

> MAQUETTES

Redécouverte des chefs d'œuvres de la carrosserie

Une nouvelle résolution pour 2012, les pages thématiques se concentrent désormais sur l'histoire des chambres syndicales des métiers de la carrosserie : l'historique des structures et de leur fonctionnement, les lieux et les personnalités célèbres et l'évolution des formations professionnelles. Dans ce numéro, un premier volet patrimonial avec la présentation de deux pièces majeures des collections de la FFC.



Coupé trois quart dormeuse : détail arrière, coffre et boîtes à chapeau

Conservée par la Fédération Française de la Carrosserie, la collection des sept modèles réduits de voitures hippomobiles exécutés par Philippe Devilliard – entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle – est un témoignage unique des savoir-faires techniques et artistiques des métiers de la carrosserie. Le déménagement récent de deux d'entre eux, jusque là conservés à l'ancien siège de la Fédération, offre l'occasion de présenter leur histoire et leur intérêt patrimonial.

Le premier est un duc de gala à huit ressorts. Il s'agit d'une luxueuse voiture de ville et de promenade, identifiable d'abord par une caisse à un fond, largement ouverte et abaissée, et ensuite par un très important garde-crotte, ici dépourvue de son revêtement en cuir. En effet, Philippe Devilliard exécute toujours ses modèles en blanc, c'est-à-dire sans peinture ni garniture.

Seule exception : l'armoire de la famille impériale, sur les panneaux latéraux, dit de brisement. Cet élé-



Salle de conférence de la Chambre syndicale des Carrossiers Parisiens, années 1930, et les modèles réduits exposés.

Photos X.D.R.

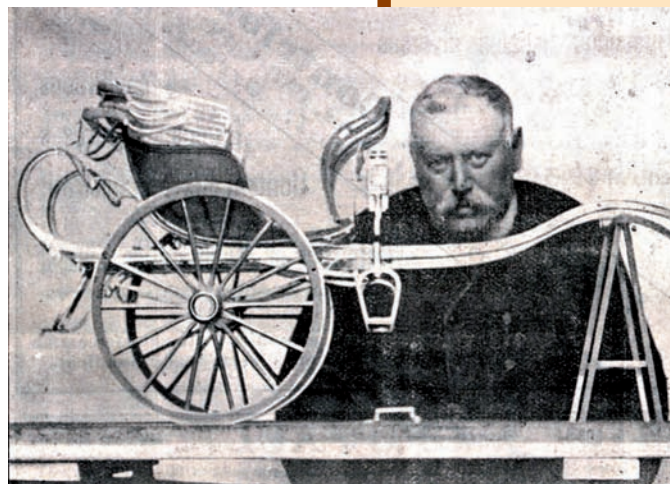
> PORTRAIT

Né en 1839, Philippe Devilliard est un menuisier réputé en voiture. Il est installé à son



Postillons des écuries impériales en grande livrée à la Française.

(extrait de Faveroit de Kerbrech, L'Art de conduire et d'atteler, 1903).



ment nous indique qu'il s'agit probablement d'une reproduction d'un grand duc de parade appartenant à Napoléon III, très certainement réalisé par Ehrler, alors carrossier officiel de la cour. Notons également les deux aigles impériaux qui coiffent le chapiteau des deux lanternes carrées. A l'arrière se trouve le siège du groom, un domestique qui se porte à la tête des chevaux à l'arrêt pour assurer la garde. Il n'y a pas de siège pour un cocher : un duc est théoriquement mené par son propriétaire depuis le siège intérieur. Dans le cas d'un duc de gala, a fortiori impérial, l'attelage est dit à la d'Aumont, c'est-à-dire à quatre chevaux menés par deux postillons montés sur les chevaux de gauche, les porteurs.

Les archives conservées par la FFC nous livrent de précieuses informations sur le cadre de cette commande. Une collecte est lancée parmi les membres du conseil d'administration de

la Chambre Syndicale des Carrossiers de Paris lors de la séance du 29 janvier 1904 : « le produit de la collecte sera consacré au paiement d'une commande à faire à M. Devilliard et qui consistera en une voiture réduite devant servir de modèle pour nos cours professionnels ». Le devis pour la construction du « duc de Daumont, modèle ancien, réduit à l'échelle 1/4 s'élevant à la somme de 4670 F » (environ 40 000 Frs de 1990) est validé le 3 août 1904.

En effet, les maquettes exécutées par Philippe Devilliard sont souvent commandées pour servir de modèles dans les quatre principaux cours de dessin en carrosserie que compte alors la capitale. Par ailleurs, deux grandes maisons constituent une collection par amour du bel ouvrage : Mühlbacher et Morel (qui devient

avant la Grande Guerre la Carrosserie Grümmer).

C'est le cas du coupé de voyage dit « dormeuse » sur lequel on retrouve l'inscription « Morel Paris » sur les chapeaux de roues et les bobèches des lanternes. Il s'agit plus précisément d'un coupé trois quart, avec caisse suspendue sur quatre ressorts elliptiques, disposant d'une grande capacité de transport de bagages : grandes malles sur le pavillon, coffres à l'avant et à l'arrière avec leurs malles respectives, et les boîtes en cuir pour les chapeaux hauts de forme fixés à l'arrière. Cette maquette est un chef-d'œuvre de précision : les cadenas, les marchepieds à recouvrement, les arceaux de capote, tout fonctionne ! Pour la commodité des voyageurs, des jalousies, astucieusement insérées dans les portières peuvent être relevées à la place des vitres, et la nuit venue, le siège se transforme en couchette.

compte au 18 rue Duret, dans le XVI^e arrondissement. Lors de l'Exposition Universelle de 1878, il peut ainsi exposer une caisse en blanc de grand luxe. Deux ans plus tard, victime de la chute d'un essieu, il est amputé de la jambe droite. « Grâce aux connaissances générales qu'il avait acquises tant dans son travail que par ses lectures, il résolut de se consacrer à la construction à l'échelle du quart, des plus beaux modèles de la carrosserie française usitées de 1800 à 1880 [...] » (Bulletin de la Chambre syndicale, Nécrologie, août 1917). Nous connaissons actuellement neuf reproductions : sept sont conservés au siège de la FFC ; deux autres ont fait l'objet d'un don au Musée Nationale de la Voiture et du Tourisme de Compiègne en 1935, en particulier une réduction magnifique de la berline de gala réalisée par le carrossier Ehrler en 1856, à l'occasion du baptême du Prince impérial. D'autres exemplaires restent probablement à découvrir !

« Duc de gala à huit ressorts »



Admirer aujourd'hui la qualité de ces œuvres et l'harmonie de leurs formes nous permet de comprendre le sens qui leur a été conféré lors de leurs réalisations : l'automobile naissante invite les carrossiers à mesurer tous les perfectionnements techniques qu'ils

ont apportés à l'art de construire les véhicules. Cette collection le rappelle : elle sera d'ailleurs présentée et vivement saluée lors de l'Exposition Universelle de 1900 à Paris.○

GUILLAUME KOZUBSKI
COMMISSION PATRIMOINE