2007, p. 20-26.

25. - AUGERSON, Christopher, DEMAILLY, Sylvie. « L'étude et la restauration de la polychromie du traîneau royal au patineur du château de Versailles ». *Coré, Conservation et restauration du Patrimoine culturel*, 2001, n° 11, p. 8-14. AUGERSON, Ch., TEXIER, A., HUGON, P., NOWIK, W., DAL PRA, P. « Le carrosse du Dauphin, peintures et textiles, une approche archéologique de la restauration ». *Techne*, 2002, n° 16, p. 86-96. AUGERSON, Ch. « The Leopard. Conservation of an 18<sup>th</sup> century sleigh in the Coach Museum, Palace of Versailles ». *The Carriage Journal*, 2005, vol. 43, n° 1, p. 3-6 et 37. AUGERSON, Ch. « Carriage Painting : from Baroque Masterpiece to Understated Lining ». *World on Wheels. Studies in the Manufacture, History, Use, Conservation, and Restoration of Horse-Drawn Vehicles*, 2010, n° 2, p. 5-36. MEYER, Daniel. « Le char funèbre de Louis XVIII. Un témoignage des dernières obsèques royales françaises ». *L'Estampille/L'Objet d'art*, 1996, n° 304, p. 84-90.

26. - DEVAUGES, Jean-Denys, LECONTE, Odile, MOREL, O., DEVERGNE, Isabelle. « Dossier de restauration du coupé du duc d'Angoulême et du Maréchal Mortier ». *La Berline, Bull. Soc. Des Amis du M.N.V.T.*, 1994, n° 2, p. 2-8.

27. - TERRIER, Max. « Le landau de Napoléon et son histoire ». *La Revue du Louvre et des Musées de France*, 1975, n° 2, p. 105-116. *Napoléon*, Exposition Grand Palais juin-décembre 1969. Paris : R.M.N., 1969, catalogue n° 472, p. 168-169.

28. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Le Coupé de voyage du marquis d'Albon ». Dans *Icônes et idoles, regards sur l'objet Monument Historique*. Arles : Actes Sud, 2008, p. 244-246.

29. - DAUGER, Yves. « Appel au secours en faveur du patrimoine hippomobile des Haras Nationaux ». *La Lettre de l'AFA*, septembre 2010, n° 88, p. 18.

30. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Découverte : un break d'exception ». *Attelages Magazine*, 2000/2001, n° 13, p. 70-72.

31. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Toulouse, une capitale de la carrosserie hippomobile ». *Midi-Pyrénées Patrimoine*, hiver 2010-2011, n° 24, p. 70-77.

---

## AUTEUR

JEAN-LOUIS LIBOUREL

Conservateur en chef du patrimoine jean-louis.libourel@hotmail.fr