

**Service à compétence nationale des châteaux et domaine de Compiègne et  
Blérancourt**

**Complément au projet scientifique et culturel:**

**Le Musée national de la voiture et son devenir**

**Novembre 2018**

## Sommaire

### **I – Perspective générale**

Rodolphe Rapetti

### **II – Historique du Musée national de la voiture et état des lieux de ses collections**

Maria-Anne Privat

#### **A – Historique du Musée de la voiture**

- 1/ Les événements précurseurs
- 2/ La création et les débuts de la collection
- 3/ Les enrichissements progressifs
- 4/ Les ambitions des fondateurs
- 5/ Quelle présentation, quelles représentations ?
- 6/ Un propos multiforme

#### **B – Les collections du Musée de la voiture : état des lieux**

- 1/ La cour des cuisines
- 2/ Les salles d'exposition
- 3/ Les réserves
- 4/ La restauration des œuvres
- 5/ État d'avancement du récolement au 24 mai 2018
- 6/ Nature et fonctionnement du centre de documentation

### **III – Devenir du Musée national de la voiture**

Rodolphe Rapetti, avec la collaboration de Victoire Lallouette et Maria-Anne Privat

#### **A – Situation historique**

#### **B – Le nouveau musée**

- 1/ Le concept scientifique
- 2/ La muséographie
- 3/ Le programme
- 4/ Les collections documentaires
- 5/ Le dispositif culturel et pédagogique - Politique des publics
- 6/ L'implantation de l'extension
- 7/ Les collections : restauration, enrichissement, programmation de leur présentation
- 8/ Les partenaires

### **IV – Phasage prévisionnel des travaux**

Patricia Auger Lecas

#### **A – La construction d'un nouveau bâtiment**

#### **B – La rénovation du musée**

#### **C – La restauration des collections**

**V - Annexes**

**A – Plans du site prévu pour une extension**

**B – Calendrier prévisionnel de l'opération**

**C – Programme prévisionnel de restauration des véhicules composant la collection**

**D – Établissements d'enseignement professionnel et technique potentiellement partenaires**

**E – Organigramme du S.C.N.**

**F – Budget prévisionnel 2019**

**G – Plans des musées**

**H – Documents et études**

**I – Bibliographie**

**J – La verrière du Musée de la voiture, article de M. Jean-Lucien Guenoun (*Monumental* 2017-1)**

## *I – Perspective générale*

En tant qu'ensemble muséographique, le Château de Compiègne se caractérise par la diversité des éléments proposés au public. De façon théorique, car à chaque pas le visiteur découvre ces éléments intimement mêlés, cet ensemble peut être décomposé en quatre sous-ensembles :

- L'entité monumentale et commémorative : Compiègne est avant tout une demeure royale et impériale.
- L'entité paysagère : le parc et ses composantes architecturale, botanique et artistique.

Sur ces deux entités représentant l'héritage historique le plus ancien, est venue se greffer durant la première moitié du XXe siècle la composante « musée », qui présente elle-même plusieurs facettes :

- Deux musées s'inscrivant dans la typologie « art et histoire », où se mêlent l'aspect documentaire, l'aspect « Beaux-Arts » et l'aspect « arts décoratifs » : Musée du Second Empire et Musée de l'Impératrice.
- Le Musée national de la voiture, musée thématique associant à son tour plusieurs composantes qui, selon la typologie muséologique traditionnelle relèvent à la fois du domaine des sciences et techniques, de celui de l'histoire, ainsi que des arts décoratifs, sans omettre une forte composante esthétique propre au domaine concerné (art de la carrosserie hippomobile et automobile).

La complexité de cet ensemble s'explique par l'origine que partage la configuration scientifique et administrative de l'établissement actuel avec les autres résidences des souverains devenues musées après avoir rejoint le domaine de l'État sous la IIIe République (châteaux de Fontainebleau, la Malmaison, Pau). Leur transformation progressive en musées trouve son origine dans le décret du 20 juillet 1921, par lequel ils furent rattachés à la Réunion des musées nationaux. Cette disposition administrative figure au nombre des réformes essentielles de l'administration des Beaux-Arts dans l'entre-deux-guerres. Elle correspond à un processus d'appropriation républicaine de ces anciennes résidences qui à l'avènement de la IIIe République devinrent « Palais nationaux », puis perdirent de fait leur fonction initiale de résidence du pouvoir, avant d'être reconverties en musées sur le modèle de Versailles, musée depuis la monarchie de Juillet.

Si cette complexité a pu aboutir aujourd'hui à brouiller l'image de Compiègne auprès du public, la variété typologique qu'elle offre au visiteur nous semble, par sa richesse thématique et l'ouverture qu'elle permet dans la programmation, constituer un atout majeur.

Nous sommes intimement persuadés que, loin d'être rebuté par l'absence d'une unité conceptuelle aujourd'hui chère aux spécialistes de la muséologie, le public chérit au contraire la variété, source de surprise, voire d'émerveillement.

Notre objectif principal dans le projet de développement du Château de Compiègne est l'augmentation du nombre de visiteurs et la diversification du public.

Les habitants de l'Oise, ne serait-ce qu'en raison de leur proximité avec Paris, disposent d'une offre riche en termes de loisirs culturels. Les musées doivent y faire face à une concurrence importante.

Comme le disait il y a peu Emmanuel Starcky, notre prédécesseur, « [le public du] château de Pierrefonds est plutôt jeune et familial ; celui de Compiègne, c'est celui de Fontainebleau ou de la Malmaison. »<sup>1</sup>

Le Château de Compiègne aura donc à cultiver sa singularité afin de se différencier dans un paysage très riche. La conquête du public familial et populaire est la clé de son développement dans les années à venir. Ne serait-ce qu'à l'égard de la recherche de nouveaux publics, la rénovation du Musée national de la voiture, dont l'état contraste avec celui des autres musées composant l'ensemble formé par Compiègne et Blérancourt, constitue une priorité absolue.

La mise à niveau de ce musée d'une importance capitale suppose une campagne de restauration des collections, la création d'une nouvelle muséographie satisfaisant aux normes de conservation, mais auparavant la définition d'un propos scientifique correspondant aux connaissances actuelles dans le domaine de l'histoire de la locomotion, ainsi que de l'histoire esthétique et technique du véhicule hippomobile et automobile.

L'urgence de cette rénovation a été régulièrement rappelée par notre prédécesseur, dans son projet scientifique et culturel de 2007 ainsi que dans les différents compléments apportés à celui-ci<sup>2</sup>. Nous avons nous-même, dans un rapport commandé par la Direction des Musées de France en 2005 et remis au Ministre de la culture en 2007, souligné l'importance à la fois historique et patrimoniale du Musée de la voiture et la nécessité absolue qu'il y avait à agir rapidement, à la fois concernant la sauvegarde des collections, la rénovation des salles et de la muséographie, la redéfinition des objectifs scientifiques et du parcours, ainsi que l'actualisation de la perspective scientifique de cette entité<sup>3</sup>.

Force est de constater qu'à ce jour ces préconisations n'ont produit aucun résultat concret, à l'exception de la campagne de restauration des collections qui a débuté depuis quelques années sous la direction du conservateur en charge du musée (cf. *infra*).

<sup>1</sup> *Le Courrier picard*, 27 août 2016.

<sup>2</sup> Emmanuel Starcky, *Projet scientifique et culturel du Château de Compiègne*, février 2007, pp. 49-57 et pp. 112-128 ; Note à la Directrice des Musées de France, 7 novembre 2007 ; Mise à jour du P.S.C., 21 novembre 2012, p. 9 ; Mise à jour du P.S.C., 19 mai 2017, pp. 7-8.

<sup>3</sup> Rodolphe Rapetti, *Musées et patrimoine automobile en France*, rapport remis au ministre de la culture, mars 2007, pp. 33-34. Lettre de mission de Francine Mariani-Ducray, Directrice des Musées de France, 7 juillet 2005.

## *II – Historique du musée national de la Voiture et état des lieux de ses collections*

### *A – Historique du Musée de la voiture*

#### *1/ Les événements précurseurs*

L'idée d'un musée dédié à l'histoire de la voiture et de la locomotion naît à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900 à Paris. Georges Kellner, carrossier parisien, est à l'origine de la rétrospective des transports qui se tient à cette occasion. Il souligne alors la nécessité de préserver les témoignages de l'hippomobile, qui au regard du développement de l'automobile risque de disparaître. Vallet, l'organisateur de l'Exposition universelle propose avec le peintre Edouard Detaille à la ville de Paris la création d'un musée dédié à l'histoire de la voiture, mais sans succès.

En 1907, au Salon de l'Automobile, un autre carrossier, Léon Auscher, également vice-président du Touring Club de France, rassemble des témoignages des débuts de l'automobile. Les expositions rétrospectives des transports se multiplient dès lors au gré des expositions universelles ou internationales.

Mais le véritable déclencheur est l'exposition internationale de la Houille Blanche et du Tourisme qui se tient à Grenoble en 1925. Léon Auscher présente à cette occasion plusieurs véhicules afin d'illustrer les différentes étapes de l'histoire de la locomotion depuis les débuts de l'attelage jusqu'aux prémices de l'automobile. La manifestation rencontre un franc succès et Léon Auscher parvient à convaincre Paul Léon, alors directeur des Beaux-Arts, de créer un musée national dédié à la voiture, premier musée de ce type créé en France et même en Europe : il était logique qu'un tel musée soit fondé en France, berceau de l'histoire automobile mondiale.

#### *2/ La création et les débuts de la collection*

La question du lieu destiné à abriter cette future institution se pose rapidement : on songe d'abord à Fontainebleau, puis à Chantilly et enfin à Compiègne où une partie des locaux est encore occupée par les services de reconstruction de l'Oise, depuis la fin de la première guerre mondiale. L'administration des beaux-arts cherche à récupérer ces locaux et l'installation du futur musée constitue un argument idéal pour évacuer ces services encombrants. Plusieurs échanges de courriers entre le ministère des Travaux Publics, service des Régions Libérées, le ministère de l'Instruction Publique et la société des Amis du futur musée en 1926, l'attestent. Les locaux, quelques pièces des anciennes cuisines du second Empire sont mis à disposition des collections.

Pour mener à bien son projet, Léon Auscher s'entoure de personnalités, telles que Maurice Leloir, décorateur de théâtre, historien du costume, fondateur du musée du Costume (Galliera) ou le commandant Lefebvre des Nouëttes, historien de l'attelage. Les pièces rassemblées par Léon Auscher dès février 1926 constituent l'embryon du futur musée. À ces œuvres s'ajoutent quelques pièces remarquables comme la berline de Napoléon III de 1867 par Ehrler donnée par le prince Murat. Le musée est inauguré le 1<sup>er</sup> juillet 1927 par Edouard Herriot, alors ministre de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts et Paul Léon. L'institution connaît neuf ans de croissance importante autant de ses collections que des espaces au sein desquels elles sont exposées. En 1927, le musée dispose d'une douzaine de pièces, en rez-de-chaussée et à l'entresol, d'une superficie globale de 800 m<sup>2</sup>. Mais par manque de place, cinq berlines sont présentées dans la salle des Colonnes, vestibule d'entrée du château.

### 3/ Les enrichissements progressifs

Les espaces d'exposition vont peu à peu s'étendre, de plus de 200 m<sup>2</sup> en 1930 avec plusieurs pièces situées au rez-de-chaussée, que Léon Auscher consacre à des thématiques, comme la poste aux chevaux ou les chemins de fer notamment. Dans ces mêmes années sont envisagés des travaux importants, notamment la couverture de trois cours, afin d'étendre les espaces d'exposition. Seule la cour des cuisines sera couverte d'une verrière par l'architecte Bitterlin en 1934. La surface d'exposition passe à 2100 m<sup>2</sup> : les véhicules alors stockés dans les locaux de Georges Kellner à Boulogne Billancourt, arrivent à Compiègne pour être présentés dans la cour des cuisines tandis que les dons, dépôts et acquisitions se multiplient. Ainsi Louis Renault, le marquis de Dion, les familles Bollée, Jenatzy, le Touring Club de France, la maison Belvalette, Madame de Kersaint, Delahaye, André Citroën s'inscrivent dans l'histoire des collections de ce musée par leurs dons importants, comme la voiturette type A Renault, la populaire de De Dion Bouton, la Mancelle ou la diligence à vapeur Bollée, la *Jamais Contente*, l'Autochenille de la *Croisière Noire* qui venait juste de traverser le désert en 1927. En 1934 est également affectée à Compiègne la collection des équipages de la République, qui étaient aussi en attente chez Kellner.

Le musée connaît alors une renommée européenne et plusieurs pays contribuent à son enrichissement, comme le ministère hollandais des colonies, pour la section coloniale des moyens de transport, ou la diligence postale suisse offerte par cette administration.

La collection s'enrichit également de dépôts, notamment du musée de Cluny, dès 1936 ou du Mobilier national en 1935 : voitures, traîneaux, chaises à porteurs, harnachements et accessoires du XVIII<sup>e</sup> siècle, berlines de gala italiennes de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle arrivent à Compiègne.

L'espace manque déjà cruellement et plusieurs véhicules sont stockés en divers endroits de la ville, parfois à l'air libre, dans de mauvaises conditions ; c'est notamment le cas d'un autorail Micheline, donné par les établissements Michelin qui est entreposé dans la cour de la Régie pendant de nombreuses années.

Le musée comprend alors plusieurs sections thématiques : les origines de l'attelage, les transports en commun, la Poste aux chevaux, les voitures d'enfants princiers, les voitures jouets, les premières courses automobiles et une section ferroviaire qu'a permis le don de la collection Jouffroy en 1933. Ces sections sont suivies de quatre autres : la rétrospective des stations thermales et climatiques, une documentation sur les anciens relais et les vieilles auberges, la collection des bagages et la collection des guides et plans routiers. La cour couverte abrite, comme le précise une note des années 1930 de la société des amis « les formes de carrosserie [qui] défilent sous les yeux du visiteur, évocations éprises et pleines de charme. La berline se tronque en coupé, se découvre en calèche, se recouvre en landau. La chaise de poste s'embourgeoise en cabriolet ou en coucou. L'antique patache se mue en omnibus de la TCRP. Puis ce sont les sociables, les victorias, les ducs, les hansoms, les phaétons, les spiders, aux lignes désuètes et gracieuses, les mail-coachs vétustes auxquels se rattache ce culte des grands guides, qui n'a pas tout à fait disparu aujourd'hui ». Un guide sommaire du musée édité par la société des amis dans les années 1930, précise le parcours qui débute par une section sur le chemin de fer, « galerie de l'histoire iconographique des premiers chemins de fer français », suivie de la grande salle des automobiles regroupées par ordre chronologique en valorisant « nos inventeurs et constructeurs français », puis vient la présentation de harnachements, d'un palanquin japonais, de la roulotte de peintre, des traîneaux, des costumes et livrées, des cycles puis d'une salle complémentaire dédiée aux automobiles. Les salles de l'étage sont consacrées à l'iconographie, à l'histoire de l'attelage, des voitures d'enfants, des jouets, des transports en commun puis aux modèles de véhicules. La grande cour couverte est dédiée aux voitures hippomobiles avec quelques automobiles

placées là par manque de place comme la Mancelle, la Gobron Brillée, une voiture de Dion Bouton (limousine), l'autochenille Citroën et l'omnibus Madeleine Bastille. Le parcours se termine par une section coloniale présentée par des maquettes.

#### ***4/ Les ambitions des fondateurs***

##### ***4.1/ Les ambitions initiales des fondateurs étaient élevées et posées dès la conception du projet :***

Ce musée « a pour mission de documenter sur l'histoire de la locomotion en conservant les principaux types de véhicules et tout ce qui peut renseigner sur l'évolution des transports et du tourisme » car, précise une note de la société des amis « les progrès réalisés par l'homme dans la conception et la réalisation des instruments facilitant les déplacements qu'il effectua de tout temps, d'abord par nécessité, puis pour son plaisir, reflètent exactement les progrès de son intelligence et de son évolution mentale » : dès le début, le musée national de la Voiture n'a pas pour vocation d'être uniquement un musée dédié à la présentation technique des collections. Cette approche est laissée au conservatoire des arts et métiers. Son ambition est plus large comme le souligne Pierre Soulaine dans un article *du Figaro* de 1927, quelques jours après l'inauguration du musée : « les progrès fantastiques que notre génération a vus se produire, la rapidité des transports ont-ils amélioré le sort des hommes ? Ils enrichissent leurs sensations, leur font connaître des pays et des paysages qu'ils n'auront jamais vus, rapprochent les fils des nations les plus éloignées, les font se connaître, s'apprécier, les empêcher de se haïr ». Le musée interroge le passage de l'hippomobile à l'automobile.

##### ***4.2/ Les limites thématiques et chronologiques pour les collections, rapidement posées***

Initialement, la notion de locomotion devait englober tous les types de locomotion pour se restreindre assez rapidement à la locomotion terrestre, voire uniquement routière dans les années d'après-guerre au cours desquelles l'institution est confrontée à un relatif abandon. Des échanges de courriers de Max Terrier avec un collectionneur au cours de l'année 1956 sont particulièrement significatifs du recentrage du musée national de la Voiture sur l'histoire de la locomotion terrestre uniquement.

Les années qui ont précédé le début de la seconde guerre mondiale sont marquées par un accroissement considérable de la collection et par un manque d'espace crucial. En 1930, un conservateur est dédié à la collection du musée national de la Voiture, Jacques Robiquet. Dès 1936, il se bat aux côtés de Léon Auscher pour que les collections du musée national de la Voiture soient déménagées dans un espace adapté pour présenter des voitures aux dimensions importantes : les Grandes Ecuries du Roi, affectées aux haras nationaux depuis 1875. Les négociations sont bien engagées, mais la déclaration de guerre y met fin avant qu'elles n'aboutissent. Léon Auscher meurt en 1942, Richard Kellner est fusillé pendant la guerre, le musée ne déménage pas pendant le conflit, il demeure même ouvert, mais certaines voitures sont détériorées.

##### ***4.3/ Se recentrer sur les collections terrestres et sur l'histoire du passage de l'hippomobile à l'automobile***

Après la guerre, l'intérêt se porte sur les appartements historiques, le musée national de la Voiture est considéré comme encombrant, certains véhicules sont vendus dont la Micheline, d'autres sont déposés dans des musées tels que le musée des arts et métiers, le musée d'art et d'industrie de Saint-Etienne...l'inadaptation des lieux est maintes fois soulignée, jusque dans

les guides et les avertissements formulés par les professionnels du tourisme : une note non datée de l'Office du Tourisme de Compiègne, mais sans doute produite dans les années 1960, souligne l'inadéquation des lieux aux véhicules présentés. Elle précise aussi qu'il est difficile de bien cerner le sujet du musée, ce qu'il présente et le discours qu'il faut y associer : ce n'est pas un musée archéologique analyse l'auteur de la note, ce n'est pas une remise pour d'anciennes voitures royales, ce n'est pas un musée technique, c'est un peu de tout cela !

### **5 / Quelle présentation, quelles représentations ?**

A partir de 1950, un nouveau conservateur, Max Terrier, arrive à Compiègne et manifeste un intérêt certain pour les collections du musée national de la Voiture, en particulier pour le patrimoine hippomobile. Il fait un constat peu glorieux de l'état des collections et de leur présentation : « je crois être arrivé à rendre une apparence plus satisfaisante à de nombreux objets, et à les mettre mieux en valeur, mais dans des salles qui n'ont pas reçu de coup de peinture depuis Napoléon III, l'aspect est toujours misérable et, j'ajoute, scandaleux ; je compte ferme sur une visite des personnalités de nos « Amis » du TCF pour crier au scandale et obtenir quelques crédits qui seraient indispensables ».

Il parvient à obtenir des espaces supplémentaires au premier étage, une galerie de 400m<sup>2</sup> ce qui permet un redéploiement, certes modeste, de la collection. De nouveaux aménagements sont réalisés dans les années 1960 qui sont ceux que nous connaissons aujourd'hui : plusieurs véhicules importants sont présentés dans l'entrée du musée, la *Mancelle* d'Amédée Bollée (1878), la *Limousine* de Dion Bouton des premières années du XX<sup>e</sup> siècle, la Torpédo Sigma de l'aviateur Guynemer (1917), plusieurs voitures d'enfant dont la calèche du prince Impérial donnée par le carrossier Ehrler en 1857-59 et une voiture chinoise attribuée au prince impérial ; dans la cour des cuisines sont présentées les voitures hippomobiles, quelques voitures automobiles, la section des automobiles et celle des cycles, puis à l'étage, les traîneaux, les équipages, la poste aux chevaux et les bagages, les chaises à porteurs et les voitures portées, et une section dédiée aux voitures étrangères, de loisirs et de sport et d'enfants. Ces différentes sections sont enrichies de documents iconographiques, peintures, gravures, estampes, lithographies ou techniques qui permettent de contextualiser le véhicule. Comme le précise Max Terrier dans le supplément de la Revue *La Route* du premier trimestre 1968, « une voiture est faite pour transporter des personnes. Pourtant il s'agit de bien autre chose : vanité, mode, exigence sociale, goût du confort, recherche de magnificence, sens pratique et utilitaire, passion pour la vitesse, amour du sport..., histoire du progrès humain, évocation d'un type de société, d'une époque ».

### **6 / Un propos multiforme**

La diversité des approches de la collection est reprise dans une fiche éditée dans les années 1960 par le secrétariat d'État à la Culture, direction des musées de France, mais se concentre autour de la thématique du passage de l'hippomobile à l'automobile : le but du musée national de la Voiture est de rendre compte du problème essentiel du transport des personnes dans tout ce qui touche à la locomotion routière. Cela inclut les « efforts techniques », les grandes révolutions techniques qui ont permis de passer de l'hippomobile à l'automobile, mais aussi la valorisation des voitures dans leurs formes, dans leurs décors, qui apparaissent comme le reflet d'une époque.

La richesse de l'histoire de la locomotion terrestre entraîne rapidement des renoncements. Plusieurs notes de Max Terrier des années 1955-1956 en font état : la notion de tourisme est progressivement abandonnée car son histoire ne pouvait être traitée que de manière insuffisante et artificielle. L'histoire des autres modes de transport et notamment de l'histoire

des chemins de fer, est aussi abandonnée pour se concentrer sur la locomotion routière tout en développant des liens forts avec les autres musées de transport, consacrés au chemin de fer, à l'aviation ou encore à la marine. Il est difficile de définir le positionnement du musée national de la Voiture au sein des musées nationaux. Max Terrier l'explique dans une lettre qu'il adresse à Louis-Maurice Jouffroy le 24 juin 1956. Il ne considère pas le musée national de la Voiture comme un musée technique, mais comme un musée d'histoire : l'histoire de « la locomotion représentant un élément essentiel et fondamental de l'histoire de la civilisation.»

(Texte en partie tiré d'une communication prononcée lors du colloque organisé au musée de l'Air et de l'Espace le 10 avril 2015, publication internet)

## *B – Les collections du Musée de la voiture : état des lieux*

Les conditions de conservation des œuvres du musée national de la Voiture étant variées selon les espaces occupés, une présentation par espace sera privilégiée. Le chantier des collections actuellement en cours est mené par une équipe dirigée par Claire Gosnier et Patricia Leclerc.

### *1/ La cour des Cuisines*

Les œuvres de grand format (voitures hippomobiles et automobiles) mises en place dans la cour des Cuisines ont fait l'objet de nombreux constats d'état depuis 1992. Dès 1993, Odile Leconte du C2RMF établit un premier examen. Le dernier en date est établi en juillet 2016. Ces états des lieux ont principalement visé un constat des altérations, de la fragilisation structurelle des véhicules et des infestations xylophages et kérotophages ainsi que par les micro-organismes. Ces analyses sont complexes à réaliser en raison du lieu certes mais aussi de la multiplicité des matériaux utilisés dans la fabrication des voitures. A l'issue de ces études, des niveaux d'interventions sont définis afin de planifier une programmation pluriannuelle de restauration. La dernière liste fut établie par l'équipe de restaurateurs en charge du chantier des collections en juillet 2016 après l'étude effectuée par Isabelle Devergne en septembre 2010.

Ainsi quarante-cinq véhicules sont classés en « urgence absolue » (soit 62 % des voitures conservées dans la cour des cuisines), parmi lesquels dix-neuf véhicules nécessitent un traitement par anoxie (26 % des véhicules). Vingt-six véhicules sont placés en urgence relative 2, mais pour lesquels des infestations variées sont relevées. Les causes de cet état dégradé sont d'abord des conditions climatiques peu satisfaisantes, bien que relativement stables dans le temps : l'HR est élevée (entre 67 % et 74% au lieu de 58-60%), les « chutes d'eau » sur les véhicules liées à la défaillance de la verrière et des chenaux sont destructrices, l'instabilité de la température est claire, l'empoussièrement est important (sol, murs) malgré des campagnes régulières de dépoussiérage (deux demi-journées par semaine) et la mise en place de protection en crépeline de crin synthétique (inerte à l'humidité) des parties les plus fragilisées (textiles, cuirs), les insectes et les moisissures sont un fléau quotidien, bien qu'un suivi ait été mis en place (mites et micro-organismes) pour pallier leur éventuel développement. Il a même été constaté la présence d'oiseaux, de rongeurs et de chats dans la cour des Cuisines. Un constat général des soupentes des voitures a été établi par Sylvain Oudry en 2013 : il recensait alors trente-trois véhicules conçus avec une suspension en cuir dont onze présentaient alors des manques et où certaines des soupentes sont remplacées par des cordes ou des sangles. Les soupentes de deux voitures étaient et sont toujours rompues. Le chantier des collections en 2016 a constaté l'aggravation de la situation. Aussi deux soclages de caisse ont été effectués afin de soulager les soupentes tenant encore sur deux voitures. Une programmation a été établie pour la réalisation progressive de ces socles avec le service travaux.

### *2/ Les salles d'exposition*

Cent vingt-quatre objets sont classés en priorité absolue d'intervention soit 28 % des objets exposés. Les dégradations sont principalement dues à des contaminants biologiques dont le développement est lié à des conditions climatiques inadéquates et à la création de microclimats, notamment pour les objets présentés dans d'anciennes vitrines ou exposés à des taux élevés d'HR, dont les variations sont conséquentes : assèchement du cuir, soulèvement des couches picturales, déformations des documents graphiques, corrosion des métaux, dégradation accélérée des caoutchoucs. Les modes de présentation des collections seraient à

revoir : utilisation de papiers acides par exemple pour l'encadrement des documents graphiques, soclage ou accrochage inadéquat dégradant l'œuvre. L'empoussièrement de certaines salles est important (comme la grande cuisine) en raison de fenêtres non isolées, de rideaux fortement encrassés (couloir des sédiols), d'une pollution urbaine importante à proximité, d'infiltrations d'eau récurrentes (salle des traîneaux). L'éclairage des collections est également inadéquat et trop puissant au regard de la fragilité des matériaux constitutifs.

### *3/ Les réserves*

#### *3.1/ La réserve Auberge*

Cette réserve comprend douze espaces équipés de rayonnages métalliques dans les années 2000. La réserve ne comprend aucun éclairage mais des prises électriques permettant de brancher un spot lumineux. Les fenêtres ne sont pas isolées et donnent au sud sur la rue d'Ulm, très polluée, et au nord sur la cour de l'Orangerie. L'espace est chauffé et des rideaux filtrent la lumière naturelle en sus de volets intérieurs maintenus fermés quand personne n'est présent.

Trente-trois objets sont classés en urgence 1 principalement en raison d'infestations, quatre-vingt-quatorze le sont en urgence 2. De nombreux objets en cuir sont fortement fragilisés par leur conditionnement inadéquat. Les voitures d'enfant présentent également un état de conservation inquiétant comme les cycles dont les dégradations sont multiples (corrosion des parties métalliques, pertes de matière, infestation, craquèlement des cuirs, déformations...). Par manque de place certains objets sont stockés, certes rangés, mais à même le sol. Certaines œuvres sont difficilement accessibles. Aucun bilan climatique n'a été effectué dans ces espaces trop chauffés (malgré la demande d'acquisition de capteurs depuis de nombreuses années pour établir un bilan climatique). La pose de rideaux en tulle de crin synthétique sur les structures métalliques sera effectuée pour permettre de protéger les objets posés sur les rayonnages de la poussière tout en surveillant les infestations et en évitant le calfeutrement qui entraîne même avec des matériaux neutres, le développement de micro-organismes, les conditions climatiques de ces espaces étant peu adéquats ; les plateaux métalliques seront également recouverts de Plast azote.

#### *3.2/ La réserve textiles*

La collection textiles comprend sept cent vingt numéros.

Les textiles de la collection sont rangés dans trois espaces : un premier espace en entresol du rez-de-chaussée de l'aile du Billard qui comprend notamment la garniture d'un char funéraire qui a été reconditionnée, mais qui par manque de place n'a pas pu être déménagé, mais uniquement protégé pendant les travaux de l'aile du Billard. Le second espace est dans la réserve Métal et comprend plusieurs housses monumentales de sièges de cocher, qu'il faut protéger. Le troisième espace est à l'entresol du premier étage de l'aile du Billard et intègre l'ensemble des costumes de livrées, chapeaux et autres costumes liés à l'histoire du transport et du voyage.

D'importants travaux de rangement, de dépoussiérage, de conditionnement et de récolement ont été effectués dans les années 2000 sous la direction de Patricia Dal Prà, restauratrice textiles, dans le troisième espace. L'équipe du chantier des collections est intervenue dans ces espaces en avril 2017. En raison des travaux de l'aile du Billard et des risques notables d'incendie, l'ensemble des œuvres textiles a été déménagé de manière provisoire dans un ancien appartement de fonction. Elles seront remises en place après les travaux et nettoyage des armoires de rangement restées sur place. Il faudra également prévoir la réalisation de

housses en toile de coton décatie pour chaque vêtement soit deux cent quatre-vingt housses ainsi que le conditionnement des chapeaux de livrées dont la protection par des toiles de coton décaties des supports neutres (qui se sont dégradés en raison des conditions climatiques inadéquates). Le conditionnement des cintres serait aussi à prévoir. Des dégradations résultant d'un polluant entrant en réaction avec la plaque de mousse polyéthylène, ont été observées pour cinquante-sept chapeaux. Le marquage des œuvres a été réalisé lors du chantier des collections. Il a été noté pour ces espaces textiles la présence de nombreux insectes, mouches, abeilles, qui entrent dans les salles. Les œuvres ne sont pas infestées par les mites, le contrôle est fait manuellement régulièrement et les pièges à mites sont vérifiés. Les œuvres sont relativement peu empoussiérées (elles ont été dépoussiérées lors du chantier des collections). La collection présente un bon état de conservation. Neuf objets sont en urgence absolue, notamment les panaches en plumes de la garniture de char funéraire et deux chapeaux sur lesquels des micro-organismes ont été relevés.

### ***3.3/ La réserve Métal***

La réserve Métal est située au deuxième étage de l'aile du Billard et comprend quatre pièces rassemblant majoritairement des objets en métal. Par manque de place, on y trouve également : les objets d'art décoratif se référant aux thématiques de la collection, des harnais d'apparat de plusieurs berlins de la collection, des housses de sièges de cocher, donc un mélange métal, cuir, céramique, textiles.

Les objets métalliques ont fait l'objet dans les années 2000 d'un important chantier de dépoussiérage, de traitement des corrosions, de conditionnement et de récolement. Le chantier des collections de juillet 2017 a permis de dépoussiérer quand cela était nécessaire, de marquer les objets qui ne l'étaient pas, de reconditionner si nécessaire et de récoler.

La réserve Métal comprend mille cents numéros.

L'ensemble de la collection présente un état convenable. Quelques traces de corrosion active ponctuelle ont été observées, comme un faible empoussièrément, des éléments de cuir déformés et micro fissurés, un encrassement généralisé. Il a été noté une pollution par des composés volatiles ou par contact de matériaux synthétiques employés pour la conservation et des variations climatiques importantes. Un reconditionnement et une rationalisation des réserves sont donc à envisager.

### ***3.4/ La réserve Bois-Cuir et Auto-Moto***

Ces réserves comprennent cent quarante-neuf numéros ou lots. Le chantier des collections effectué en décembre 2017 a permis de clarifier les conditions de conservation peu adéquates de ces collections. Les collections Bois-Cuir sont préservées dans des conditions plus favorables que celles de la réserve Auto-Moto. Dans le premier cas, les fenêtres ferment, les sols sont carrelés, l'empoussièrément est limité, les œuvres protégées de la lumière naturelle. Dans le second cas, les espaces sont dégradés, les fenêtres ferment mal ou ne ferment pas et l'accessibilité aux objets, malgré un rangement récent, est difficile en raison du manque de place. Dans la dernière salle de la réserve Auto-Moto, les conditions minimales de conservation ne sont pas assurées. Les huisseries ne présentent aucune étanchéité, ce qui entraîne outre l'empoussièrément important des œuvres, une HR élevée et la présence d'animaux (chats). De nombreux objets ont été déménagés (dont des motos) de cet espace, mais d'autres y demeurent faute de place pour les ranger dans un autre espace.

### *3.5/ Les réserves chaises à porteur, Coypel et Fourrières*

Ces quatre espaces de réserves ont fait l'objet d'un chantier des collections en septembre 2017. L'ensemble des objets a été alors dépoussiéré par l'équipe des restaurateurs qui a noté un encrassement notable des oeuvres. L'ensemble des pièces est très encombré, les murs et plafonds sont en mauvais état : pertes de matière, fissures, lacunes au niveau des fenêtres, écaillage des peintures ...ce qui génère un empoussièrlement supplémentaire. Plus de la moitié des objets conservés dans ces lieux, nécessitent une intervention en restauration, notamment les pneumatiques dont l'état est alarmant. Un reconditionnement des œuvres est à programmer pour limiter les dégradations mécaniques, tandis que d'autres lieux de conservation seraient à envisager au regard des conditions globales de conservation : poussière, taux d'HR supérieur à 65% favorisant le développement des micro-organismes, risques d'infestation élevés. Par manque de place de nombreux objets sont stockés au sol.

### *3.6/ Les cuirs et harnais*

Un important travail de tri, de récolement et de dépoussiérage a été entrepris entre 2001 et 2008 sous la direction d'Ingrid Léautey. Environ 80 % de la collection a ainsi été traitée, et environ 20% est restée non conditionnée, en vrac et exposé à la poussière. Le chantier des collections sur cette partie est en cours de réalisation : dépoussiérage, reconditionnement dans des cartons neutres (par manque de budget, l'acquisition de boîtes en matériaux neutres n'avait pu être réalisée dans les années 2000)...

Les cuirs et harnais sont conservés en plusieurs endroits : la réserve aménagée au début des années 2000 au second étage de l'aile du Billard, la réserve Métal et une pièce au rez-de-chaussée de l'aile Ulm, où les harnais d'apparat du XVIII<sup>e</sup> siècle sont préservés dans d'anciennes vitrines du Louvre. La première réserve comprend la plus grande partie de la collection et a été déménagée à l'été 2017 en raison des travaux affectant l'aile du Billard. Ils sont provisoirement stockés dans un ancien appartement de fonction. Le chantier des collections vient de débiter, mais plusieurs remarques s'imposent : cuirs cassants, certaines parties se détachent, oxydation des parties métalliques, déformations des cuirs, empoussièrlement important, encrassement...il a même été noté une réaction chimique entre le cuir et la mousse neutre qui sert de support. Un reconditionnement est donc à envisager ou une protection par un matériau non tissé à définir. Les parties métalliques enfin sont corrodées et encrassées.

La collection qui est en cours de récolement, comprend environ cinq cent vingt numéros.

### *3.7/ Les arts graphiques*

Une étude de la collection d'arts graphiques a été réalisée en 1999-2000 par Marie-Rose Gréca, restauratrice, afin d'évaluer le nombre d'œuvres dans le but de réaliser un cabinet d'arts graphiques pour le musée national de la Voiture. Le projet a dû être abandonné puisque les arts graphiques étaient jusqu'à l'été 2017 dispersés en plusieurs endroits ; la majorité a pu être regroupée dans un même lieu, mais par manque de place les œuvres encadrées, les grands voire très grands formats sont restés en réserve Auberge, tandis que plusieurs cartons contenant des œuvres sont restés dans l'ancienne documentation du musée qui est aujourd'hui déménagée. Le chantier des collections arts graphiques a été reporté en 2019.

La collection comprend des livres et photographies, des affiches très grand format, des lithographies et des gravures, des cartes, plans, journaux et dessins d'études, des dessins ainsi que des albums photos, des fonds de carrossiers importants. Les principales causes de dégradation sont liées à un conditionnement inadéquat, trop serré, sans intercalaires, et à des

espaces et meubles de stockage inadaptés. Les altérations sont nombreuses : empoussièrément, plis et déformations, déchirures, lacunes, auréoles d'eau, piqûres et traces anciennes de micro-organismes, jaunissement et acidification, oxydation du papier qui devient friable, anciennes restaurations malheureuses, taches de colle, mauvais montage (au scotch), anciens doublages.

Un important travail d'aménagement simple (rayonnages métalliques, boîtes de conservation) d'espaces adéquats doit être programmé en 2019 en lien avec le chantier des collections afin de reconditionner les œuvres, d'établir un planning des urgences en interventions en restauration et en conservation.

La collection qui sera récolée en 2019, comprend environ huit mille cinq cents numéros.

#### *4/ La restauration des œuvres*

Les collections du musée national de la Voiture ont surtout été traitées en conservation ou en conservation préventive par manque de budget pour mener des opérations de restauration, notamment lors des prêts. Nous pouvons citer la Renault type A, la Renault type V, la Renault type CC, la diligence de Broc d'Amédée Bollée père, la berline de la République... malheureusement les budgets n'ont pas permis dans l'année qui suivait ces opérations, d'intervenir en restauration. Ce travail sera vraisemblablement à refaire lorsque l'œuvre pourra être restaurée.

De nombreuses études préalables à une restauration ont été réalisées par des équipes de restaurateurs, mais aucune suite n'a pour l'instant été donnée : la berline dite aventurine ou la *Mancelle* ont notamment fait l'objet de tests, de dégagement, d'analyses assez poussées pour définir le traitement à envisager et le chiffrer. Citons également la collection exceptionnelle de harnais du XVIII<sup>e</sup> siècle. Des constats d'état ont été dressés pour la restauration des traîneaux (essentiellement parties textiles), collection qui doit être restaurée.

Citons de nombreuses initiatives comme le chantier école réalisé en 2010 avec les étudiants restaurateurs de l'INP sous la direction de Sylvain Oudry, sur les œuvres conservées dans la réserve dite des Fourrières, incluant deux traîneaux du second Empire, une charrette anglaise, un coupé trois quarts, un sociable, deux cabriolets rustiques. Ces interventions ont permis un dépoussiérage approfondi, une remise en ordre des éléments composants ces véhicules, parfois épars, l'établissement de constats d'état approfondis, la protection des œuvres dans un environnement peu adéquat pour la conservation de ces objets.

Parmi les restaurations : un traîneau hollandais du Premier Empire dans le cadre d'un mémoire de fin d'étude de l'INP/Département des restaurateurs en 2010-2011 ; des restaurations légères sur la berline boule du Premier Empire et sur la chaise de poste des années 1750-1760 en 2011 ; le Grand-Bi Renard a été restauré en 2011 également, en particulier les bandages en caoutchouc dur ; la caisse de cabriolet à cul de singe des années 1760 a fait l'objet d'une étude en 2011 puis d'une restauration en 2014-2015 ; la bicyclette Gérard a été restaurée en 2012 ; un ensemble de plaques de verre de petit format issues des collections Tolmer et Clément Bayard notamment en 2013 ; dans le cadre d'une demande de prêt la chaise à porteurs (CMV. 78) ainsi qu'une caisse en vis-à-vis pour enfant et une caisse de berline (CMV. 60.002) ont été restaurées en 2013 comme la maquette de carrosse à flèche, vers 1700 en 2014 ; les cycles et motocycles ont fait l'objet d'une restauration lors de l'exposition *L'Épopée fantastique* en 2015-2016 ; le landaulet Krieger restauré en 2015-2016 après étude préalable ; le phaéton d'enfant en cours de restauration.

(Texte rédigé avec l'aide des rapports des restaurateurs cités, notamment les rapports les plus récents du chantier des collections, Patricia Leclerc et Claire Gonnier)

## 5/ État d'avancement du récolement au 24 mai 2018

Les collections suivantes ont été récolées :

- Œuvres exposées
- Œuvres dans la cour des Cuisines
- Réserves Métal
- Réserves Textiles
- Réserves Bois/Cuir
- Réserves Chaises à porteurs/Coypel/Fourrières
- Auto Moto

La collection suivante est en cours de récolement : Harnais et cuirs.

La collection suivante sera récolée en 2019 : Arts graphiques et photographies.

## 6/ Nature et fonctionnement du centre de documentation

Le centre de documentation comprend plusieurs sections placées sous la responsabilité du conservateur en charge de la collection. Les collections conservées couvrent actuellement une période qui s'étend du XVI<sup>e</sup> siècle aux années 1930.

L'ensemble se décompose de la manière suivante :

- Les dossiers d'œuvres : l'ensemble des véhicules dispose d'un dossier d'œuvre qui est régulièrement enrichi par le conservateur en charge de la collection ; la collection d'arts graphiques et photographies doit encore être documentée, comme celle des harnais.
- Les dossiers documentaires sur les thématiques développées par le musée ainsi que des dossiers sur les carrossiers et les constructeurs automobiles de la période chronologique actuellement couverte par le musée. Un travail est en cours pour séparer des dossiers documentaires ce qui relève de la collection arts graphiques et photographies.
- La bibliothèque qui comprend autant des ouvrages anciens (XVIII<sup>e</sup> siècle) que récents. Ils ont été répertoriés sur le CCF et leurs cotes figurent sur internet. La bibliothèque manque actuellement de place, mais devrait être étendue courant 2019 dans les espaces laissés libres par le déménagement des bureaux dans l'aile Ferrand.
- Les revues et périodiques constituent une part non négligeable du centre de documentation ; le dépouillement des revues anciennes doit être entrepris, notamment le *Guide du carrossier* et *l'Automobile*, ainsi que *la Vie au Grand Air*, *le Vélocipède illustré*, ou *le Véloce*. Pour ces deux dernières revues, un état des lieux et une campagne de numérisation doivent être réalisés. A cela il convient d'ajouter les catalogues de carrossiers ou de constructeurs dont une grande partie a été numérisée en interne, travail qu'il conviendrait de poursuivre. Les revues contemporaines sont dépouillées en fonction des collections, les articles numérisés et classés depuis 2015.
- Les archives de carrossiers portent des numéros d'inventaire et font donc partie des collections d'arts graphiques. Leur caractère documentaire demeure toutefois important. Ces archives essentiellement composées de planches et de photographies de véhicules sont progressivement photographiées lors des campagnes photographiques de la RMN et mises en ligne.

Le centre de documentation est accessible sur rendez-vous et dispose d'une salle de consultation située dans la bibliothèque. On compte environ une trentaine de consultations par an. Mieux informer le public permettrait d'augmenter la fréquentation. Pour certains spécialistes surtout étrangers, des documents sont envoyés par voie électronique.

### III – Devenir du Musée national de la voiture

Le nouveau Musée national de la voiture sera le pivot de notre politique pour Compiègne.

#### A – Situation historique

C'est à la fin des années 1920 que Compiègne devint réellement un « musée », avec la création quasiment simultanée du Musée du Second Empire et du Musée de la Voiture et du tourisme. Lors de son inauguration, le Musée national de la voiture devait, dans l'esprit de ses créateurs, illustrer l'évolution de la locomotion terrestre jusqu'à l'époque contemporaine : certains des modèles automobiles qui y furent inclus étaient alors récents, et il ne fut pas jugé excessif d'y faire allusion au transport ferroviaire, dont le développement en France fut l'un des aspects les plus marquants de la politique de Napoléon III (Wagon-salon du train impérial). Compiègne se voulait complémentaire par rapport au Musée des voitures du Château de Versailles (aujourd'hui Galerie des carrosses), créé par Louis-Philippe en 1831 et consacré exclusivement à la locomotion hippomobile et aux véhicules d'apparat.

Loin d'être poursuivie, cette politique scientifique a été figée par les responsables successifs du musée qui, sur un plan conceptuel, n'a que très peu évolué depuis sa création. Or, nous approchons du centenaire de l'établissement et l'unique musée national dévolu à la locomotion terrestre ne peut se résigner à ignorer l'évolution de celle-ci depuis un siècle.

Jusqu'à ce jour, la présence du musée de la voiture au sein du palais a été plutôt vécue comme un handicap par les directeurs successifs, dont les préoccupations étaient ailleurs. Si la partie hippomobile des collections pouvait à la rigueur être tolérée en raison de sa concordance chronologique avec le bâtiment, la question de l'automobile, en revanche, a le plus souvent été évitée. Dans une note de 1942 (11 février et 22 juin) au Directeur des Musées de France, soit quinze ans à peine après la création du Musée de la voiture et huit ans après la construction de la verrière destinée à abriter les véhicules composant la collection, Jean Vergnet-Ruiz, alors conservateur du Château, préconisait déjà le transfert de ce musée hors du site.

C'est à Compiègne que Jean Vergnet-Ruiz (1876-1972) a traduit concrètement la notion d'« état historique » visant à une restitution aussi fidèle que possible de la situation des appartements et de leur décor à une époque donnée, déterminée en fonction des éléments originaux subsistants. Cette réflexion, qui se situait dans la droite ligne des théories de Pierre Verlet, était particulièrement pertinente à son époque, dans la mesure où il s'agissait de restaurer la cohérence historique et esthétique d'espaces dans lesquels s'étaient accumulés au fil du temps les traces successives de l'occupation du palais, ou encore des dispositifs muséographiques discutables (Musée d'art khmer dans la salle des colonnes). Il ne fait pas de doute que pour cet historien spécialiste, entre autres, du XVIII<sup>e</sup> siècle, le Musée de la voiture et du tourisme soit apparu comme une pièce rapportée au sein d'un bâtiment où il allait privilégier les collections correspondant à sa spécialité.

Ce point de vue devait perdurer. Ainsi en 1992, dans une publication pourtant destinée au grand public, le *Guide du Musée national du château de Compiègne*<sup>4</sup>, Jean-Marie Moulin déplorait à mots à peine couverts que le « hasard » ait conduit cette collection en ces lieux.

Nous considérons au contraire ce « hasard » et cette collection aujourd'hui meurtrie comme un atout majeur de l'établissement. De plus, lorsqu'on examine de façon approfondie la genèse de ce musée unique au monde, il apparaît que, contrairement à l'idée reçue, le choix de

<sup>4</sup> Paris, RMN, 1992, pp. 171-172.

son implantation à Compiègne n'était pas exempt de pertinence historique. En effet, si le Musée du Second Empire était consacré aux arts et à l'histoire, le Musée de la voiture et du tourisme illustre quant à lui le développement de nouvelles formes de mobilité trouvant leur origine dans la révolution industrielle, dont Napoléon III avait été en France le promoteur.

Rappelons à cet égard que c'est l'ingénieur français Philippe Lebon (1769-1804) qui imagina le premier moteur à gaz en 1801. De même, rappelons que le débat opposant les partisans de la machine à vapeur et ceux du « moteur universel » fut un des plus retentissants qui agitèrent les milieux techniques sous le Second Empire, à partir de 1860. Il se poursuivra jusqu'à la fin du siècle en s'illustrant de façon particulièrement spectaculaire dans l'automobile naissante, dont les collections sont représentatives. L'ancêtre de ce que nous nommons aujourd'hui « moteur à explosion » avait été, lui aussi, inventé par un Français, Etienne Lenoir (1822-1900), qui remporta un vif succès aux expositions de Londres en 1862 et de Paris en 1867. Rappelons enfin que dans les collections de Compiègne, une maquette (l'original ayant malheureusement disparu) évoque l'existence de la première voiture automobile moderne : la voiture à moteur à gaz d'éclairage de Lenoir, construite en 1863.

Sans insister sur ces considérations qui mériteraient de longs développements, on voit par là que les créateurs du Musée de la voiture et du tourisme n'avaient pas trouvé sur leur chemin Compiègne et le Musée du Second Empire par un pur hasard.

À cet égard, il conviendra de favoriser dans la présentation nouvelle les liens existants entre les collections du MNV et celles des autres musées du SCN.

Les collections du Musée national de la voiture comportent en effet plusieurs objets liés au Premier Empire, à la Restauration, au Second Empire et à la III<sup>e</sup> République qui peuvent être mis en lien avec les collections des autres musées. Le faste du **Premier Empire** est représenté notamment par une berline de grand gala ayant appartenu au sénateur Caprara (CMV. 54 D-1), grand ami de Bonaparte. Cette voiture aurait été utilisée pour le cortège de l'entrée de Bonaparte à Bologne.

**La Restauration**, présente à Compiègne à travers la chapelle et la salle Louis-Philippe en cours de réaménagement, l'est au Musée national de la voiture par un char à bancs (CMV. 42) ayant appartenu à la famille d'Orléans, évocation d'un style de vie au sein duquel la promenade dans un parc ou pour admirer le paysage occupait une place importante. Le phaéton du duc de Nemours (CMV. 1856) et le coupé de voyage du duc d'Angoulême (CMV. 50.009) sont également conservés au musée : le premier pour aborder le driving, le second pour traiter de la guerre d'Espagne qui impliqua le fils de Louis-Philippe en 1823. Le musée possède aussi une victoria, voiture dans laquelle vraisemblablement le duc d'Orléans a eu son accident mortel (CMV.33).

Les exemples pour le **Second Empire** sont nombreux : par exemple, la berline de ville de Napoléon III (Ehrler, 1867, CMV. 1) qui a appartenu à l'Impératrice Eugénie et qui est entrée dans les collections par un don du prince Murat peut être mise en lien avec l'Empereur et les expositions universelles. D'autres berlines de ville comme celle dite Schickler (CMV. 19), celle du banquier Fould ou encore de la baronne Schickler (CMV. 27) peuvent tout à fait évoquer le mode de vie urbain de personnalités historiques du Second Empire, fort actives dans le milieu bancaire. Le break de chasse (CMV. 35) ou le dog-cart (CMV. 25) rappellent que la chasse faisait partie de la vie de la haute société française (costumes, par exemple le costume de vénerie du prince impérial (Inv. C64.054), portraits, peintures, albums de gravures de mode ou de photographies), notamment sous le Second Empire et lors des séries qui se tenaient annuellement à Compiègne. D'autres véhicules, comme la calèche peuvent aussi être

mis en relation avec les séries (cf. lettres de Pasteur à son épouse notamment). Le petit vis-à-vis offert par Ehrler au fils de Napoléon III en 1859 (C.60D3) permet de faire le lien avec le prince impérial (portrait sculpté ou peint, comme le buste réalisé par Carpeaux, Inv. C2143), permet aussi de traiter de l'importance des promenades dans le parc. Le vélocipède est aussi lié au prince impérial, qui le pratiquait dans le parc de Compiègne et celui de Saint-Cloud. Le musée possède plusieurs mail-coachs (dont le CMV. 4733) qui peuvent évoquer la mode du driving, si importante dès le Second Empire (peintures, costumes, goût pour les courses, statut social...)

**La IIIe République** est très présente au Musée national de la Voiture grâce aux voitures de la République : berline de gala (Mühlbacher, 1896 pour la venue de Nicolas II, CMV. 2), berline d'ambassade, landau, calèche (ayant été utilisé en 1902 lors de la venue de Nicolas II à Compiègne), grand-duc.

**Dans le cadre du parcours permanent**, ces liens entre les différentes parties des collections conservées au Palais peuvent se formaliser de plusieurs manières : renvoi vers les collections conservées dans les autres musées par le jeu des cartels ou du dispositif électronique d'aide à la visite, ou encore présentation conjointe d'œuvres (exemple : buste du prince impérial à côté du vis-à-vis offert par le carrossier Ehrler en 1859 ; costume en lien avec une voiture). Par ailleurs, ce propos peut se traduire par des expositions ponctuelles comme « l'œuvre du mois », manifestations intégrées dans le programme culturel du SCN.

**Le discours didactique s'efforcera de présenter les liens stylistiques** entre les voitures hippomobiles et les objets d'art de la même époque : motifs similaires, mêmes techniques, mêmes recherches de confort (garnitures à capitons) notamment en ce qui concerne les textiles. Les collections du Musée national de la voiture s'intègrent ainsi dans une histoire générale de l'art mais aussi du goût. Seront également présentés les liens techniques qui existent entre les voitures et les œuvres : notamment pour la sellerie, la sculpture, la dorure, la peinture...

Par ailleurs, le PSC mentionne le vis-à-vis du prince impérial réalisé par Ehrler en 1856-1859, qui trouvera sa place dans la section des véhicules de loisirs/voitures d'enfant.

**La politique industrielle de Napoléon III peut quant à elle être illustrée** de plusieurs manières :

- L'évolution des matériaux : toiles enduites, évolution et innovations au niveau des suspensions, des pneumatiques. Des sections consacrées à l'évolution des suspensions et des pneumatiques (via le caoutchouc dur, ce qui implique aussi les cycles) sont déjà prévues dans le parcours permanent. Ces thématiques sont d'ailleurs liées par la recherche du confort.
- Le développement et l'amélioration des routes seront illustrés à travers les véhicules sur lesquels ces points sont d'une importance capitale : par exemple, les innovations et la réorganisation mises en place par Turgot à la fin du 18<sup>e</sup> siècle ont permis un perfectionnement notable du réseau routier français... et l'apparition de la diligence, plus rapide et confortable, facilitant le déplacement des personnes, des marchandises et des courriers.
- L'organisation du travail des carrossiers ou selliers carrossiers sera traitée dans la section dédiée aux carrossiers dans le parcours permanent.

## ***B – Le nouveau musée***

Nous proposons une rénovation du musée *in situ* avec construction d'une réserve visitable dans un périmètre aussi rapproché que possible du château.

Ce parti pris repose sur quatre considérations principales :

- Le musée de la voiture constitue potentiellement, à condition qu'il fasse l'objet d'une refonte complète, un atout majeur pour Compiègne en termes de fréquentation (nombre de visiteurs et diversification du public). Le dissocier du château ne serait sans doute pas sans impact sur le nombre de visiteurs.
- Bien qu'une part de hasard soit peut-être à l'origine de sa localisation à Compiègne, la présence de ce musée dans les murs de la résidence royale et impériale est désormais ancrée dans l'histoire. L'incongruité que peut revêtir la présentation de véhicules dans les cuisines et leur cour participe en elle-même à une certaine poésie des lieux, ainsi qu'à leur singularité.
- Si l'on prend en compte qu'une grande partie des collections de ce musée est le reflet du processus historique de la seconde révolution industrielle, sa relation avec le musée du Second Empire est aisée à établir.
- Enfin, une considération d'ordre commémoratif : il s'agit là du premier musée présentant des automobiles qui ait été créé au monde, et dans le pays où l'automobile a été inventée. Les lieux, tels qu'ils sont aujourd'hui, conservent bien des traces de la muséographie ancienne, qui est en elle-même un témoignage historique d'importance.

Ce parti pris repose également sur une considération secondaire : seule la construction d'une réserve indépendante des locaux actuels permettra de procéder dans des délais raisonnables à la campagne de restauration importante que méritent les collections de véhicules.

### ***1/ Le concept scientifique***

La thématique du musée de la voiture, aujourd'hui limitée aux années 1920, intégrera la voiture automobile jusqu'à nos jours. La césure des années 1920 ne correspond en effet à aucune réalité dans l'histoire de la locomotion. Elle est le résultat du gel de la programmation de l'établissement, que nous avons évoqué plus haut.

L'automobile, aujourd'hui âgée d'à peine plus d'un siècle, n'existera plus d'ici quelques années sous la forme que nous lui connaissons actuellement. Elle est déjà en phase de muséification. Élargir le spectre chronologique du musée correspond à la volonté didactique de ses fondateurs, dont la présentation, au-delà de l'idée de transition entre hippomobile et automobile, allait jusqu'au passé récent de l'automobile dans ce qu'il offrait de plus remarquable (Auto-chenille Citroën de la Croisière noire, 1924). Nous proposons donc de renouer avec le dynamisme fondateur de l'établissement.

Si nous préconisons une évolution décisive du musée et de ses collections vers une intégration historique du XXe siècle, il convient d'ajouter que celle-ci devra être faite en prenant en compte le caractère du musée actuel, caractère lié à ses origines. En effet, le Musée de la voiture de Compiègne présente cette particularité d'avoir dès le départ été pensé comme musée, alors que la plupart des autres institutions comparables trouvent à leur origine une collection de véhicules, généralement constituée par un particulier (Musée Henri Malartre à Rochetaillée-sur-Saône, collection Schlumpf à Mulhouse). De là plusieurs spécificités compiégnoises se traduisant dans la physionomie de ses collections, par exemple l'abondance des objets et documents annexes par rapport au noyau principal, formé par les véhicules.

Nous reviendrons notamment sur la question de la documentation et de son traitement dans les pages qui suivent, mais dès à présent un exemple permettra de cerner cette spécificité : si l'acquisition d'un prototype carrossé par Pininfarina apparaît d'une cohérence évidente par rapport à la nouvelle politique scientifique, celle de dessins ou maquettes préparatoires de ce carrossier le sera tout autant, et participe de la singularité de ce musée, tout en demeurant fidèle à son histoire et à son esprit.

Le musée dispose de collections permettant de construire une démonstration parfaite en ce qui concerne le phénomène de transition entre hippomobile et automobile, bien que *de facto* la muséographie, dans sa configuration actuelle, ne l'autorise guère. Cependant, la notion de continuité entre hippomobile et automobile est un phénomène historique principalement en ce qui concerne la carrosserie, puisque les mêmes carrossiers ont été amenés à travailler successivement sur des châssis de voitures à chevaux puis à moteur. Quant à l'histoire des techniques, elle révèle une réalité bien plus complexe. En effet, le châssis automobile, dès la fin du XIXe siècle, commencera à s'émanciper de l'exemple hippomobile en s'inspirant notamment des techniques du cycle. C'est en acquérant son autonomie que l'automobile entrera dans l'histoire. Le nouveau musée devra rendre compte de cette réalité en s'appuyant sur une lecture actualisée de l'histoire des techniques<sup>5</sup>.

L'objectif d'élargissement du spectre chronologique des collections ne sera pas rempli à travers une politique d'acquisition visant à l'exhaustivité : le musée de Compiègne doit rester un conservatoire dévolu non à la production courante, mais aux véhicules qui, par leur caractère d'innovation technique ou esthétique, leur importance historique, constituent des jalons essentiels de l'automobile mondiale.

On privilégiera en particulier la question du design et du style : Compiègne doit demeurer le musée de la voiture d'exception, avec pour objectif d'illustrer de la façon la plus éloquente la convergence entre l'hippomobile, l'automobile et l'art.

La collection actuelle fait une place très importante aux grands carrossiers hippomobiles et, dans une bien moindre mesure, automobiles, jusqu'au début du XXe siècle. Nous poursuivrons ce propos plus avant, en l'illustrant notamment avec des exemples significatifs des années 30, « âge d'or » de la grande carrosserie française, ainsi que de l'après-guerre aux années 60, qui verront la domination mondiale de la carrosserie italienne, et jusqu'à l'époque actuelle. Cette politique sera conduite à travers quelques acquisitions ciblées mais aussi grâce à des dépôts de collections publiques et privées.

Cette orientation scientifique sera prolongée :

- par l'organisation d'expositions temporaires reposant sur de petits modules prêtés par des collections internationales prestigieuses, centrées sur une thématique délibérément « grand public » et pouvant faire l'objet de coproductions avec le Musée national de l'automobile de Mulhouse ou d'autres musées étrangers (Turin, La Haye, Stuttgart, Beaulieu...). Elles feront l'objet de publications scientifiques de référence.
- par une médiation culturelle spécifique donnant accès, dans le respect total des collections et de leur conservation, aux aspects techniques (notamment mécaniques) des véhicules (visites guidées « capots ouverts »). Cette pratique novatrice a été expérimentée avec succès au cours de notre exposition *L'Art de l'automobile – Chefs-d'œuvre de la collection Ralph Lauren* en 2011.
- par l'organisation de colloques internationaux associant les historiens aux acteurs actuels du monde de l'automobile. Le musée ne s'interdira pas d'évoquer la

<sup>5</sup> À cet égard, la « salle des châssis » du Musée national de l'automobile de Turin est un modèle.

question de l'avenir de la locomotion sous toutes ses formes, notamment à l'occasion de « Rencontres annuelles du design automobile » associant designers, historiens, constructeurs, carrossiers et autres professionnels de l'automobile, ainsi que ses organismes représentatifs, partenaires de cet événement. L'exposition du MoMA à New York *Different Roads. Automobiles for the Next Century* (1999) et les événements qui y furent attachés constitue à cet égard une référence.

## 2/ La muséographie

Nous ne pouvons ici faire l'économie d'une appréciation sommaire du projet du transfert du Musée national aux Haras de Compiègne.

Si le musée faisait l'objet d'une implantation dans un bâtiment tel que celui de l'ancien Haras national, les choses seraient assez simples, du moins en théorie, puisqu'il s'agirait du transfert complet des collections dans un nouvel espace.

Or, cette solution ne paraît pas réaliste, essentiellement pour les raisons suivantes :

- Le coût exorbitant d'une telle entreprise, tant en ce qui concerne la construction<sup>6</sup> que l'exploitation, auquel devrait s'ajouter le coût d'aménagement des espaces ainsi laissés vacants au palais, avec d'ailleurs la problématique de leur destination future, qui à ce jour n'a pas fait l'objet d'une réflexion approfondie.
- La difficulté à drainer le public d'une même entité en deux lieux certes assez peu distants mais néanmoins nettement distincts.
- La relative inadaptation de la structure des haras à l'accueil d'une collection comme celle du Musée de la voiture, l'espace de la cour des cuisines étant à cet égard d'une qualité bien supérieure, à condition évidemment d'être aménagé conformément aux normes actuelles en matière de conservation et de muséographie.

Enfin, la question de l'animation du musée à partir d'exemples « vivants » et faisant donc appel au cheval, argument mis en avant en faveur d'une transplantation au haras, doit être examinée en prenant d'abord en compte le lieu où peuvent se dérouler des démonstrations d'attelages.

Le parc du château offre à cet égard un attrait majeur pour l'organisation d'événements temporaires reposant sur les collectionneurs privés et les associations d'amateurs. Cette politique initiée il y a quelque temps devra être poursuivie, voire intensifiée.

Soulignons néanmoins que le développement au palais d'une activité régulière dans ce domaine et liée aux collections du musée ne paraît pas réaliste, en raison notamment de l'avance considérable prise par le Musée vivant du cheval de Chantilly, avec une structure parfaitement adaptée et des moyens considérables, dans un musée magnifiquement rénové il y a peu (2013) et situé à moins de cinquante kilomètres de Compiègne. Le Musée vivant du cheval de Chantilly mettra d'ailleurs en chantier d'ici peu une nouvelle extension<sup>7</sup>.

Par rapport à une externalisation au Haras, le maintien du musée dans l'enceinte du palais semble certes à première vue une solution plus complexe à mettre en œuvre, notamment en ce qui concerne l'implantation des collections, aujourd'hui à l'étroit. Mais le tournant historique où se trouvent actuellement les musées automobiles représente une opportunité intéressante pour une réalisation d'un nouveau type.

<sup>6</sup> Lors d'une réunion récente (5 avril 2018) à laquelle participaient la direction du S.C.N. et l'ensemble des intervenants de l'O.P.P.I.C., le montant des travaux nécessaires à cette opération était évalué par ceux-ci à un montant situé entre 70 et 100 millions d'euros.

<sup>7</sup> Communication orale d'Henri Loyrette, interrogé sur le devenir du Musée du cheval de Chantilly.

En effet, dans le monde entier, nombre de musées automobiles connaissent aujourd'hui des difficultés liées à la gestion et à la présentation de collections souvent pléthoriques (régie, nécessité d'une surface de présentation importante générant des coûts humains et matériels élevés, problèmes posés par la présentation de séries complètes qui n'intéressent souvent que le spécialiste...).

La nécessité de nouveaux modes de présentation, moins développés et plus didactiques, est actuellement ressentie par l'ensemble des professionnels. Il ne saurait donc être question de reconduire un schéma suranné. Les équipements majeurs récemment restructurés (Turin, Riga) montrent la voie en réduisant la quantité des véhicules présentés au profit d'une muséographie plus aérée et plus didactique.

L'unique musée national dédié à la locomotion se doit d'apporter des solutions originales, de tracer des perspectives nouvelles pour ses homologues. Les deux axes de cette politique seront :

- le maintien du musée sur place avec une muséographie nouvelle et une adaptation aux normes de conservation en vigueur.
- la présentation sous la verrière de la cour des cuisines par rotation annuelle ou bisannuelle des collections de véhicules, après restauration, sous forme d'expositions thématiques (ex. *L'Art du carrossier* ; *La Vitesse* ; *Stylismes hippomobile et automobile* ; *Mener et conduire*).

Cette option permet de fidéliser le public qui, loin de s'en tenir à une visite unique peut voir et revoir le musée et ainsi se l'approprier. La muséographie fera le plus possible appel à des structures permanentes réutilisables après chaque présentation. Cette solution suppose évidemment que le musée puisse se doter de réserves externes au bâtiment actuel.

Notre projet correspond donc, par rapport à celui qui l'a précédé, à une évolution vers une présentation dynamique des collections.

Il reste cependant fidèle dans la conception générale du parcours à l'idée d'une construction historique fondée sur la notion de chronologie. Le musée sera ainsi conçu en deux parties distinctes : l'une permanente, dans les espaces sur la rue d'Ulm, l'autre évolutive et plus particulièrement dévolue à la présentation des véhicules sous la verrière. La réserve visitable s'intègre à ce dispositif et permet un regard différent sur les collections, avec notamment l'accès aux opérations de restauration pour le public.

La verrière de la cour des cuisines devra être restaurée. Elle a été construite en 1934 par l'architecte du château, Marc Bitterlin, pour permettre l'exposition des véhicules du nouveau Musée national de la voiture et du tourisme, qui avaient été conservés temporairement dans les locaux du carrossier Georges Kellner. Témoignage important du style « Art Déco », cette verrière dessinée par un architecte formé à l'École des Beaux-Arts de Paris est une réalisation de qualité. Bien qu'il soit aujourd'hui difficile d'en juger en raison du badigeon noir qui la recouvre, les photographies anciennes montrent qu'elle s'adapte avec discrétion et légèreté à la surface de la cour et à l'architecture du XVIII<sup>e</sup> siècle, qu'elle vient coiffer harmonieusement. Cette verrière est classée « Monument historique »<sup>8</sup>.

Le projet de rénovation du Musée de la voiture rend indispensable sa restauration et la reprise complète de la structure supérieure, de façon à obtenir le retour à un éclairage zénithal maîtrisé, la restitution de l'effet visuel d'origine et un contrôle climatique réel. Cette opération

<sup>8</sup> Au sujet de la verrière, voir note de Marie-France Poirer à Francine Mariani-Ducray, Directrice des Musées de France, 24 janvier 2008 et Rodolphe Rapetti, *Note sur la Cour des cuisines du Château de Compiègne* préparatoire à la Commission nationale des Monuments historiques du 2 juin 2008.

permettrait également de limiter l'impact visuel de l'actuelle couverture de la verrière depuis la galerie de bal.

La restauration de la verrière devra s'accompagner d'un traitement spécifique du sol<sup>9</sup> et d'un ravèlement des murs de l'espace d'exposition.

### 3/ Le programme

Il ne faut pas surestimer la capacité d'un musée, quel qu'il soit, à donner en même temps à voir et à comprendre.

Par rapport à l'immense ambition initiale du Musée de la voiture *et du tourisme*, on s'aperçoit que peu à peu le dernier terme de cet intitulé est *de facto* tombé en désuétude, essentiellement parce que le tourisme s'est largement popularisé depuis. Ainsi, par exemple, la collection de poupées des régions de France n'est plus présentée aujourd'hui.

De même, il était extrêmement difficile, voire impossible, de rendre compte de la totalité des aspects de la locomotion avec ce que ceci aurait supposé de restituer relativement à la route et à son évolution historique (construction, réglementation...), aux bâtiments publics et privés (garages, hippodromes, circuits de course...), aux usages (transport, compétition, pratiques de l'attelage...) et aux aspects techniques aussi bien que sociaux liés à la locomotion (fabrication artisanale et industrielle, usages civil et militaire...). Ces quelques exemples, non exhaustifs, montrent que, la mobilité terrestre ayant joué un rôle majeur dans l'histoire, et en particulier à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, créer un musée dédié à cette problématique et qui se voudrait complet reviendrait à revisiter l'histoire des civilisations sous l'angle particulier de la locomotion.

De plus, les collections comportent un certain nombre d'éléments à visée didactique auxquels l'évolution des technologies a ôté une grande partie de leur pertinence, comme par exemple les maquettes de la collection Lavagne consacrées à la Gaule romaine.

En fait, depuis la création du Musée de la voiture et du tourisme, devant la réalité des collections et de l'espace qui leur est dévolu, son programme, au départ quasiment illimité puisqu'il supposait d'évoquer aussi bien la route que le chemin de fer, ainsi que les voyages en général, s'est recentré sur les points suivants :

- l'histoire du véhicule hippomobile
- la transition entre véhicule hippomobile et véhicule automobile ainsi que les débuts de l'automobile
- l'histoire du cycle
- les objets témoignant des différents usages dans le domaine du voyage et de la locomotion.
- l'iconographie liée à ces différents sujets

La limitation du programme initial, nécessité ayant force loi, est illustrée par exemple par le dépôt du Fonds Helbronner, consacré à la cartographie des Alpes, au Musée dauphinois de Grenoble, dépôt consenti en 1968.

Voilà pourquoi le programme dont on trouvera ci-après les grands chapitres prend pour base les collections du musée, y compris dans la perspective de leur enrichissement rationnel, et n'ambitionne pas de mettre en scène à travers les objets présentés une histoire universelle de la locomotion.

Nous réorienterons le musée vers une notion centrale : celle de la locomotion terrestre (à l'exclusion du rail) principalement vue à travers la technique et l'esthétique de l'objet conçu à cet effet (véhicule hippomobile, véhicule automobile, cycle).

<sup>9</sup> Le pavement d'origine rend le déplacement des véhicules des collections particulièrement difficile.

Toutefois, en raison de leur intérêt exceptionnel, tant sur le plan historique qu'esthétique, une partie des collections ayant trait plus largement à la notion de mobilité et de voyage seront également présentées, en particulier celles qui correspondent à des usages révolus. On ne saurait se passer, par exemple, de la célèbre « salle des traîneaux » et de sa poésie irremplaçable, ou encore de la section consacrée aux malles de voyage. Les palanquins et autres véhicules portés pourront faire l'objet d'une salle dédiée ou intervenir en contrepoint, disséminés dans des espaces de plus petite taille.

Nous privilégierons les créations témoignant d'une sophistication technique ou esthétique exceptionnelles, de la même manière que dans un musée des Beaux-Arts : loin de prétendre à l'exhaustivité, le Musée national de la voiture s'attachera à relater l'histoire de l'inventivité humaine face à la problématique de la mobilité, problématique constante jusqu'à nos jours. C'est donc principalement à une exploration technique et esthétique de l'objet de locomotion que le visiteur sera convié.

Comme nous l'avons dit, la cour des cuisines, où sont présentés pour des raisons de place les véhicules de la collection, fera l'objet d'une programmation spécifique et régulièrement renouvelée. **Le changement de parti-pris pour l'implantation du MNV implique l'abandon du projet d'aménagement de l'ancienne aile de la Bouche que comportait le précédent PSC. Le guide multimédia, ainsi qu'un ensemble de cartels didactiques, présenteront au public la destination initiale des lieux.** Les espaces situés dans l'aile sur la rue d'Ulm feront quant à eux l'objet d'un traitement distinct, qui se traduira à travers les grands chapitres suivants :

### ***3.1/ Introduction générale***

Cette première partie se présentera selon une perspective diachronique et didactique comme une introduction aux problèmes de la locomotion et de son histoire.

Cela implique que l'on remonte aux origines. Les collections étant particulièrement maigres pour la période antérieure au XVIIIe siècle, et ne comprenant aucune pièce originale, la muséographie de cet espace sera distincte de ce que le visiteur trouvera dans la suite du parcours, plus traditionnellement chronologique.

Le seul objet présentant un certain caractère d'authenticité pour cette période est le char romain (CMV 46) reconstitué vers la fin du XIXe siècle à partir d'éléments originaux en bronze provenant de la via Appia et aujourd'hui fort peu visible. Il sera placé au centre de cette salle et confronté à une Lancia Appia (1953, dépôt d'une collection privée), cette juxtaposition illustrant la permanence de la problématique du transport et de la route à travers les siècles<sup>10</sup>. Ce dispositif étant mis en place au rez-de-chaussée, dans l'entrée, sa mise en œuvre ne pose pas de problème particulier.

En s'inspirant de cet exemple, on privilégiera pour cette introduction les juxtapositions didactiques autorisant des raccourcis historiques, mettant notamment à profit les substituts et maquettes anciennes (collection Lefèbvre des Noëttes, maquettes de Maurice Leloir, maquettes consacrées au transport en Extrême-Orient) ou récentes. Il sera également fait appel ici plus que dans la suite du parcours à des documents-supports, dont certains pourront être tirés de la documentation du musée. Notre intention est ici d'introduire pour le public le plus large la notion d'actualité des problématiques liées à la conception du véhicule, dans une perspective allant toujours dans le sens d'une confrontation avec les problématiques d'aujourd'hui, de façon à ce que le musée échappe à une vision destinée aux seuls spécialistes.

<sup>10</sup> Une « toile de fond » peut par exemple participer à la scénographie de ces deux objets sur une vue de la Via Appia aujourd'hui.

Cette section s'appuiera également sur une ou plusieurs vidéos interactives ou sur un film, qui serait présenté dans un espace distinct.

L'objectif de cette introduction n'est pas de fournir un panorama complet de l'histoire de la locomotion mais de mettre en scène les éléments essentiels des problématiques du transport et de la création de l'objet de transport.

### *3.2/ Le XVIIIe siècle*

C'est actuellement, avec les origines de l'automobile, la partie la plus riche de la collection en ce qui concerne les véhicules.

On veillera donc à ce que soient toujours mises en écho la présentation permanente des objets du musée et celle des véhicules exposés périodiquement sous la verrière de la cour des cuisines. À cet égard, les véhicules de cette période sont suffisamment nombreux dans les collections pour permettre un renouvellement.

L'élément technique majeur apparu au XVIIIe siècle est le perfectionnement de la suspension, qui a littéralement bouleversé l'histoire des moyens de transport. Ce chapitre présentera donc une section didactique consacrée à la suspension, du XVIIe s. à nos jours, avec présentation d'éléments techniques sous vitrine et écrans interactifs faisant appel à des documents d'époque.

Seront également présentés ici, notamment à travers les traités provenant de la documentation, les métiers liés à la carrosserie. La carrosserie et son esthétique vont à partir de ce chapitre constituer le « fil rouge » du visiteur dans le parcours du musée. L'extraordinaire collection de maquettes, à condition d'être complétée et présentée dans un module de vitrines contemporaines convenablement éclairées, pourra matérialiser ce « fil rouge » en reconstituant l'évolution de la carrosserie au fil des âges. L'abondance des couloirs de circulation permet de loger dans l'espace cette démonstration au caractère linéaire.

### *3.3/ Le XIXe siècle*

Ce chapitre sera introduit par un répertoire des carrosseries, dont les formes, codifiées depuis le XVIIe siècle, sont stabilisées à l'apogée de l'hippomobile (ex. : berline, coupé...). Ce répertoire fera appel aux collections de modèles réduits mais aussi au fonds documentaire du musée, ainsi qu'à des écrans interactifs. Cette démonstration s'avancera jusqu'au XXe siècle et au concept français de « monospace », qui représente la dernière évolution notable en matière de carrosserie.

On veillera ici également aux échos pouvant être introduits entre le parcours permanent et les véhicules présentés sous la verrière.

Cette section illustre la transition entre carrosserie hippomobile et carrosserie automobile, notamment à travers les exemples de grands carrossiers français dont le musée conserve le fonds (Kellner).

La fin de la section met en scène les différents modes de locomotion automobile à la fin du siècle : vapeur, électricité, « essence de pétrole ».

### *3.4/ Histoire du cycle*

Ce chapitre présente une sélection des importantes collections de cycles du musée, qui permettent de retracer l'évolution du cycle de la draisienne jusqu'au début de la motocyclette. Des dépôts (musées et collections particulières) viendront combler les lacunes de la collection jusqu'à l'époque contemporaine. On se concentrera sur quelques exemples importants.

Eu égard au public de la course « Paris-Roubaix », dont le départ est traditionnellement donné depuis Compiègne, une section de ce chapitre sera consacrée à l'évolution du vélo de compétition, avec son symétrique dans le domaine de la motocyclette. Cette section pourrait être constituée à partir de dépôts de particuliers ou de dépôts croisés avec certains musées (Musée Auto-moto-vélo de Châtellerauld, Musée de la moto de Marseille).

### **3.5/ Le XXe siècle**

On retrouve en introduction le répertoire des formes de la carrosserie, appliquées cette fois-ci à l'automobile selon une vision chronologique présentant à la fois la persistance des typologies et les évolutions stylistiques, avec un jeu de rappel du chapitre 3.3 et selon le même dispositif.

À la suite, une section didactique présente à travers des exemples concrets la technique du moteur à explosion, ainsi que certaines des techniques (joint homocinétique) ayant permis le développement de l'automobile dans sa version dominante au XXe s.. Parallèlement, les formes alternatives (électricité, avec notamment la petite voiture électrique Grégoire des collections) ou utopiques (« prototype atomique » Ford Atmos) seront évoquées.

Enfin, une salle présentera les principaux carrossiers et designers du XXe siècle, en mettant l'accent sur les créateurs et sur les nouvelles modalités de conception apparues au fil du temps (études en soufflerie, bureaux de design, conception par ordinateur...). Les collections sont inexistantes dans ce domaine et doivent être complétées par le biais de dépôts ou d'acquisitions (dessins préparatoires, maquettes, documents, photographies).

### **3.6/ L'automobile d'aujourd'hui... et de demain**

Depuis sa création, l'automobile s'est toujours adaptée aux évolutions de la société, dans une mutation technologique continue.

Conçu comme une salle d'actualité, ce dernier chapitre est appelé à se renouveler fréquemment. Il est avant tout axé sur la question du stylisme et de son évolution.

Il fera régulièrement le point sur les derniers modèles présentés (par exemple à l'occasion des salons internationaux qui peuvent faire l'objet de collectes méthodiques) en privilégiant les études prospectives, prototypes et concept-cars.

Ce chapitre est plus particulièrement conçu comme susceptible d'échos dans la programmation culturelle de l'établissement. Le parc se prête fort bien à la présentation de prototypes sous l'égide des constructeurs au cours d'événements particuliers. Les *Rencontres annuelles du design automobile* que nous avons l'intention de créer à Compiègne (cf. *infra*) sont bien évidemment à penser selon une synergie avec cette partie du musée.

### **3.7/ Les objets et usages du voyage, la route**

Ce chapitre est centré sur trois des axes de la collection présentant quelques-uns de ses objets les plus remarquables :

- la tradition de la poste aux chevaux
- la tradition des équipages
- le bagage

Les collections du musée sont dans ce domaine principalement composées d'objets antérieurs à la seconde moitié du XIXe siècle. Ce chapitre s'attachera à les mettre en valeur en leur fournissant quelques contrepoints plus récents. Cet enrichissement du propos scientifique sera réalisé par des prêts et dépôts.

On peut, par exemple, imaginer de confronter le relais de poste et la station-service dans un raccourci 1850 – 1950 riche d'enseignements et ouvrant sur la future irrigation du territoire européen en stations de ravitaillement pour véhicules électriques.

### *3.8/ Aspects ludiques de la locomotion*

On conservera pour ce chapitre la « salle des traîneaux », qui sera complétée par les calèches d'enfant (calèche d'enfant du duc de Bordeaux, calèche d'enfant par Binder...) et par une évocation des différents aspects ludiques qui se rattachent à la locomotion : voitures à pédales, circuits routiers, véhicules miniatures motorisés, jeux de société...

### *4/ Les collections documentaires*

La documentation du Musée de la voiture est actuellement à l'étroit. Les espaces libérés par le transfert en mai 2018 des bureaux de la conservation et de l'administration offrent la disponibilité de locaux situés au rez-de-chaussée et à l'étage.

L'implantation d'une bibliothèque-documentation dans les anciens bureaux de la direction et de la conservation permettra de loger convenablement les collections documentaires, y compris dans la perspective d'une extension de celles-ci et de la création d'une salle de consultation. Plusieurs collectionneurs ont en effet proposé depuis janvier 2018 de faire don au musée de leur documentation complète, de façon à étendre le périmètre de notre fonds à l'histoire de l'automobile, aujourd'hui insuffisamment documentée.

Les collections d'arts graphiques spécifiques au musée ont toujours été conservées séparément des autres collections d'arts graphiques du château. Elles ont vocation à quitter les réserves qu'elles occupent actuellement pour venir rejoindre la bibliothèque-documentation, après une campagne de restauration (risques d'infestation).

L'enrichissement des collections documentaires sera relancé par une politique active de recherche. Celle-ci visera en priorité les dons d'archives privées, encore abondantes. Le fonds complet de Rob Roy (Robert de la Rivière dit, 1909-1992), l'un des principaux dessinateurs de presse automobile et illustrateur du XXe siècle, proposé en don au musée, y sera intégré.

Il est à souligner qu'à ce jour il n'existe en France aucun fonds documentaire consacré à la locomotion et consultable par le public. Le fonds de Mulhouse (Musée national de l'automobile) est certes accessible sur rendez-vous mais il ne dispose pas d'un personnel dédié.

Nous proposons donc la création d'un centre de documentation dédié à l'hippomobile et à l'automobile, dont les collections seront ouvertes aux chercheurs.

Cet ensemble formera par rapport à l'actuelle bibliothèque-documentation du Palais un fonds distinct. Sa typologie sera identique à celle du fonds actuel : livres et revues, documents divers, dessins, estampes et affiches, plans, cartes, photographies, supports numériques. Il n'est pas envisagé de conserver d'archives cinématographiques, sauf éventuellement sous forme de support numérique.

Le regroupement des deux fonds conservés au château (Beaux-Arts et histoire du château d'une part et Musée de la voiture d'autre part) se fera comme nous l'avons dit au rez-de-chaussée et à l'entresol, dans les anciens bureaux de la direction et de la conservation. Ceux-ci permettent en effet d'installer sans modifications notables du bâtiment les deux fonds ainsi qu'une salle de consultation commune et des espaces de stockage. Ils sont aisément accessibles depuis l'entrée du château.

L'ensemble des collections documentaires, en particulier celle du Musée de la voiture, a besoin d'une approche nouvelle, orienté vers un enrichissement raisonné et une communication plus importante en direction des lecteurs. Le recrutement d'un conservateur

de bibliothèque permettra de moderniser la gestion et le développement de ces fonds, ainsi que de celui du Musée franco-américain de Blérancourt, qui sera placé sous la même responsabilité. Il est d'ailleurs envisageable, étant donné l'absence de desserte à Blérancourt, de relocaliser la bibliothèque du Musée franco-américain à Compiègne, de façon à assurer à ce fonds une plus grande visibilité.

##### **5/ Dispositif culturel et pédagogique - Politique des publics**

Un des principaux problèmes des musées hippomobiles ou automobiles est qu'illustrant la mobilité, ils ne présentent que des objets statiques.

Le numérique peut aujourd'hui beaucoup pour y remédier. Le Musée de la voiture devra à cet égard faire preuve d'une attitude pionnière, à l'instar de ce qui a été pratiqué dans les musées comparables récemment ouverts au public (Turin, Riga). L'ensemble du parcours sera ponctué d'écrans tactiles fournissant, lorsqu'ils sont disponibles, des documents d'archives filmés correspondant aux véhicules ou aux objets exposés, ou à des équivalents.

L'objectif de la politique numérique est que le public puisse à tout moment disposer de données simples et claires lui fournissant tous les éléments historiques et techniques sur les objets exposés. Une panoplie numérique sera mise au point, sur le modèle des créations les plus novatrices (Musée du Louvre, Cooper Hewitt Museum).

Nous serons toutefois particulièrement attentifs à ce que l'aide numérique à la visite ne produise pas, comme cela a pu être constaté par certains professionnels, un « effet écran » pour le visiteur, dont le rapport direct avec les collections sera toujours notre priorité.

Par ailleurs, la médiation culturelle fera l'objet d'une remise à plat complète et d'une étude visant à une approche adaptée aux attentes du public, notamment en ce qui concerne la connaissance historique nécessaire à la compréhension des objets présentés, tant à travers la médiation humaine que grâce au développement de l'offre multimédia.

La nouvelle muséographie s'efforcera cependant, tout en faisant appel aux techniques les plus récentes, de conserver au moins en partie le cachet de la muséographie ancienne, qui a en fait peu évolué depuis l'origine, si l'on excepte une légère rénovation à la fin des années 60. Il s'agit de sauvegarder la personnalité du lieu tout en créant un programme et un parcours nouveaux.

Le principal objectif de la médiation humaine sera de pouvoir montrer les objets exposés d'une manière différente par rapport aux modalités habituelles de présentation. Par exemple, ouvrir les véhicules qui sont exposés fermés au cours de séances « capots ouverts » pouvant être organisées en partenariat avec la F.F.V.E. (Fédération française des véhicules d'époque) et avec les associations de collectionneurs, de façon à pouvoir s'adjoindre la collaboration de spécialistes des marques.

Le partenariat avec l'Université de technologie de Compiègne devra être intensifié, les collections du Musée de la voiture formant un support irremplaçable pour étudier l'histoire de la technologie automobile.

Nous mettrons en place des *Rencontres annuelles du design automobile*, faisant appel à la fois aux historiens et aux designers, véritable forum consacré à l'héritage des maîtres carrossiers du passé et tourné vers le futur.

Chaque année, au printemps ou au début de l'été, des conférenciers venus d'horizons divers (historiens, conservateurs, universitaires, collectionneurs, designers, ingénieurs, concepteurs...) se retrouveront à Compiègne pour évoquer la thématique du style automobile.

Ces rencontres seront l'occasion de présenter dans le parc quelques créations automobiles récentes confrontées à des exemples du passé.

Chaque année, une école de design automobile sera mise à l'honneur, et les créations récentes de ses élèves feront l'objet d'une présentation temporaire dans le cadre des *Rencontres*.

À notre connaissance, cette formule décloisonnée n'existe aujourd'hui dans aucun lieu au monde et elle serait susceptible de connaître un grand succès auprès du public comme des spécialistes.

Enfin, la construction d'une réserve visitable (cf. *infra*) permettra au visiteur d'avoir périodiquement accès à une ou plusieurs opérations de restauration de véhicules en cours. Ainsi le musée donnera à voir un processus dynamique contrastant avec ce que le public a pu y ressentir par le passé.

L'absence d'études de publics spécifiques à chaque musée du château de Compiègne nous empêche d'avoir une vision fine et statistique des publics du Musée national de la voiture. Deux grandes catégories sont néanmoins identifiées : un public généraliste et familial et d'autre part des publics, fidèles, de spécialistes et de passionnés de l'hippomobile et de l'automobile. Nos efforts doivent se tourner en priorité vers la fidélisation du public généraliste via un accent mis sur le jeune public et l'intégration des publics éloignés et empêchés.

La médiation culturelle est aujourd'hui avant tout humaine : des visites découvertes générales et des visites guidées thématiques et approfondies sont régulièrement proposées. Pour les plus jeunes, des visites suivies d'ateliers sont organisées durant les vacances scolaires.

Le nouveau musée de la voiture, fort de collections exceptionnelles dont les limites chronologiques seront étendues, présentera l'excellence de la recherche en termes d'évolution technique et esthétique. Sa nouvelle politique des publics, orientée vers les jeunes générations et les publics éloignés et empêchés, visera à démocratiser cette excellence et à promouvoir, via des projets d'éducation artistique et culturelle, la généralisation de l'accès à l'art et à la culture. Le potentiel que représentent les jeunes publics pour le nouveau musée de la voiture est central et le développement de la médiation numérique favorisera l'inclusion des générations *digital-native*.

Dans le domaine de l'EAC, le château de Compiègne entend actuellement resserrer les liens qui nous unissent déjà aux écoles, collèges et lycées du territoire ; la diversité historique, culturelle et patrimoniale de notre institution permet à chaque niveau un travail en lien avec les programmes scolaires. Le nouveau Musée de la voiture sera un pivot essentiel du rapprochement entre la culture et l'enseignement : l'approche de l'évolution des techniques et les bouleversements induits par le passage de l'hippomobile à l'automobile, en plus d'illustrer l'histoire scientifique et technique de notre société, fait écho à la transversalité promue par l'Éducation Nationale, notamment au travers des Enseignements Pratiques Interdisciplinaires.

L'EAC ayant pour but premier de garantir à tous les jeunes un accès à la culture, aux œuvres et aux expériences sensibles, nos efforts seront également tournés vers l'enseignement technique et professionnel, situé à la confluence des scolaires et des publics éloignés, et bien souvent oublié des réflexions sur la démocratisation de l'accès au savoir. Les collections hippomobiles seront ainsi un support extraordinaire pour les jeunes étudiant la maréchalerie, la sellerie, la maroquinerie, la forge ou se destinant au métier de palefrenier ; de même, les collections automobiles intéresseront les étudiants en mécanique, à la fois automobile et

générale, et en carrosserie. Plus d'une vingtaine d'établissements offrent ces formations professionnelles et techniques (CAP, BTS, Bac professionnel, BTM, FCIL) en Région Hauts-de-France<sup>11</sup>.

Afin de poursuivre les efforts engagés par notre institution en direction des publics éloignés<sup>12</sup>, tout en gardant à l'esprit l'importance d'ancrer le nouveau musée dans un réseau territorial, nous ne pouvons faire l'économie d'un rapprochement avec diverses institutions de notre région qui auront pour dénominateur commun le travail avec la jeunesse. Un partenariat sera donc à nouer avec le centre d'action éducative de Compiègne, dépendant de la Direction départementale de la Protection judiciaire de la jeunesse de Beauvais.

Attentifs à la réduction des inégalités d'accès à l'offre culturelle, la politique des publics du nouveau musée s'appuiera, entre autres, sur les travaux menés par la Mission Culture et Handicap pour inclure toujours plus les publics dits empêchés. Outre la mise aux normes en matière d'accessibilité du bâti, des outils de médiation spécifiques à destination des publics en situation de handicap visuel et auditif seront mis en place. Enfin, toujours dans notre volonté d'inscription dans le territoire et de développement des liens avec les collectivités territoriales, nous établirons un partenariat avec l'Institut Médico-Educatif de Compiègne, accueillant des enfants et adolescents atteints de déficience intellectuelle. En plus des visites et ateliers à destination du public en situation de handicap mental, des événements ponctuels pourront être organisés dans le parc du château, notamment autour de l'attelage, en partenariat avec des associations et des propriétaires privés (sur le modèle de la journée annuelle de l'Ordre de Malte à Montlhéry qui permet aux enfants handicapés la découverte de l'automobile).

#### ***6/ L'implantation de l'extension***

S'il est possible de créer à l'intérieur du bâtiment existant une ou plusieurs réserves permettant de conserver de manière satisfaisante les objets de petit et moyen format, le château n'offre en revanche aucune capacité permettant d'implanter une réserve destinée aux véhicules. Les espaces de réserves actuellement utilisés ont besoin d'être reconditionnés et équipés (par exemple absence d'éclairage dans la réserve Auberge). Une réflexion devra d'ailleurs être engagée sur la répartition de ces réserves dans les locaux, la situation actuelle étant le résultat d'une sédimentation historique.

Nous proposons donc l'aménagement ou la construction d'une réserve visitable. La surface au sol de ce bâtiment est actuellement estimée conjointement avec le S.M.F. à 6000-7000 m<sup>2</sup> environ.

La réserve visitable doit être située à proximité du château pour des raisons évidentes de sécurité des œuvres, d'accessibilité, de sûreté et de fonctionnement des équipes. Comme nous allons le voir les solutions supposant un éloignement trop important ont été examinées et écartées.

Deux hypothèses sont envisageables :

- L'aménagement au sein d'un bâtiment existant.

---

<sup>11</sup>Voir Annexe.

<sup>12</sup>Le château de Compiègne participe notamment au programme *C'est mon Patrimoine !*, piloté par le Ministère.

Peu de bâtiments sont disponibles dans le Compiégnais. L'ancienne base militaire située sur les Hauts-de-Margny, libérée en 2007 par le 6<sup>e</sup> régiment d'hélicoptères, dispose de hangars sur un terrain de près de 40 ha. Un projet de ZAC est en cours d'élaboration pour y accueillir des entreprises et une zone commerciale. Une opportunité pourrait exister à cet égard. Cependant, nous nous garderons de préconiser cette solution en raison des inconvénients liés à l'éloignement (5 km du château, accès difficile car impliquant la traversée de la ville, nécessité d'allouer un véhicule supplémentaire spécialement à cet effet), et à la sécurité précaire liée à la proximité de nombreux établissements aux activités diversifiées, dont une salle de spectacle de plusieurs milliers de places.

Le bâtiment des anciennes Petites Écuries, situé à 300 mètres du château, a été libéré par l'Armée il y a quelques années. Bien que ce bâtiment semble présenter une grande surface il apparaît deux difficultés majeures :

- l'accès depuis la rue est impossible par camion : les véhicules ne pourraient pénétrer dans la cour,
- le bâtiment est composé de nombreuses pièces de petite surface : une restructuration complète serait indispensable.

Dans ces deux hypothèses, les bâtiments devraient nécessairement être aménagés, restructurés, isolés, protégés et climatisés pour offrir toutes les conditions optimales de conservation des œuvres. Il est loin d'être certain que cette solution s'avérerait moins coûteuse qu'une construction.

- La construction d'un nouveau bâtiment.

La Société des courses de l'Hippodrome de Compiègne, propriétaire du terrain de golf, aujourd'hui désaffecté et séparé de notre terrain par une simple haie, met tout ou partie de celui-ci à notre disposition sous la forme juridique d'un bail emphytéotique<sup>13</sup> ou sous une autre forme à étudier. L'extension du Musée de la voiture disposerait ainsi d'une surface confortable permettant de réaliser un bâtiment plus ambitieux. La surface complète du golf est estimée à environ 10 hectares.

Par ailleurs, il existe sur l'emprise du château un emplacement disponible pour l'implantation de ce bâtiment : l'aire actuellement inoccupée située entre les serres et les hangars du Jardin du fleuriste, en bordure de l'Hippodrome de Compiègne<sup>14</sup>. L'espace dont nous disposerions ainsi, outre qu'il serait de forme triangulaire, resterait relativement réduit (moins de 5000 m<sup>2</sup>)<sup>15</sup>. Cette surface, agrandie en utilisant une partie de l'ancien Golf jouxtant cette zone, permettrait de disposer d'un espace plus important. **En effet, une partie de l'ancien golf pourrait être utilisée comme dégagement jouxtant le bâtiment construit sur notre terrain.**

<sup>13</sup> Cette proposition a été préparée par deux réunions (16 février et 25 avril 2018), dont l'une en présence de M. Christophe Clément, qui ont associé le S.C.N., L. Antoine Gilibert, Président de l'Hippodrome de Compiègne, ainsi que plusieurs membres du conseil d'administration de l'Hippodrome.

<sup>14</sup> Voir documents en annexe.

<sup>15</sup> Cette implantation correspond à une des hypothèses de l'étude réalisée par le cabinet Aubry & Guiguet sous l'égide de l'O.P.P.I.C. en novembre 2016 (p. 70, plan zone 2), qui indiquait le Jardin du fleuriste parmi les possibilités d'implantation non d'une réserve mais du musée lui-même. L'implantation que nous proposons tient compte du fait qu'une grande partie de la surface du Jardin du fleuriste est utilisée à des fins de préparation des plantes devant prendre place dans le parc du Palais, ce qui réduit de fait la surface réellement disponible. Une implantation sur la zone utilisée par les jardiniers obligerait donc à modifier le mode de gestion des plantations en faisant plus largement appel à la fourniture de plantes en pots, considérablement plus coûteuse. En outre, elle poserait des problèmes de croisements de flux entre activités liées au parc ou à la réserve d'une part (personnel et véhicules) et le public d'autre part.

Si cette hypothèse est retenue, elle permettrait en outre d'apporter une solution aux multiples problèmes liés au stationnement des autobus touristiques desservant le château, puisque le terrain pourrait également accueillir un parking<sup>16</sup>. Signalons enfin que le terrain de golf n'est séparé du parc du château que par l'allée dite du fleuriste. Une des entrées du parc se situe à environ 40 m de la limite de l'ancien terrain de golf ; la liaison à pied avec le château est donc naturelle.

La réserve pourrait également abriter, dans un espace spécialement dévolu à cet effet, les décors originaux du Théâtre Louis-Philippe, actuellement stockés sur place dans des conditions insatisfaisantes. Cet espace devra permettre la restauration de ces décors sur place.

Véritable poumon pour les collections du Musée de la voiture, cet espace permettrait également une diversification des propositions en direction du public, prenant notamment en compte la forte demande des amateurs d'attelages et de véhicules anciens.

Les principaux éléments de cette diversification sont les suivants :

- accueil de groupes pour des visites ciblées
- ouverture au public lors de journées spéciales (un dimanche par mois par exemple)
- présentation au public de chantiers de restauration en cours
- stationnement des véhicules anciens destiné aux clubs, problème aujourd'hui résolu de manière insatisfaisante, pour des raisons de sécurité notamment

La découverte des espaces de réserves, habituellement fermés aux publics, est très prisée des visiteurs. Trois types de visites sont à envisager :

**1. des visites tous publics**, menées par un guide-conférencier. Elles illustrent les missions fondamentales des musées : conserver, restaurer, étudier, enrichir. Elles sont une présentation générale des collections conservées dans les espaces de réserves et des activités qui y sont menées. Les visites guidées pour les individuels seront proposées une fois par mois, durant le week-end ; pour les groupes, elles seront accessibles sur réservation, dans la limite de 20 personnes. Ces visites seront également proposées lors d'événements nationaux (Journées européennes des métiers d'art, Nuit des musées, Journées européennes du patrimoine).

**2. des visites thématiques et techniques**, menées par un spécialiste, à destination des établissements d'enseignement professionnel.

**3. des visites exceptionnelles** permettant aux publics d'accéder ponctuellement aux opérations de restauration et d'échanger avec les restaurateurs.

Ces visites seront proposées aux horaires habituels d'ouverture du château. Lorsqu'elles seront menées par un guide-conférencier, elles ne nécessiteront pas la présence d'un agent d'accueil et surveillance ; un agent sera mobilisé lorsque la visite sera animée par un spécialiste, notamment dans le cadre des partenariats établis avec les établissements d'enseignement professionnel.

Par rapport à l'aménagement d'une réserve classique, le bâtiment que nous projetons devra donc prendre en compte la création d'espaces supplémentaires correspondant aux fonctions suivantes :

- accueil avec vestiaires

<sup>16</sup> Cette solution permet d'être en communication directe après passage devant la Serre hollandaise avec le 1<sup>er</sup> parking de la « Patte d'oie » situé entre l'Allée du fleuriste et l'avenue Royale. Ce parking, actuellement mis à disposition des Compiégnois, appartient au domaine de l'État et est affecté au S.C.N..

- atelier chantier des collections
- espace permettant à un groupe de visiteurs d'assister en direct au travail sur un ou plusieurs véhicules (lié à l'atelier chantier des collections)
- atelier pour prises de vues
- bureau de passage pour la conservation
- parking dédié

Soulignons enfin que pour un musée dont une partie des collections est dédiée à l'hippomobile, la vue sur l'un des plus beaux et des plus anciens hippodromes du monde revêt une pertinence toute particulière.

En raison de ces différents éléments, nous préconisons la construction d'un bâtiment qui, loin de s'en tenir à une simple architecture utilitaire, soit exemplaire de l'engagement du ministère en faveur de constructions contemporaines de qualité relativement à leur esthétique et aux matériaux utilisés.

La proximité de la forêt, le rôle essentiel du bois dans la construction hippomobile et des débuts de l'automobile, le souci de différenciation par rapport aux bâtiments historiques situés à proximité, incitent à ce que le bois joue un rôle dans cette construction, que nous voyons comme éco-responsable et faisant appel aux technologies pionnières en matière d'inertie thermique.

Il est superflu d'indiquer, s'agissant d'un musée, que cette réserve visitable devra fournir toutes les garanties pour que les collections soient enfin conservées dans des conditions climatiques correspondant aux normes actuelles. Le caractère « visitable » de cette réserve impliquera quant à lui la mise en place d'un dispositif visuel et d'un éclairage appropriés.

#### ***7/ Les collections : restauration, enrichissement, programmation de leur présentation***

La présentation dynamique des véhicules, étalée sur plusieurs années, coïncide avec la nécessité d'une restauration d'ensemble des collections. Celles-ci ont été laissées en l'état durant de nombreuses années.

Il est à souligner que l'état « d'origine » souvent mis en avant en ce qui concerne les véhicules du musée correspond la plupart du temps, pour ce que nous en connaissons, à un état restauré très ancien ou relativement ancien. La collection doit donc faire l'objet d'un examen fondamental sans a priori préalablement aux opérations de restauration qui seront à entreprendre.

Si certains des objets présentés dans les salles sont dans un état satisfaisant, les véhicules hippomobiles et automobiles ont besoin d'une restauration fondamentale, pour laquelle un plan pluriannuel devra être établi.

La présentation fera largement appel aux dépôts de collections publiques et privées.

Les acquisitions de véhicules hippomobiles ou automobiles seront ciblées en fonction des objectifs scientifiques du musée : nombre restreint, qualité exceptionnelle, place importante dans l'histoire. Face à la flambée des prix du marché, sur laquelle il ne serait pas judicieux de s'aligner, nous proposerons des choix originaux et d'avenir. Nous proposerons également la mise en place d'acquisitions partagées entre deux ou trois « Musées de France » s'il est nécessaire de mobiliser des crédits plus importants lors d'opportunités exceptionnelles.

Certains collectionneurs pourront être donateurs. En effet, le musée bénéficie de la part de la communauté de l'automobile ancienne d'une grande popularité et d'un attachement sincère. Le projet d'un nouveau musée à Compiègne les mobilisera.

En ce qui concerne les collections documentaires, très importantes à Compiègne, nous proposerons le lancement d'une politique de numérisation et de mise en ligne des documents les plus rares. C'est là une mission fondamentale que doit remplir le musée national de la voiture.

## *8/ Les partenaires*

### *8.1/ Le monde de l'hippomobile*

Les partenariats actuellement en cours avec les organismes représentatifs du monde de l'attelage devront être intensifiés tout en faisant l'objet d'un protocole précis, établi par le musée. Ainsi, a été organisée pour la première fois en octobre 2018 une rencontre associant des véhicules hippomobiles à des automobiles antérieures à 1905, de façon à illustrer la période de transition entre hippomobile et automobile qu'illustrent les collections du musée. Cette manifestation a connu un grand succès (plus de 2000 visiteurs en deux jours).

Le Musée national de la voiture a vocation à tisser des liens avec la Galerie des carrosses du Château de Versailles. Les deux collections sont complémentaires puisque Versailles est exclusivement consacré aux véhicules d'apparat et que le MNV en constitue la suite chronologique. Des prêts et dépôts, voire des expositions partagées sur les deux sites sont envisageables.

En Europe, la collection du Musée national de la voiture est comparable en qualité comme en quantité avec celles du musée des carrosses de Lisbonne récemment rénové (300 000 visiteurs annuels), du musée des carrosses de Nymphenburg et du musée des carrosses de Vienne. Ces collections sont issues des collections royales de chaque pays. La spécificité du Musée national de la voiture le distingue cependant par la nature de ses collections. Toutefois des partenariats d'exposition ou de problématiques (restauration, conservation par exemple) sont envisageables et même souhaitables avec les quatre institutions indiquées.

Le Musée national de la voiture doit aussi s'insérer dans les circuits dédiés à l'attelage de tradition : Compiègne est une ville de concours d'attelage sportif et de tradition importante dans le circuit international et le musée est à proximité d'un des concours les plus importants d'Europe, Cuts, qui rassemble chaque année environ 80 attelages de l'Europe entière.

### *8.2/ Le monde de l'automobile*

Par ailleurs, le projet du nouveau Musée de la voiture sera élaboré en vue de partenariats avec les principaux acteurs du monde de l'automobile ancienne et actuelle : musées évidemment (Musée national de l'automobile de Mulhouse, Musée Henri Malartre de Rochetaillée-sur-Saône, Louwman Museum de La Haye, Musée automobile de Turin, pour ne citer que quelques exemples), mais aussi salons français et étrangers (Mondial de l'automobile, Rétromobile, Auto & Moto d'Epoca à Padoue...), grandes marques (Comité des constructeurs français d'automobiles), industriels (constructeurs et équipementiers automobiles, fabricants de lubrifiants et de carburants...), organismes représentatifs français (Automobile-Club de France, Fédération française des véhicules d'époque) et internationaux (Fédération internationale des véhicules anciens), concours d'élégance (Peter Auto).

L'établissement proposera un partenariat au Conservatoire national des Arts et Métiers<sup>17</sup>, où sont conservées des collections importantes pour la période chronologique des débuts de l'automobile. Ce partenariat pourra prendre la forme d'une coopération scientifique orientée vers le partage des ressources documentaires ou l'organisation de colloques communs. Il peut

<sup>17</sup> Des liens existent déjà avec le CNAM, qui ont été réaffirmés à l'occasion de la présentation de véhicules Delahaye lors des Journées européennes du patrimoine 2018.

aussi déboucher sur le dépôt croisé de certains objets de collections, voire de certains véhicules.

Par ailleurs, le Château de Compiègne prendra l'initiative d'organiser un réseau informel des établissements labellisés « Musée de France » et conservant des collections automobiles. Dans un premier temps, ce réseau regrouperait Compiègne, le Musée national de l'automobile de Mulhouse, le Musée Henri Malartre de Rochetaillée-sur-Saône et le Musée auto-moto-vélo de Châtellerauld. Ce réseau aurait pour principaux objectifs :

- de promouvoir auprès de la communauté de l'automobile ancienne les bonnes pratiques en matière de restauration.
- de partager certains projets d'expositions
- d'assurer une présence commune lors de certains événements en France et à l'étranger (salons, expositions)
- d'assurer par une politique de communication ciblée le renvoi des publics d'une institution à l'autre
- de partager les données relatives aux véhicules des collections et, plus généralement, de former un pôle scientifique à l'intérieur du réseau des Musées de France

Cette entité initierait ainsi dans le domaine de l'automobile ancienne une animation de réseau correspondant à l'une des missions du ministère. À terme, celle-ci pourrait s'étendre à d'autres établissements ayant pour mission la mise en valeur du patrimoine roulant, y compris avec des établissements correspondant à une typologie différente, comme par exemple Le COMPA de Chartres, établissement consacré au matériel agricole.

Un pass musée est en cours d'élaboration au niveau européen pour encourager la mobilité des touristes passionnés d'automobiles, le Musée national de la voiture se positionnant aujourd'hui clairement au début de cette histoire, demain autour de l'esthétique de la voiture considérée comme un objet d'art.

Les liens avec le milieu des clubs et des passionnés d'automobiles anciennes sont déjà nombreux : le musée participe au salon Rétromobile depuis février 2016 exposant quelques véhicules de sa collection qui est ainsi valorisée auprès des 130 000 visiteurs du salon. Il est en partenariat avec le Club des Teuf Teuf sur les thématiques d'exposition choisies. Le club des teuf-teuf organise son rallye à Compiègne depuis plus de 15 ans le premier week-end d'octobre, occasion pour le public de voir en fonctionnement des véhicules.

Les partenariats pourront se poursuivre autour d'expositions, d'acquisitions communes, d'événements, de dépôts, de colloques ou de projets de recherche.

L'objectif de ces partenariats est double : d'une part assurer le rayonnement du musée dans le monde de l'hippomobile et de l'automobile, en particulier de l'automobile ancienne, et d'autre part attirer les mécènes potentiels. Cela suppose que le musée soit ouvert à ces groupes représentatifs, et qu'il s'efforce également d'être présent lors des événements qu'ils organisent (salons, expositions).

Un autre aspect des partenariats à nouer est celui de l'enseignement technique. En plus des partenariats établis avec les collèges et lycées d'enseignement professionnel mentionnés plus haut, la collaboration avec l'Université de technologie de Compiègne, initiée il y a peu, devra être, comme nous l'avons dit, renforcée.

Ces partenariats seront élargis au domaine de la formation en restauration du patrimoine scientifique et technique, en collaboration avec l'INP, le C2RMF et divers restaurateurs spécialisés. À côté du Musée de l'automobile de Mulhouse, qui a mis en place une politique

### *8.3/ La ville et l'agglomération de Compiègne*

Les liens avec la ville et l'agglomération de Compiègne sont déjà nombreux et doivent être consolidés. Les partenariats avec l'UTC sont effectifs (accueil d'ingénieurs stagiaires en 2016 et 2017 ; travail en commun sur les transitions technologiques en 2016 par exemple). Il existe de nombreux projets de partenariats avec les départements génie informatique, génie des systèmes urbains, département des innovations de l'UTC. D'autres partenariats sont à développer après une prise de contact avec le lycée Mireille Grenet (mécanique), l'ESCOM (école de chimie). Le futur Musée de l'aviation en projet à Margny-les-Compiègne ouvre quant à lui de nombreuses perspectives de collaboration scientifique et événementielle. L'histoire de l'automobile et celle de l'aviation sont étroitement liées et peuvent faire l'objet de visites-conférences ou d'expositions communes aux deux établissements.

Depuis l'abandon du projet d'aménagement du musée dans les anciens Haras nationaux, la ville de Compiègne a mis à l'étude l'implantation sur ce site d'un hôtel dédié à l'activité équestre en forêt. Il est envisageable de présenter dans le hall de cet hôtel (sous protection totale) quelques objets, voire un ou deux véhicules des collections jouant un rôle d'appel à la visite.

Enfin, le nouveau musée de la voiture renforcera ses liens avec les réseaux locaux et régionaux. Pour ce faire, il visera dans un premier temps à maintenir une synergie avec l'Agglomération de la région de Compiègne. L'Office de Tourisme de Compiègne restera notre premier relais pour la commercialisation des visites – notamment dans le cas d'un billet jumelé avec le musée de l'Aviation. Le nouveau musée de la voiture bénéficiera également des conventions en cours de développement avec les offices de tourisme de la région, à l'instar de celui de Noyon. Au niveau régional, il s'agira d'intégrer le Réseau PROSCITEC qui rassemble plus de cent acteurs de la région des Hauts-de-France pour la promotion du patrimoine et de la mémoire des métiers. Ce réseau, qui met en lumière le patrimoine scientifique et technique des territoires du nord de la France, est soutenu par la DRAC Hauts-de-France, la Région et les départements. Cet ancrage dans le maillage communal, départemental et régional sera également favorisé par les conventions et partenariats développés avec les établissements scolaires.

Les importantes collections de cycles légitiment l'intégration du nouveau musée dans les réseaux cyclo-touristiques, amenés à se développer de plus en plus, comme le montrent les efforts contemporains dans la mise en place d'itinéraires régionaux – à l'instar de la Trans'Oise –, comme trans-nationaux – les véloroutes EuroVélo.

La DRAC Hauts-de-France pourra fournir des pistes permettant de mettre sur pied des circuits touristiques à thème. S'il n'y a pas d'autre musée automobile dans la région, le cheval en revanche est une thématique permettant de bâtir un programme associant Compiègne et Chantilly.

#### *IV – Le phasage des travaux*

En 2027 sera commémoré le centenaire de la création du musée national de la voiture, laissant 9 ans à partir d'aujourd'hui pour le restaurer et renouveler la présentation de ses collections.

Ce délai permet de conduire le projet en deux phases :

- La construction d'un nouveau bâtiment abritant les réserves du musée, dont certaines visitables, un atelier de restauration et des locaux d'activités,
- La rénovation des espaces muséographiques au sein du Palais : cour des cuisines, rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> étage sans omettre la rénovation de la verrière.

Parallèlement à cette opération, la restauration des collections qui seront présentées à la réouverture du musée sera engagée.

La réalisation de ce projet, porté par le ministère de la culture, nécessite au préalable de s'interroger sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage.

Cette mission pourrait être dévolue naturellement à l'Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la culture (OPPIC). Cependant la charge de travail de l'opérateur et la nécessaire disponibilité pour conduire localement le chantier invite à faire appel à un mandataire privé, à l'instar de ce qui a été mis en œuvre pour l'extension du musée de Blérancourt. Ce choix favoriserait le dialogue et la réactivité dans les différentes étapes. Le mandataire interviendra dans les domaines administratif, financier et technique des études, projets et travaux, pour la durée totale du projet.

#### *A – La construction d'un nouveau bâtiment*

Cette étape sera précédée de la validation de l'emplacement de cette construction et du traitement des questions juridiques qui s'attacheront aux modalités de cession du terrain choisi.

Ainsi selon la volonté de la Société des courses de l'Hippodrome de Compiègne (SCC), propriétaire, le terrain proposé pourrait faire l'objet d'un bail emphytéotique. Ce choix est justifié par la procédure judiciaire née en 2010 des conditions financières de la cession de l'hippodrome par l'ONF à la SCC.

Les services juridiques du ministère de la culture devront vérifier l'opportunité d'une telle proposition, ou à défaut orienter le propriétaire vers une cession onéreuse basée sur une évaluation à la charge des services de France-Domaine.

Dès la validation du programme de l'opération, il sera procédé au choix du maître d'œuvre qui élaborera le projet et suivra les travaux.

La durée de la phase maîtrise d'œuvre et projet est fixée à un an, celle des travaux, y compris le délai des appels d'offres, est évaluée à moins de 30 mois. Les travaux d'aménagement extérieur se poursuivront parallèlement au transfert des collections.

Ce nouveau bâtiment abritera l'ensemble des collections du musée le temps de la rénovation de celui-ci.

### ***B – La rénovation du musée***

La seconde phase de l'opération porte sur la rénovation des espaces muséographiques actuels au sein du Palais.

Ce chantier concerne :

- Le bâti,
- La muséographie - scénographie

La maîtrise d'œuvre de la rénovation sera confiée à l'architecte en chef des monuments historiques, auquel sera associé un architecte scénographe.

L'intervention sur le bâti portera successivement sur :

- La verrière,
- La cour des cuisines - façades, huisseries, pavage, réseaux divers - et des autres espaces du musée - rez-de-chaussée et 1er étage de l'aile Ulm.

La phase chantier pourra démarrer dès le transfert des collections vers le nouveau bâtiment, libérant ainsi les espaces par l'anticipation des projets architecturaux et des appels d'offres en amont.

La phase des travaux est estimée à deux ans entre fin 2023 et fin 2025.

L'année 2026 sera consacrée à la mise en place de la scénographie, des équipements techniques liés aux œuvres et à l'installation des collections dans les espaces ainsi rénovés.

### ***C – Mesure alternative : la location d'une réserve temporaire***

Afin de gagner du temps dans la réalisation de l'aménagement muséographique, les véhicules des collections pourront être transférés pour la durée des travaux dans un local loué offrant les conditions requises sur le plan de la conservation et de la sécurité. Cette option permettrait de mettre en train dans des délais relativement brefs la rénovation du musée, sans attendre que la construction préalable de la réserve visitable soit achevée, et d'échapper ainsi aux aléas de cette réalisation. Il est également envisagé de mettre sur pied pendant la durée des travaux une exposition itinérante « clé en main ». Toutefois, celle-ci ne pourra concerner la totalité de la collection de véhicules.

Il va de soi que ce local de réserve temporaire devra être aisément accessible depuis le château, et donc être situé à Compiègne. Il devra être gardienné 24h/24 et permettre de disposer des conditions de température et d'hygrométrie correspondant à des critères muséographiques.

### ***D – La restauration des collections***

Pendant cette période du chantier, une attention toute particulière devra être portée aux collections, au-delà du transfert de celles-ci vers le nouveau bâtiment dans un premier temps, puis leur retour, pour la partie qui sera présentée à la réouverture du musée, dans un second temps.

Les œuvres présentées seront restaurées dans le cadre d'un programme pluri-annuel.

Ce délai de 9 ans qui nous sépare des manifestations du centenaire peut paraître lointain. Toutefois les différentes étapes évoquées ci-avant devront faire l'objet de validation de la part des services de la direction générale des patrimoines ou obtenir les autorisations de travaux délivrées par les services de la DRAC au titre du contrôle technique et scientifique.

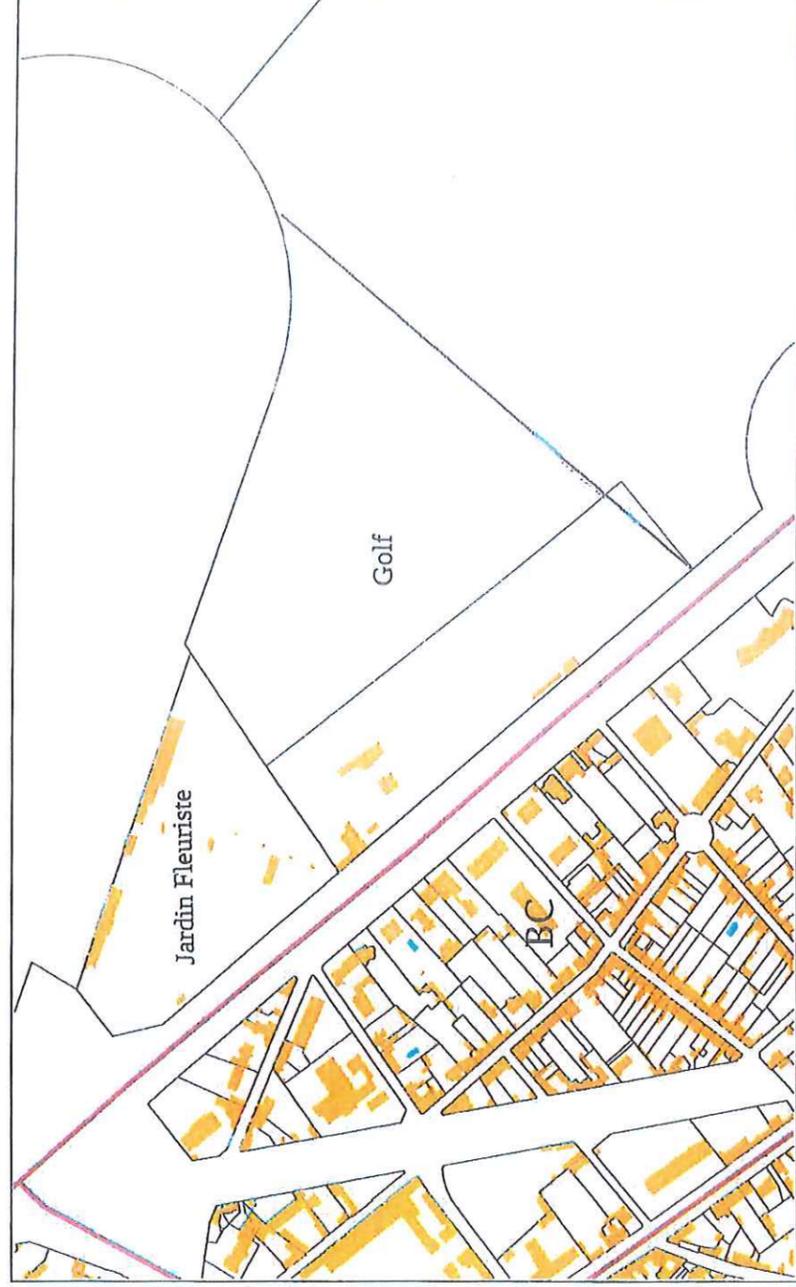
L'expérience démontre que ces validations peuvent être de nature à allonger les délais de réalisation des chantiers. Un point d'attention devrait être porté sur ceux-ci.

Le schéma ci-joint précise les phases et le calendrier prévisionnel proposés pour ce projet (voir annexe B).

## ANNEXE A

Plans du site prévu pour une extension

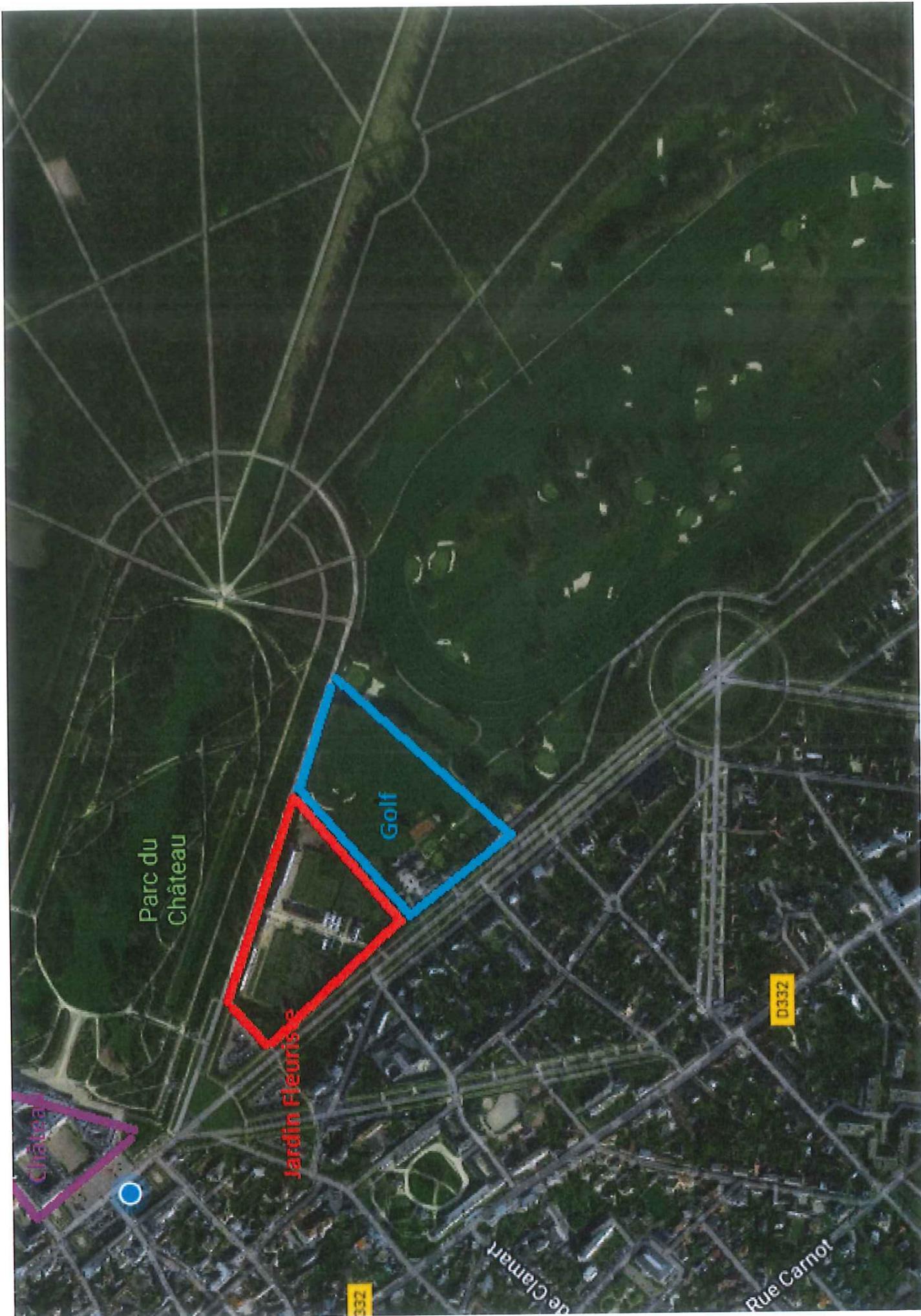
Parcelle B 1214



Service de la Documentation Nationale du Cadastre  
82, rue du Maréchal Lyautey - 78103 Saint-Germain-en-Laye Cedex  
SIRET 16000001400011

©2017 Ministère de l'Action et des Comptes publics

Impression non normalisée du plan cadastral



## ANNEXE B

Programme prévisionnel de l'opération

RENOVATION DU MUSEE NATIONAL DE LA VOITURE  
Phasage et calendrier prévisionnel

MAJ le 07/12/2018

Actions	2018				2019				2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027			
	T1	T2	T3	T4																																				
PSC : compt validation																																								
Maitre d'ouvrage : choix si non recours à l'Oppic																																								
Programme : procédure pour le choix																																								
Rédaction du programme dont validation par tutelles																																								
<b>BATIMENT POUR RESERVES VISITABLES</b>																																								
Terrain hippodrome																																								
choix du mode de transfert																																								
procédure de transfert																																								
Maître d'œuvre : choix																																								
Projet																																								
AO Travaux																																								
Travaux (dont période préparatoire) bâtiment																																								
Aménagement extérieur																																								
<b>RENOVATION MNV - Palais</b>																																								
<b>LE BATI</b>																																								
Programme : adaptation																																								
Projet ACMH																																								
AO Travaux																																								
Travaux																																								
Verrière (fabrication - pose)																																								
Cour des cuisines (façades, huisseries, réseaux, pavage)																																								
Autres espaces MNV (cuisines, étage)																																								
<b>LA MUSEOGRAPHIE – SIGNALETIQUE</b>																																								
Scénographe/muséo. : choix (en associat° avec ACMH)																																								
Projet muséographe																																								
AO prestataires																																								
Création - fabrication - pose																																								
<b>LES COLLECTIONS</b>																																								
Transfert œuvres depuis MNV vers nouveau bâtiment																																								
Restauration des œuvres																																								
Installation des œuvres																																								
Commémoration du centenaire du MNV																																								

FERMETURE DU MUSEE / EXPOSITION ITINERANTE "CLES EN MAIN"

REOUVERTURE DU MUSEE / MONDIAL DE L'AUTO 2026

RETROMOBILE 2027

## ANNEXE C

### Programme prévisionnel de restauration des véhicules composant la collection

Les chiffres figurant dans le tableau renvoient à la présence de ces véhicules dans les deux premières présentations des collections sous la verrière de la Cour des cuisines, et correspondant aux thématiques suivants :

#### *1. Chefs d'œuvre de la collection (20 objets)*

#### *2. L'Art du carrossier*

La présentation d'une partie des véhicules de la thématique 1 est reconduite dans la thématique 2. Cette option « légère » correspond à une variante par rapport au tableau qui, propose un échelonnement des restaurations ayant pour objectif la remise à niveau complète des collections d'ici à l'ouverture du musée rénové.

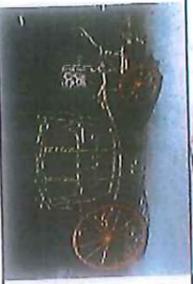
L'ordre de présentation adopté dans le tableau est établi en tenant compte de l'urgence de certaines restaurations lié à l'état de conservation des véhicules et de l'étalement budgétaire souhaitable.

2019 Programmation pluriannuelle des restaurations des collections du Musée national de la Voiture, château de Compiègne

2019

Numéro d'inventaire	Œuvre	Coût estimé	Section	
CMV. 252	Renault type A, 1899	20000	Premières automobiles Transition hippomobiles automobiles	
CMV. 245	De Dion Bouton, la Populaire, 1902	25000	Premières automobiles Transition hippomobile- automobile (carrosserie)	
CMV. 240	De Dion Bouton, Limousine ou coupé chauffeur, 1905 modifiée en 1907	15000	Premières automobiles Transition hippomobile- automobile (carrosserie)	

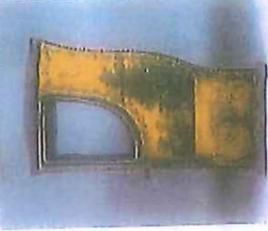
CMV. 55.031	Double coupé conduite intérieure Hotchkiss, 1907	Financé par l'assurance de l'entreprise responsable des dégradations	Premières automobiles Transition hippomobile-automobile (carrosserie)		1
CMV. 256	Torpédo sigma de Guynemer	Dossier de candidature fondation du patrimoine, Motul	Et la voiture sans chevaux devient automobile		1
CMV. 1986	Autochenille Citroën, 1924	25000 (financement partiel par le V&AM ?)			1
CMV. 2017.003	Double coupé limousine Renault type CC	Dossier de candidature fondation du patrimoine, Motul	Transition hippomobiles automobiles (carrosseries)		1
Forfait annuel	Arts graphiques	10000	Illustrations		
Forfait annuel	Jouets et voitures d'enfants	20000	Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)		

Numéro d'inventaire	Œuvre	Coût estimé 250000 (à faire en deux ou trois phases ?)	Section	
CMV. 36 D-1	Berline aventureuse		Berline de gala	
CMV. 253	Panhard Levassor, Phaéton, 1891	25000	Premières automobiles Transition hippomobile automobile Diversité des énergies	
CMV. 249	Panhard Levassor, Tilbury	25000	Premières automobiles Transition hippomobile- automobile (carrosserie) Diversité des énergies	
CMV. 64	Traineau en forme de dragon	30000	Locomotion ludique	

CMV. 251	Cabriolet Georges Richard (moteur Benz)	20000	Premières automobiles Transition hippomobile-automobile (carrosserie)		1
CMV. 248	Coupé automobile couvert, Renault type C, 1900	15000	Premières automobiles Transition hippomobile-automobile		1
CMV. 137	Caisse de vis-à-vis d'enfant, 18 <sup>e</sup> siècle	10000	Locomotion ludique, (voiture d'enfant)		1
CMV. 17	Phaéton des demoiselles d'Aumont, début du 19 <sup>e</sup> siècle	25000	Variété des carrosseries		2

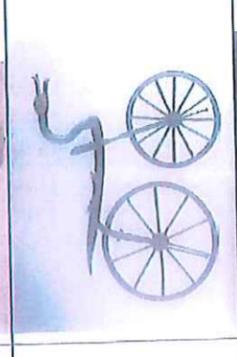
CMV. 16	Petit duc panier, pour la chasse, 1864	20000	Variété des carrosseries (chasse)		2
CMV. 87	Calèche du duc de Bordeaux	10000	Locomotion ludique (voiture d'enfant)		2
CMV. 99.001	Limousine Renault type V, 1907	20000	Premières automobiles Transition hippomobiles automobiles		
			Illustrations		
Forfait annuel	Arts graphiques	10000	Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)		
Forfait annuel	Jouets et voitures d'enfants	20000			

2021

Numéro d'inventaire	Œuvre	Coût estimé	Section	
CMV. 45.021	Berline Caprara, 1789	100000	Berline de gala	
CMV. 57.006	Traineau en forme d'aigle	20000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV. 78	Chaise à porteurs milieu du 18 <sup>e</sup> siècle	20000	Locomotion urbaine (chaise à porteurs)	

1

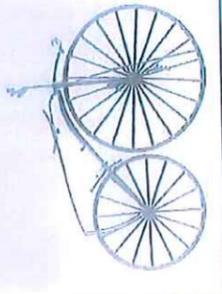
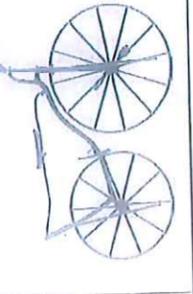
2

CMV. 2015.	Chaise à porteurs, vers 1760	8000	Locomotion urbaine (chaise à porteurs)	
CMV. 1992	Voiturette type D, Renault, 1901	15000	Premières automobiles Transition hippomobile-automobile	
CMV. 60.018	Draisienne à tête de canard, début du 19 <sup>e</sup> siècle	5000	Cycles	
CMV. 2005.004	Hobby horse, vers 1820	7000	Cycles	

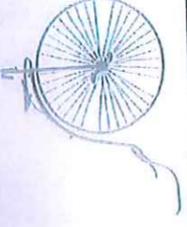
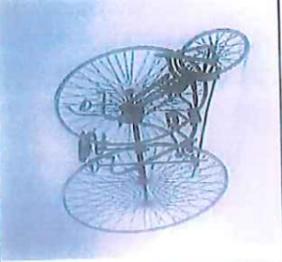
CMV. 54.011	Draisienne à tête de cheval	5000	Cycles	
CMV. 36D-10	Chaise hollandaise	10000	Variété des carrosseries (vitesse)	
Forfait annuel	Arts graphiques	10000	Illustrations	
Forfait annuel	Jouets et voitures d'enfants	20000	Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)	

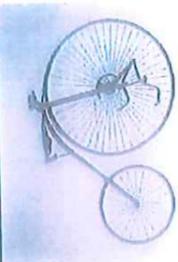
2022

Numéro d'inventaire	Œuvre	Coût estimé	Section	
CMV. 36D-4	Berline coupé Tanara, avec les harnais à six chevaux	10000	Berline de gala	
CMV. 4733	Mail coach Mühlbacher	40000	Variété des carrosseries (driving)	
CMV. 35	Grand break de chasse	30000	Variété des carrosseries (chasse)	
CMV. 26	Hansom-Cab, fin du 19 <sup>e</sup> siècle	25000	Locomotion urbaine	

CMV . 3277	Vélocipède type Michaux, vers 1869	7000	Cycles		1
CMV. 1994	Vélocipède à décor estampé compagnie parisienne de vélocipède, 1869	4000	Cycles		1
CMV . 267	Vélocipède d' enfant, 1869	4000	Cycles		1

CMV . 261	Vélocipède de course type Michaux, 1869	3500	Cycles	
Forfait annuel	Arts graphiques	10000	Illustrations	
Forfait annuel	Jouets et voitures d'enfants	20000	Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)	

Numéro d'inventaire	Œuvre	Coût estimé	Section	
CMV. 265	Grand bi Renard	5000	Cycles	 1
CMV. 3125	Grand bi à roues dentées	4000	Cycles	 1
CMV. 280	Tricycle Starley et Sutton	8000	Cycles	 1

CMV. 268	Bicycle Facile, Ellis et cie	5000	Cycles		1
CMV. 4	Berline boule premier empire	80000	Locomotion urbaine (prestige)		2
CMV. 42	Char à bancs de la famille d'Orléans	50000	Variété des carrosseries (promenade)		1
CMV. 47	Grand duc de la République	40000	Variété des carrosseries		

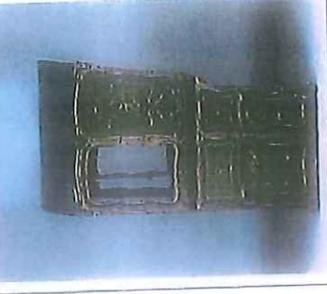
CMV. 244	Manucelle d'Amédée Bollée père, 1878	65000	Premières automobiles Transition hippomobile- automobile Variété des énergies		1
CMV. 246	Vis-à-vis automobile Amédée Bollée fils	50000	Premières automobiles Modes de production (haut de gamme)		
CMV. 254	Tricycle Léon Bollée, vers 1896	10000	Premières automobiles Modes de production (production automobile plus élargie)		1
CMV. 241	Double phaéton Gobron Brillié, 1898 (à mettre en lien avec le char à bancs)	20000	Premières automobiles Transition hippomobile- automobile		

Forfait annuel	Arts graphiques	10000	Illustrations
Forfait annuel	Jouets et voitures d'enfants	20000	Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)

.....

.....

Numéro d'inventaire	Œuvre	Coût estimé	Section	
CMV. 2	Berline de la République française, 1896 + harnais à deux chevaux	50000	Berline de gala	
CMV. 50.009	Coupé de voyage du duc d'Angoulême puis du général Mortier	20000	Voyage	
CMV. 1	Berline de Napoléon III, 1867	70000	Locomotion urbaine (prestige)	
CMV. 50.014	Bicycle pour enfant Peugeot, vers 1888	4000	Cycles	

CMV. 49.021	Bicyclette Singer, 1888	7000	Cycles		1
CMV. 3284	Tricycle à deux places type Clément	7500	Cycles		1
CMV. 60D-1	Chaise à porteurs, début du 18 <sup>e</sup> siècle	15000	Locomotion urbaine (chaise à porteurs)		1

CMV. 79	Chaise à porteurs, milieu du 18 <sup>e</sup> siècle	10000	Locomotion urbaine (chaises à porteurs)	
CMV. 4841	Traineau en forme d'animal fantastique, 17 <sup>e</sup> siècle	15000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV. 64	Traineau en forme de dragon, 17 <sup>e</sup> siècle, modifications au 19 <sup>e</sup> siècle	15000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV. 63	Traineau imitant un vaisseau de guerre, début du 18 <sup>e</sup> siècle	10000	Locomotion ludique (traineaux)	

CMV. 255	Passé partout Reyrol, 1905	15000	Premières automobiles Transition hippomobiles hippomobiles	
Forfait annuel				
Forfait annuel	Arts graphiques Jouets et voitures d'enfants	10000 20000	Illustrations Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)	

Numéro d'inventaire	Ouvre	Coût estimé	Section	
CMV. 36D-7	Séjoie sicilienne, 19 <sup>e</sup> siècle	45000	Variété des carrosseries (vitesse)	
CMV. 51.020	Berline de voyage des rois d'Espagne	80000	Voyage	
CMV. 2006.007	Chaise de poste, 18 <sup>e</sup> siècle	20000	Voyage	

CMV. 242	Break de la duchesse d'Uzès Delahaye, 1897	5000	Premières automobiles Transition hippomobile-automobile Femmes et automobiles		1
CMV. 72.001	Bicyclette acatène, métropole, 1898	4000	Cycles		1
CMV. 3128	Bicyclette pliante Peugeot	5000	Cycles		1
CMV. 80	Chaise à porteurs, caisse début du 18 <sup>e</sup> siècle, décor fin du 18 <sup>e</sup> siècle	15000	Locomotion urbaine (chaises à porteurs)		

CMV. 2012.006	Chaise à porteurs, fin du 18 <sup>e</sup> siècle	8500	Locomotion urbaine (chaises à porteurs)	
CMV. 66	Traineau au serpent, début du 18 <sup>e</sup> siècle	25000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV. 59	Traineau de type amstellodanois	15000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV. 60	Traineau à caisse rocaille, milieu du 18 <sup>e</sup> siècle	15000	Locomotion ludique (traineaux)	
Forfait annuel	Arts graphiques	10000	Illustrations	

Forfait annuel	Jouets et voitures d'enfants	20000	Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)	
----------------	---------------------------------	-------	---	--

CMV. 84	Vis-à-vis d'enfant, fin du 18 <sup>e</sup> siècle	15000	Locomotion ludique (voitures d'enfant)	
CMV. 68	Traineau en forme d'hippocampe, milieu du 18 <sup>e</sup> siècle	25000	Locomotion ludique (traîneaux)	
CMV. 71	Traineau de type amstellodanois	20000	Locomotion ludique (traîneaux)	
CMV. 67	Traineau en forme de salamandre ailée, seconde moitié du 18 <sup>e</sup> siècle	25000	Locomotion urbaine (traîneaux)	

Numéro d'inventaire	Œuvre	Coût estimé	Section	
CMV. 33	Victoria	50000	Variété des carrosseries (promenade)	
CMV. 1856	Phaéton du duc de Nemours	70000	Variété des carrosseries (driving)	
CMV. 57.004	Berline de voyage Clochez	50000	Voyage	
CMV. 72	Chaise muletière, début du 18 <sup>e</sup> siècle ( ? )	15000	Locomotion urbaine	
CMV. 55	Caisse de calèche de parc, début du 18 <sup>e</sup> siècle	30000	Variété des carrosseries (promenade)	

2

1

CMV. 1991	Voiturette à pétrole Herstal, FN, 1902	20000	Premières automobiles Transition hippomobile automobile	
Forfait annuel	Arts graphiques	10000	Illustrations	
Forfait annuel	Jouets et voitures d'enfants	20000	Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)	

Numéro d'inventaire	Œuvre	Coût estimé	Section	
CMV. 39	Omnibus Madeleine Bastille	90000	Locomotion urbaine	
CMV. 38	Diligence postale suisse	35000	Voyage	
CMV. 1963	Calèche de la République	60000	Variété des carrosseries	

CMV. 49	Landau de la République	6000	Variété des carrosseries	
CMV. 70	Traineau en forme de cygne (caisse), fin du 18 <sup>e</sup> siècle	15000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV.51.024	Traineau de type hollandais, 18 <sup>e</sup> siècle	8000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV. 59	Traineau de type arretikker, début du 19 <sup>e</sup> siècle	10000	Locomotion ludique (traineaux)	

CMV. 2006.006	Traineau de type arretikker pour enfant, 19 <sup>e</sup> siècle	5000	Locomotion ludique (voiture pour enfant/traineaux)	
CMV. 2003.002	Traineau en forme d'hippocampe, vers 1840	15000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV. 29D-1	Traineau carrossé par Binder, 1889	30000	Locomotion ludique (traineaux)	
CMV. 1971	Levocyclette, Terrot, vers 1910	5000	Cycles	
Forfait annuel	Arts graphiques	10000	Illustrations	
Forfait annuel	Jouets et voitures d'enfants	20000	Locomotion ludique (voitures et jouets d'enfants)	

Programme prévisionnel de restaurations pour les deux premières présentations

SCN/PAL/LF/6/12/19

Présentation 1 – 2027*		Présentation 2 – 2030*	
Oeuvre	N° Inventaire	€ TTC	Oeuvre
Renault type A	CMV.252	20 000,00	De Dion Bouton limousine
Double coupé Hotchkiss (assurance)	CMV.55.031	0,00	Panhard Levassor, Tibury
Torpédo Sigma Guynemer (fondation patrimoine)	CMV.256	0,00	Phaéton des demoiselles d'Aumont, début du 19 <sup>e</sup> siècle
Autochenille Citroën, 1924	CMV.1886	25 000,00	Petit duc panier, pour la chasse, 1864
Double coupé limousine Renault type CC	CMV.2017.003	0,00	Calèche du duc de Bordeaux
Berline aventureuse	CMV.36D-1	250 000,00	Chaise à porteurs milieu du 18 <sup>e</sup> siècle
Panhard Levassor Phaéton, 1891	CMV.253	25 000,00	Chaise à porteurs, vers 1760
Cabriolet Georges Richard (moteur Benz)	CMV.251	20 000,00	Chaise hollandaise
Caisse de vis-à-vis d'enfant, 18 <sup>e</sup> siècle	CMV.137	10 000,00	Mail coach Mühlbacher
Berline Caprara.1799	CMV.45.021	100 000,00	Grand break de chasse
Berline coupé Tanara, avec les harnais à six chevaux	CMV.36D-4	100 000,00	Berline boule premier empire
Vélocipède type Michaux, vers 1869	CMV.3277	7 000,00	Coupé de voyage du duc d'Angoulême puis du Général Mortier
Vélocipède à décor estampé compagnie parisienne de vélocipède, 1869	CMV.1994	4 000,00	Victoria
Vélocipède d'enfant, 1869	CMV.267	4 000,00	Levocycclette, Terrot, vers 1910
Vélocipède de course type Michaux, 1869	CMV.261	3 500,00	
Grand bi à roue dentées	CMV.265	5 000,00	
Grand bi à roue dentées	CMV.3125	4 000,00	
Tricycle Starley et Sutton	CMV.280	8 000,00	
Bicycle Facile, Ellis et cie	CMV.268	5 000,00	
Char à bancs de la famille d'Orléans	CMV.42	50 000,00	
Mancelle d'Amédée Bollée père, 1878	CMV.244	65 000,00	
Tricycle Léon Bollée, vers 1896	CMV.254	10 000,00	
Berline de la République française, 1869 + harnais à deux chevaux	CMV.2	50 000,00	
Berline de Napoléon III, 1867	CMV.1	70 000,00	
Tricycle à deux places type Clément	CMV.3284	7 500,00	
Chaise à porteurs, début du 18 <sup>e</sup> siècle	CMV.60D-1	15 000,00	
Berline de voyage des rois d'Espagne	CMV.51.02	80 000,00	
Break de la duchesse d'Uzès Delahaye, 1897	CMV.242	50 000,00	
Bicyclette acatène, métropole, 1898	CMV.72.001	4 000,00	
Bicyclette pliante Peugeot	CMV.3128	5 000,00	
Chaise mulière, début du 18 <sup>e</sup> siècle (?)	CMV.72	15 000,00	
Omnibus Madeleine Bastille	CMV.39	90 000,00	
<b>TOTAL</b>	<b>TOTAL</b>	<b>1 012 000,00</b>	<b>TOTAL</b>
montant annuel prévisionnel (2019 à 2027) soit 9 ans		112 444,44	montant annuel prévisionnel (2027 à 2030) soit 4 ans
			<b>358 000,00</b>
			<b>89 500,00</b>

\* Année prévisionnelle des deux premières présentations

## ANNEXE D

Établissements d'enseignement professionnel et technique potentiellement partenaires

ANNEXE D- ÉTABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL ET  
TECHNIQUE POTENTIELLEMENT PARTENAIRES

1) Maréchalerie

- CAP Maréchalerie
- BTM Agricole Maréchal Ferrant

Nom d'établissement	Commune
<u>Institut des métiers et de l'artisanat de l'Oise - site de Beauvais</u>	Beauvais
<u>Maison familiale rurale de Beaugard Clairfontaine</u>	Clairfontaine

2) Palefrenier et entreprise hippique

- CAP Agricole Palefrenier Soigneur

Nom d'établissement	Commune
<u>CFA régional de Genech - UFA de Lesquin</u>	Lesquin
<u>CFPPA - UFA de la Haute Somme - site de Ribemont</u>	Ribemont-sur-Ancre
<u>Maison familiale rurale de Beaugard Clairfontaine</u>	Clairfontaine

- Bac pro Conduite et gestion de l'entreprise hippique

Nom d'établissement	Commune
<u>CFA régional de Genech - UFA de Lesquin</u>	Lesquin
<u>Ecole des courses hippiques AFASEC</u>	Gouvieux
<u>Lycée professionnel agricole de la Haute-Somme - site de Ribemont-sur-Ancre</u>	Ribemont-sur-Ancre
<u>Maison familiale rurale</u>	Le Cateau-Cambrésis
<u>Maison familiale rurale de Beaugard Clairfontaine</u>	Clairfontaine
<u>Maison famille rurale</u>	Rollancourt

3) Sellerie

- CAP Sellier harnacheur et CS Utilisateur de chevaux attelés : CFA interrégional du cheval et de l'équitation (Le Pin au Haras)
- CAP Sellerie générale : AOCDF - CFA des Compagnons du Devoir et du Tour de France (Epône)

4) Forge

- BTS Forge : Lycée Marie Curie (Nogent-sur-Oise)

## 5) Maintenance des véhicules / Carrosserie

- CAP / Bac pro Maintenance des véhicules
- CAP / Bac pro Réparation des carrosseries

<b>Nom d'établissement</b>	<b>Commune</b>
<a href="#"><u>CFA Chambre de métiers et de l'artisanat</u></a>	Arras
<a href="#"><u>CFA de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise</u></a>	Nogent-sur-Oise
<a href="#"><u>CFA de la Chambre de métiers et de l'artisanat HDF La Capelle</u></a>	La Capelle
CFA de la Chambre de métiers et de l'artisanat	Laon
CFA de la Chambre de métiers et de l'artisanat - site Château-Thierry	
<a href="#"><u>Institut de recherche et d'enseignements appliqués aux métiers</u></a>	Amiens
<a href="#"><u>Institut Nicolas Barré</u></a>	Armentières
<a href="#"><u>Lycée professionnel Alain Savary</u></a>	Wattrelos
<a href="#"><u>Lycée professionnel Condorcet</u></a>	Saint-Quentin
<a href="#"><u>Lycée professionnel du Hainaut</u></a>	Valenciennes
<a href="#"><u>Lycée professionnel du professeur Clerc</u></a>	Outreau
<a href="#"><u>Lycée professionnel Fernand Degrugillier</u></a>	Auchel
<a href="#"><u>Lycée professionnel Louis Blériot</u></a>	Cambrai
<a href="#"><u>Lycée professionnel Maximilien de Robespierre</u></a>	Lens
<a href="#"><u>Lycée professionnel Montaigne</u></a>	Amiens
<a href="#"><u>Lycée professionnel Pierre de Coubertin</u></a>	Calais
Lycée professionnel industriel Mireille Grenet	Compiègne
Lycée polyvalent Paul Langevin	Beauvais
Lycée professionnel Robert et Nelly de Rothschild	Saint Maximin
Lycée professionnel privé Saint-Charles	Chauny
Section d'enseignement professionnel (SEP) du lycée polyvalent Léonard de Vinci	Soissons
Lycée Gaspard Monge	Savigny-sur-Orge

- FCIL Mécanicien de compétition : Campus scolaire de Coulommiers (Coulommiers)

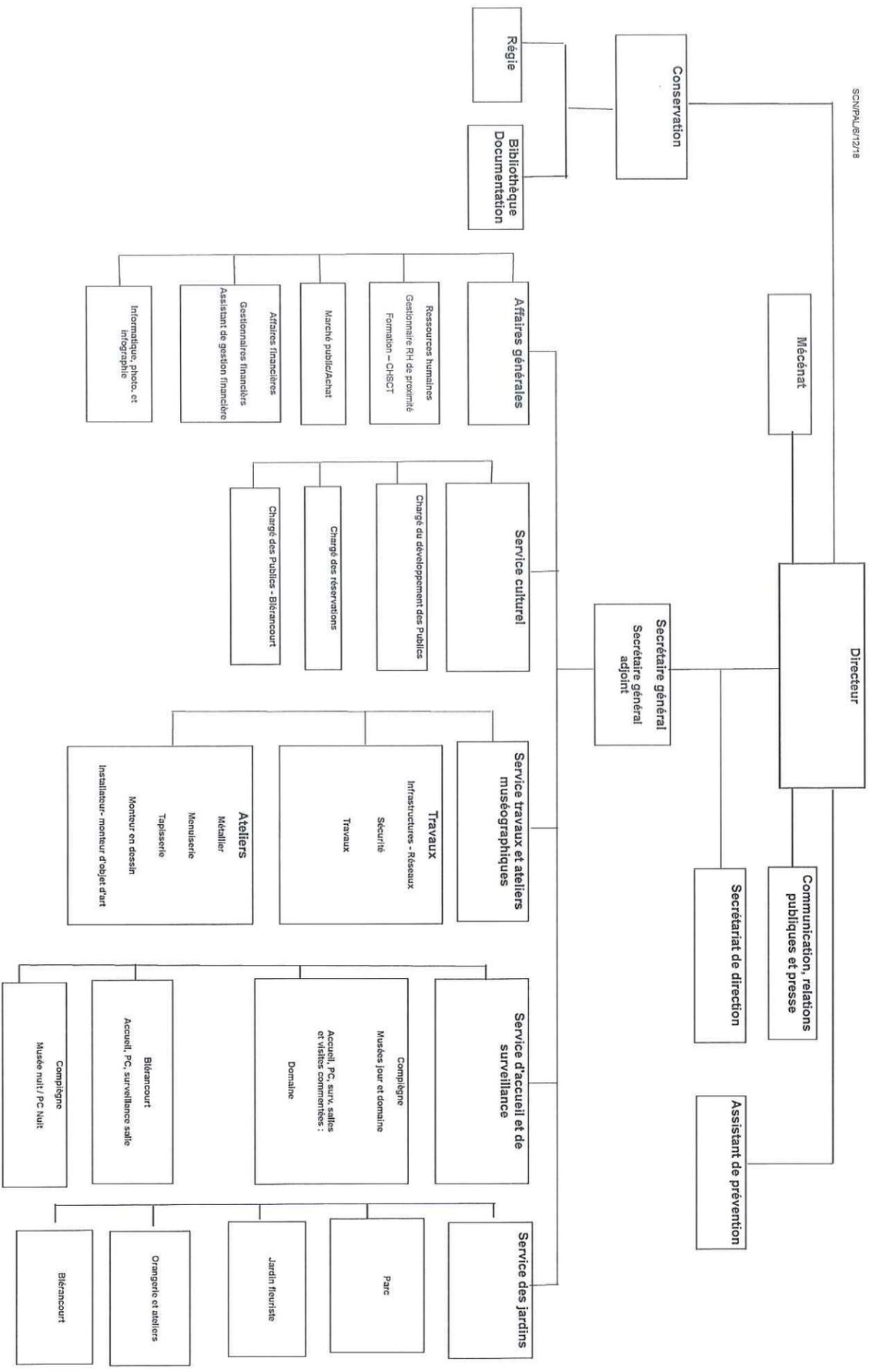
## 6) Design

- Bac technologique sciences et technologies du design et des arts appliqués et BTS design de produits : Lycée général et technologique des métiers Saint-Vincent-de-Paul (Soissons )

## ANNEXE D

Organigramme du S.C.N.

**Organigramme du S.C.N  
de Compiègne et Blérancourt**



# ANNEXE F

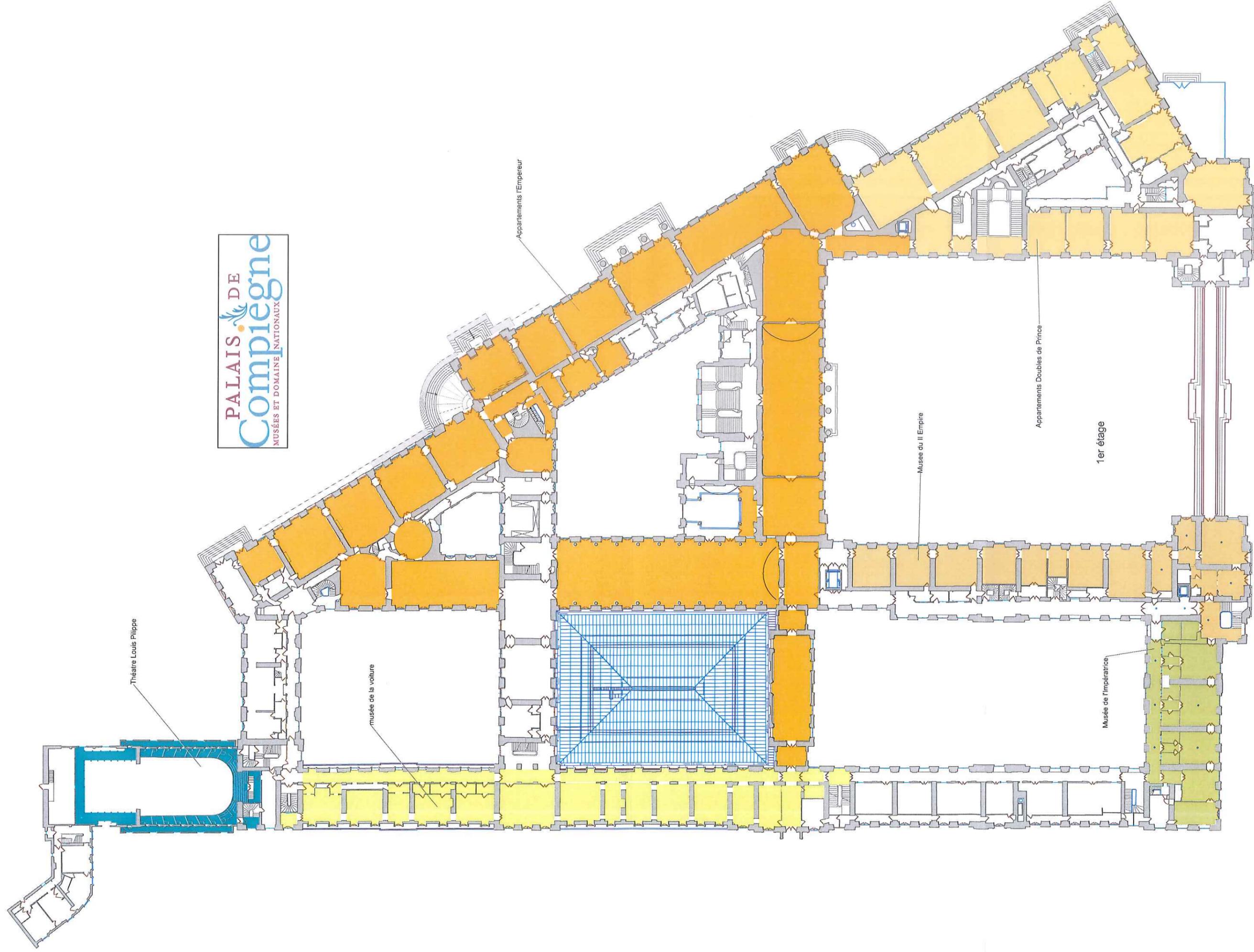
## Budget prévisionnel 2019



## ANNEXE G

### Plans des musées





Théâtre Louis Philippe

musée de la voiture

Appartements l'Empereur

Musée du II Empire

Appartements Doubles de Prince

1er étage

Musée de l'Impératrice

## ANNEXE H

Documents et études

## ANNEXE H – DOCUMENTS ET ETUDES

### Études relatives à un nouveau Musée national de la voiture

- *Patrimoine animal, patrimoine rural, contribution à la vie du territoire, rapport présenté à Edouard Balladur, premier ministre et à Jacques Toubon, ministre de la culture, Gérard Larcher, sénateur des Yvelines, septembre 1994*
- *Projet de service, élaboration du diagnostic du musée du château de Compiègne, agence Brossard consultants, 25 avril 1995*
- *Audit sur la signalétique du Château de Compiègne, Pierre Marly, stage de 2<sup>e</sup> année à l'IEP de Lille, rapport non daté*
- *Musée national de la voiture, programme muséographique, novembre 1997*
- *Propositions pour le château de Compiègne, Jacques Pérot, mars 1999*
- *Musée national de la voiture, projet d'aménagement des réserves, Sylvain Oudry, 2000-2001*
- *Musée national de la Voiture, rapport de stage de Yann Périchaut, DESS Mécadocto, option muséologie et patrimoine scientifique et technique, université de Haute Alsace, 2001-2002*
- *Etude de programmation pour la restructuration du Haras national de Compiègne, Maître de Rêve, ingénierie culturelle, décembre 2002*
- *Rapport produit par un comité scientifique réuni le 2 avril 2004 pour établir un projet scientifique*
- *Quel avenir pour les haras nationaux de Compiègne, étude de Lucile Voge, étudiante ingénieure, Génie des systèmes urbains, UTC, printemps 2005*
- *Projet de valorisation culturelle et touristiques des Ecuries du Roy à Compiègne, pilotage Haras nationaux et Musée national de la voiture, septembre 2005*
- *Etude de faisabilité du musée national de la voiture et du tourisme au haras national de Compiègne, agence DA&DU, mai 2006*
- *Plan de développement économique du musée et domaine national du château de Compiègne, Farman et Partners, 28 juillet 2006*
- *Rénovation du château de Compiègne, schéma directeur, agence DA&DU, mai 2007*
- *Définition d'un projet de mise en valeur et d'animation du site des anciennes écuries du Roy à Compiègne. Stratégie de mise en valeur du site, phase I, Prospective et Patrimoine, août 2007 (en lien avec l'Association du Pays Compiégnois)*
- *Projet scientifique et culturel, établi par Emmanuel Starcky, directeur du SCN Compiègne/Blérancourt, 2007*
- *Musée national de la voiture, projet d'aménagement pluriannuel, 2007-2011*
- *Le Musée national de la voiture, situation et perspectives, document interne, novembre 2008*

- *Définition d'un projet de mise en valeur et d'animation du site des anciennes écuries du Roy à Compiègne. Stratégie de mise en valeur du site*, phase II, Prospective et Patrimoine, mai 2008 (en lien avec l'Association du Pays Compiégnois)
- *Etat des lieux, établi par l'EMOC*, 29 mai 2009 accompagné d'une annexe relative au Musée national de la voiture, synthèse des scénarios de développement, novembre 2009
- *Collections qui pourraient être installées aux Grandes Ecuries du Roy*, Document interne, juillet 2010
- *Etude de faisabilité pour un aménagement des grandes écuries du Roy à Compiègne*, agence DA&DU, 23 novembre 2011
- *Analyse de la situation actuelle et faisabilité programmatique*, agence Aubry-Guiguet, novembre 2016

### Études relatives à la conservation des collections

(ne sont pas inclus les rapports de restauration des œuvres)

- *Rapport de mission en conservation*, Odile Leconte, service de restauration des musées de France, 1993
- *Rapport de mission en conservation des arts graphiques*, Natalie Coural, service de restauration des musées de France, 1995
- *Campagne de conservation sur les plaques de postillons*, Art du métal, 1997
- *Dossier d'étude de la collection d'arts graphiques*, Marie-Rose Gréca, 1999
- *Projet de réorganisation du cabinet d'arts graphiques*, Document interne, 2000
- *Interventions sur les pièces métalliques des harnais de la République et Napoléon III*, Agnès Conin, 2001
- *Intervention en conservation sur les harnais 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles*, Ingrid Leautey, 2001-2008
- *Etude, compte rendu d'examen et propositions de traitement sur 37 objets de la salle Kellner (jouets)*, Isabelle Devergne, Agnès Conin, 2005
- *Nettoyage d'un ensemble de boucles de harnais*, Agnès Conin, 2005
- *Interventions sur les enseignes*, Agnès Conin, 2007
- *Etude sanitaire d'un ensemble de quinze cycles*, Agnès Conin, Juliette Zelinsky, 2010
- *Chantier école du département Restaurateurs mobilier de l'INP sur les véhicules conservés dans la réserve des Fourrières*, sous la direction de Sylvain Oudry, 2010
- *Restauration et études d'un traineau hollandais de la fin du 18<sup>e</sup> siècle*, Léa Wegwitz, INP, département des Restaurateurs, 2010
- *Etudes de deux harnais et deux brides du 18<sup>e</sup> siècle*, Ingrid Leautey, 2011-2012
- *Examen des véhicules de la cour des cuisines*, Isabelle Devergne, 2012

- *Initiation pratique au dépoussiérage des collections hippomobiles*, Isabelle Devergne, Patricia Dal Prà, 2012
- *Constat d'état et propositions de traitement des textiles d'un ensemble de traîneaux*, Patricia Dal Prà, 2013
- *Rapport d'étude de 64 véhicules pour le soutien des caisses*, Sylvain Oudry, 2013
- *Constats d'état et conditionnement de la collection de maquettes d'Indochine et d'Océanie*, Cécile Cordier, 2013
- *Bilan sanitaire des cycles du Musée national de la voiture déposés au Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Etienne*, Isabelle Devergne, 2013
- *Bilan sanitaire des cycles et motos du Musée national de la voiture*, Isabelle Devergne, 2013
- *Rapport campagne de piégeage 2013-2014*, Dominique de Reyer, 2015
- *Rapports liés au chantier des collections*, sous la direction de Patricia Leclerc et Claire Gosnier, 2016-2019

# ANNEXE I

## Bibliographie

## ANNEXE I – BIBLIOGRAPHIE

### *Publications – Expositions (depuis 1950)*

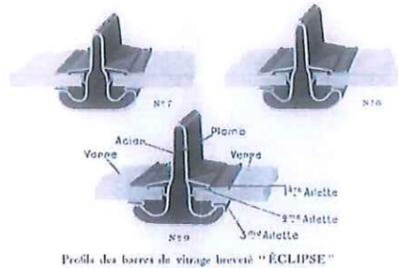
- Jacques Robiquet, Max Terrier, *Le Musée national de la voiture*, Paris, RMN, 1950, 14 p.
- Max Terrier, *Le Musée national de la voiture*, Paris, Publications du service éducatif de la Direction des Musées de France, 1960, 16 p.
- Max Terrier, *Petit guide du Musée national de la voiture*, Paris, RMN, 1992, 23 p. (réd. 1973)
- Jean-Marie Moulin, *Le château de Compiègne* (incluant le Musée national de la voiture), Paris, RMN, 1987, 111 p.
- Jean-Marie Moulin, *Guide du Musée national du château de Compiègne* (incluant le Musée national de la voiture), Paris, RMN, 1992, 222 p.
- *De Dion-Bouton : une aventure industrielle*, exposition, 5 mars-31 mai 1993, Paris, RMN, 1993, 95 p.
- *Le voyage en France, du maître de poste au chef de gare, 1740-1914*, exposition, 15 avril-14 juillet 1997, Paris, RMN, 1997, 175 p.
- *Le voyage en France, 1750-1914*, colloque, 30 et 31 mai 1997, Compiègne, Société des Amis du Musée national de la voiture, 2000, 132 p.
- Laure Chabanne, *La calèche d'apparat du prince impérial : histoire et restauration d'un véhicule d'exception*, exposition, 29 novembre 2013-18 mars 2013, Paris, RMN, 2012, 14 p.
- *L'Épopée fantastique, cycles et motos 1820-1920*, exposition, 7 avril-24 juillet 2016, Paris, RMN, 2016, 67 p.
- *Musées nationaux du château de Compiègne, guide des collections* (incluant le Musée national de la voiture), Versailles, Artlys, 2008, 71 p.

## ANNEXE J

La verrière du Musée de la voiture, article de M. Jean-Lucien Guenoun  
(Monumental 2017-1)

## Un procédé constructif oublié : le vitrage « Éclipse », au musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne, Oise

À l'occasion de travaux de réparation effectués, en 2014 et en 2015, sur la verrière du musée national de la Voiture et du Tourisme, de Compiègne, a été constatée la présence de barres métalliques de sections particulières, avec recouvrement de plomb, masqué par des opérations ultérieures ayant couvert l'intégralité de la verrière d'un revêtement étanche et occultant, aujourd'hui dégradé. L'examen de ces barres a permis d'identifier un procédé breveté nommé vitrage « Éclipse », qui possède d'intéressantes caractéristiques et participe de l'histoire des techniques constructives mises au point pour l'architecture métallique et l'usage des verrières.



Profils des barres de vitrage breveté « ÉCLIPSE »



Inauguré en 1927, le musée national de la Voiture et du Tourisme de Compiègne, créé à l'initiative du Touring Club de France et de son vice-président, Léon Auscher, carrossier de profession, était installé dans l'aile nord des anciennes cuisines du château de Compiègne, et ne possédait pas de verrière. C'est entre 1933 et 1934 que celle-ci fut réalisée sur les plans de Marc Bitterlin, architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux. En couvrant l'ancienne cour des cuisines, elle rendit possible l'agrandissement du musée et la mise à l'abri des intempéries des véhicules les plus imposants. Son inauguration eut lieu le 22 juin 1934.

La verrière, composée d'une structure métallique – réalisée par l'entreprise de ferronnerie E. Borderel et Robert, basée à Paris XVIII<sup>e</sup> –, comportait une verrière basse de style Art déco, avec ses verres losangés striés et ses trois ressauts périphériques (fig. 1), et une verrière haute pour la protection contre les intempéries. Entre les deux verrières, un système de ventilation et un velum de protection solaire existait à l'origine, remplacé par une peinture noire.

Documentaire de l'entreprise  
ferronnerie Raymond Sieber.

Documentaire 2017-1

Ce procédé, conçu par la société Le Vitrage « Éclipse », fut installé sur la verrière haute pour recevoir et fixer les verres armés. Il se compose de barres métalliques entièrement enrobées de plomb, aux profils très travaillés pour une mise en œuvre simplifiée.

La société Le Vitrage « Éclipse », implantée à Paris, dans le XI<sup>e</sup> arrondissement, et dont on trouve des publicités à partir des années 1930, reprend un brevet anglais plus ancien de la compagnie Mellowes et Cie, basée à Sheffield, en y ajoutant l'idée d'une livraison clés en main des verrières utilisant ce procédé (fig. 4). Le calcul des structures des verrières est effectué par un bureau d'études intégré.

Le procédé comprend des profilés métalliques en T, avec âme de section à inertie variable et ailes courbes pour une bonne liaison avec la gaine de plomb, qui est enfilée par pression hydraulique sur la barre d'acier, pré-peinte d'une couche d'antirouille. La forme des ailes (fig. 3), avec leur extrémité courbe et relevée, contribue à l'évacuation des eaux de condensation. Le gainage en plomb est particulièrement travaillé afin de poser et fixer les plaques de verre armé sans aucun mastic.

Les plaques de verre sont en effet posées directement sur une ailette en plomb reposant sur la base recourbée du profilé et assurant l'étanchéité inférieure du système (une couche de suif offre un parfait gainage avec la feuille de plomb). Leur calage latéral et la fixation haute sont assurés par une deuxième ailette, tandis que l'étanchéité supérieure est renforcée par une troisième ailette, qui recouvre largement la précédente et compte deux rainurages guidant les eaux de ruissellement.

Les extrémités des barres d'acier de la structure porteuse des verres sont élégués en vue de leur percement, destiné à recevoir les écrous de fixation à la charpente porteuse. Ici, l'étanchéité est réalisée

par des rondelles de plomb, les abouts des barres sont terminés par un arrêt en cuivre et des bouchons en plomb assurent le gainage terminal des profilés « Éclipse ».

Ce procédé, venu de Grande-Bretagne, a été mis en œuvre en France dès 1931 sur les nouveaux bâtiments de l'imprimerie de la revue *L'Illustration*, à Bobigny (Seine-Saint-Denis), inaugurés en 1933, ainsi que pour le grand magasin *Aux Trois Quartiers*, réalisé par l'architecte Louis Faure-Dujarric. Il sera également utilisé au palais de Chaillot par les architectes Jacques Carlu, Louis-Hippolyte Boileau et Léon Azéma, en 1935-1937.

Jean-Lucien Guenoun

Architecte des Bâtiments de France

Fiche technique : Maîtrise d'ouvrage : Oppic  
Maîtrise d'œuvre : Jean-Lucien Guenoun  
Entreprise de ferronnerie : Atelier Priem  
Entreprise de couverture : Entreprise Lelu  
Étienne Poncelet, PAT Confortation de la verrière, décembre 2003.

Figure 1  
Vue de la verrière du musée national de la Voiture et du Tourisme, peu après son inauguration, en 1934.  
Ph. Hutin.

Figure 2  
Un exemple – aujourd'hui disparu – d'utilisation du procédé « Éclipse », dans les studios Gaumont, à Paris. D. R.

Figure 3  
Coupes sur les profilés et vue d'un profilé du musée national de la Voiture et du Tourisme. D. R.

Figure 4  
Brochure publicitaire pour le vitrage « Éclipse ». D. R.  
Documents Jean-Lucien Guenoun sauf mentions contraires.