

Cerner le passé

Mélanges en l'honneur de
Patrick Hoffsummer



Cerner
le passé

Edition

Comité éditorial :

Sarah Cremer, sarah.cremer@kikirpa.be

Pascale Fraiture, pascale.fraiture@kikirpa.be

Christophe Maggi, christophe.maggi@kikirpa.be

David Strivay, dstrivay@uliege.be

Muriel Van Ruymbeke, mvanruymbeke@uliege.be

Line Van Wersch, line.vanwersch@uliege.be

Armelle Weitz, armelle.weitz@kikirpa.be

Contact pour la vente :

Emmanuel Delye, emmanuel.delye@uliege.be

Photographie et dessin de couverture : relevé de la façade de la Maison Lorcé et carotte prélevée dans la charpente de l'église des Saints-Hermès-et-Alexandre à Theux (Dessin - infographie et photographie Emmanuel Delye).

Photographie de la quatrième de couverture : Patrick Hoffsummer (par Anne Hoffsummer).

Le comité éditorial tient à remercier l'ensemble des auteurs ainsi que les relecteurs des différentes contributions. Il remercie aussi L'UR AAP et l'Université de Liège pour les financements reçus.

Les articles et leurs contenus restent sous la seule responsabilité des auteurs.

Université de Liège - Atelier des Presses
Chemin des Amphithéâtres - Bât B7a
4000 Liège (Belgique)

© 2021

 **Atelier des Presses**

Tous droits de reproduction,
d'adaptation et de traduction
réservés pour tous pays

Maquette de couverture
et mise en page : Thierry MOZDZIEJ

D/2021/13.315/9
ISBN : 978-2-930772-32-5
EAN : 9782930772325
Imprimé en Belgique

Éditeurs : Line Van Wersch, Sarah Cremer, Pascale Fraiture,
Christophe Maggi, David Strivay, Muriel Van Ruymbeke, Armelle Weitz

Cerner le passé

Mélanges en l'honneur de
Patrick Hoffsummer

C'est un récit... rocambolesque.
Le récit d'un voyage dans l'imaginaire
c'est-à-dire qui ne répond pas aux lois du réel.
Pas d'horaire.... ni d'avance, ni de retard !
On part quand on veut.
On ne revient pas à heure dite.
Personne ne vous attend
au pied de la grande horloge.
Aucun décalage horaire.
Aucun train ne vous siffle.
L'esprit suit son chemin, vagabonde...
sans carte, ni boussole,
ce qui n'empêche (n'exclut)
ni les sentiments, ni les drames...
ni... d'en rire
si l'envie vous en prend

R. Devos, Les 40es délirants,
1re publication LGF, le cherche midi, 2002, Edition 06-décembre 2016, p.10.



Sommaire

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Avant-propos

La naissance d'une vocation.....	15
Hoffsummer-Bosson Anne	

Chapitre 1. Des hauts et des bois

Lattice trusses in the earliest European roofs	25
Alcock Nat, Courtenay Lynn	
Une charpente pour quoi faire ? Entre bois de charpente et matériaux de couverture	37
Aumard Sylvain, Didier Frederic	
Constructions en bois à Gand (Gent, Flandre orientale, Belgique)	45
Laleman Marie-Christine	
Les origines des tours de croisée ; l'exemple de la Bourgogne, entre charpente et voûtement	57
Sapin Christian	
LE COYAU, contribution enghiennoise.....	75
Vanden Eynde Jean-Louis	

Chapitre 2. Un sujet qui date

Raccourcis de dendrochronologie, dendroclimatologie et dendroprovenance.....	93
Lambert Georges-Noël (Joël)	
Dendrochronological dating of stone walls: Studies on Mont Sainte-Odile (F-Alsace) and early medieval stone architecture	105
Tegel Willy, Muigg Bernhard	
Quelques enseignements dendrochronologiques sur les charpentes et plafonds peints médiévaux de la région méditerranéenne française.....	121
Guibal Frédéric	
L'apport de la dendrochronologie dans la gestion du patrimoine bâti et archéologique de la région de Bruxelles-Capitale.	133
Modrie Sylvianne, Degraeve Ann, Demeter Stéphane	
Chantrans : de la maison natale au village-clairière du premier plateau comtois. Dendroarchéologie rurale au rendez-vous de l'histoire locale.	147
Billamboz André	
Datation dendrochronologique d'un Grenier-Raccard datant du 17e siècle, appelé « La Cave à Grand-Papa », ainsi que de deux pièces de mobilier, un coffre à sel et un Brenno, Grimentz (Anniviers), Val d'Anniviers, Valais, Suisse.....	161
Gassmann Patrick	
La Chapelle Saint-Romain (Puy-Saint-Vincent, Hautes-Alpes-05, France) : une pièce apportée par la dendrochronologie à la connaissance du patrimoine bâti traditionnel du Moyen Âge dans les Alpes françaises du Sud.....	173
Edouard Jean-Louis	
Quarante ans de dendrochronologie en Belgique : nous sommes tombés dans le panneau ! Le cas des lambris de l'église Saints-Martin-et-Mutien-Marie de Mellet	187
Fraiture Pascale, Michaux Lucien	

Chapitre 3. De briques et de broc

La charpente de la cathédrale de Troyes d'hier à aujourd'hui : quelles évidences des renforts métalliques d'après les comptabilités de la fabrique.....	205
L'Héritier Maxime, Dillmann Philippe	
« Bois flache » : détermination des structures anatomiques conservées sur les bois anciens mis en œuvre en bâti autour de la question de la précision de la datation dendrochronologique - travail exploratoire	219
Weitz Armelle	
Le « marbre noir de Theux », mythe et réalité.....	229
Tourneur Francis	
Le silence est d'or.....	241
Van Ruymbeke Muriel	
Une toiture du Haut Moyen-Âge. Premiers résultats de l'étude des matériaux et réflexion sur la couverture de l'église de Germigny-des-Prés.....	273
Van Wersch Line, Aumard Sylvain, Lambrigts Robin, Hallot Pierre, Jesset Sébastien	

Chapitre 4. De fond en comble

Note sur l'église Saint-Hilaire à Temploux et sur la charpente romane de la nef centrale.....	291
Javaux Jean-Louis	
L'église Notre-Dame à Diest : Joyau de l'architecture gothique dans le duché de Brabant.....	301
Nuytten Dieter	
L'église Notre-Dame de Mousty – Etude archéologique et dendrochronologique de ses structures médiévales en bois (11e – 16e siècles).....	311
Gautier Patrice, Hardenne Louise, Maggi Christophe, Bousmar Eric	
La maison Lambrette, une des premières manufactures verviétoises ?.....	343
Bauwens Catherine	
Freissinières, un temple converti en église à la fin du 17e siècle ?	355
Giraud Elsa, Shindo Lisa	
La fortification de Pont-de-Bonne (Modave, Belgique) à l'époque ottonienne : une possession des comtes de Huy ?	371
Delye Emmanuel, Wymmersch Guillaume	

Chapitre 5. Au feu !

L'incendie « criminel » du château médiéval de Hour sur la Lesse. A propos d'une pièce à conviction du 14e siècle.....	389
Mignot Philippe	
Église en flammes ! Traces de taille, traces d'incendie et dendrochronologie. Le cas de l'ancienne collégiale/cathédrale Saint-Rombaut à Mechelen/Malines (BE).....	403
Cremer Sarah, Doperé Frans	
La réparation du poinçon de la tour de l'église de Theux (1713).	417
Bertholet Paul	

Sinistres totaux ? Retour sur quelques récits d'incendies en terres liégeoises et en pays mosan (11e-12e s.).....	433
Close Florence	

Chapitre 6. Récits rocambolesques

« Au nom des écrits, du fer et du bâti » : le fer de charpente aux yeux de ses contemporains	445
Maggi Christophe	

Le bois, ses acteurs et ses mises en œuvre dans les Pays-Bas méridionaux. Les enseignements du manuscrit de Nicolas de Brouoehoven (1683-1714).	455
Charruadas Paulo, de Waha Michel, Sosnowska Philippe	

Des lapins en pays mosan au milieu du 12e siècle ? À propos d'une lettre de Wibald de Stavelot.....	479
Dierkens Alain	

Sur le patrimoine monumental du prince-évêque de Liège Henri II de Leez (1145-1164)	491
Kupper Jean-Louis	

Chapitre 7. Bon Voyage !

À l'échelle d'une passion. Modélisme ferroviaire et musées	501
Gob André	

La préhistoire des trams verviétois : Emile Bède (1828-1914) et le prototype de tram-car « Houget & Teston » (1875-1877)	511
Joris Freddy	

René Desclée et le patrimoine photographique ferroviaire.....	525
Nafilyan Alain	

Bibliothèque, livres et chemins de fer. Le voyage en train aux 19e siècle à travers les collections des bibliothèques de l'Université de Liège.....	535
Oger Cécile	

L'âme médiévale prolonge celle des temps préhistoriques.....	545
Otte Marcel	

La préhistoire des trams verviétois : Emile Bède (1828-1914) et le prototype de tram-car « Houget & Teston » (1875-1877)

Joris Freddy

Président du Comité scientifique d'Histoire de Verviers, Rue des Champs, 51, 4801 Verviers, freddyjoris55@gmail.com

Introduction

Montrant une motrice sortant des ateliers « Bède et Cie constructeurs à Verviers », une photo non datée¹ m'avait mis sur la piste, en 1982, d'un tram manifestement conçu par l'entreprise verviétoise Houget à l'époque où celle-ci portait le nom de son directeur, Emile Bède, donc dans les années 1870 (Fig. 1). Le document refit surface quinze ans plus tard, avec quelques explications non référencées, dans un ouvrage consacré aux *Pionniers verviétois de l'automobile*². Une photo similaire, mais légèrement différente quant aux occupants posant sur la machine (Fig. 2), illustra quasi sans commentaires en 2006 un livre sur les trams verviétois³. Pourquoi ce tram à vapeur était-il resté à l'état de prototype, comme le signalaient les auteurs de ces deux derniers ouvrages ? Qui étaient son concepteur et la « Société générale de Tramways » dont il portait la livrée ? Dans quel contexte avait-il vu le jour ? C'est à ces questions que nous tenterons de répondre enfin ici, près de quarante ans après avoir consacré deux lignes seulement à ce sujet dans un travail d'histoire syndicale.

1. Houget & Teston, entreprise dominante de la construction mécanique verviétoise

On ignore souvent que la métallurgie fut durant deux siècles un des plus importants secteurs économiques à Verviers, le deuxième après le textile. Au XIXe siècle, la croissance du secteur de la mécanique procéda directement de celle de l'industrie textile, elle-même permise par l'introduction des premières machines sur le

1 Elle m'avait été confiée en 1982 par Roger Breuer, un syndicaliste de l'entreprise HDB (Houget-Duesberg-Bosson), pour illustrer mon *Histoire des métallurgistes verviétois* : JORIS, F., 1982, p. 21. La fille de feu R. Breuer possède encore cette photo, qui n'est pas un original mais une reproduction au format carte postale.

2 BEDEUR 1997, p. 76-77.

3 HENRARD 2006, p. 118. M. Henrard est toujours propriétaire de ce document, qui est un original signé du photographe Ed. Wettstein fils.



Fig. 1 : « Tram-car à vapeur sans feu et à condensation complète », photo par Edouard Wettstein, 1876, collection Joëlle Breuer, Verviers.



Fig. 2 : « Tram-car à vapeur sans feu et à condensation complète », photo par Edouard Wettstein, 1876, collection Georges Henrard, Verviers.

continent par l'Anglais William Cockerill⁴. En 1808, après le départ du ménage Cockerill pour Liège à l'exception de la fille de William, Nancy, et de son époux James Hodson, il existait déjà sept constructeurs à Verviers et Ensival, et ils seront seize quatre ans plus tard⁵.

Le Français Julien-Désiré Houget arrive à Verviers en 1819. Âgé de vingt-et-un ans, il y est envoyé par le constructeur parisien d'origine anglaise John Collier⁶ pour montrer l'intérêt de ses tondeuses de draps « transversales »⁷, qui permettront de mécaniser cette partie du processus de fabrication. Houget revient dans la cité lainière deux ans plus tard pour installer une machine de ce type chez Biolley puis y fait venir sa famille (dont son fils Adrien, né à Paris en 1820) et il s'installe définitivement en bord de Vesdre pour créer sa propre entreprise de fabrication de tondeuses mécaniques⁸, rue Neuve (aujourd'hui rue Jules Cerexhe). Il s'associe dans ce but, deux ans plus tard, avec un ami du même âge et d'origine parisienne également, Charles Teston⁹ : la société Houget & Teston voit ainsi le jour en 1823.

Houget et Teston inventent vers 1826 le premier appareil huileur destiné à l'ensimage de la laine. Deux ans plus tard, ils construisent dix appareils de ce type d'un autre modèle dit « ballon », puis perfectionnent la tondeuse « transversale » de Collier, qui avait beaucoup de handicaps, en la transformant en tondeuse « longitudinale » commercialisée avec succès dès 1830¹⁰ et exportée notamment en Suisse et en Prusse¹¹. La machine est saluée dans la presse française spécialisée¹². En 1835, la maison Houget & Teston est la première firme de l'arrondissement à obtenir une médaille d'or à l'exposition industrielle de Bruxelles¹³. Si Marie-Anne Biolley, dirigeante des établissements du même nom mais aussi grande mécène soutenant les innovations technologiques, avait vécu plus longtemps (elle était morte en 1831), elle aurait sans doute accordé un prix à Désiré Houget pour encourager son travail, estimait ce dernier en 1837 devant un des jeunes dessinateurs de sa maison, Jean-Simon Renier¹⁴.

Durant longtemps, la construction de machines à vapeur a été tout aussi importante que celle des machines textiles chez Houget & Teston. Selon le récit de Jean-Simon Renier, basé en 1881 sur le témoignage de Désiré Houget lui-même¹⁵, un prêt personnel du roi Guillaume Ier permit à la jeune entreprise de se lancer dans la construction de machines à vapeur au moment où la firme Biolley, encore elle, avait inauguré en 1823 la production verviétoise de celles-ci dans son usine de la rue Thier Mère-Dieu¹⁶, sept ans après l'installation en 1816 de la première machine à vapeur de l'arrondissement dans l'usine de Hubert Sauvage place des Récollets¹⁷.

Dans ce domaine également, les deux associés allaient se montrer à la pointe de l'innovation : « ils produisirent en 1826, raconte Renier¹⁸, une routière à vapeur, *la première qu'aie vue la Belgique* ». ¹⁹ Mais la tentative se solda par un échec : « elle ne fit qu'une sortie de son atelier, rue Neuve à Hodimont, jusqu'en la rue Saucy ; celle-ci, malheureusement, n'était point pavée ; elle en fut labourée de manière à donner des craintes et de

4 Voir à ce propos, parmi les ouvrages les plus récents, ceux de PASLEAU 1997, p. 16-26, DE HALLEUX 2003, p. 30-33 et DE RENARDY 2017, p. 109-126.

5 PASLEAU 1997, p. 26.

6 Né en 1782 et décédé en 1835. Voir HEMARDINQUER 1964 à propos de cette « dynastie » de constructeurs mécaniciens anglais établis en France (le père James, le fils John et la fille Juliana, de la fin du XVIIIe siècle à 1847).

7 Car elle tond dans le sens de la trame du drap, et non dans le sens de la largeur comme le faisaient les ouvriers en actionnant leurs lourds ciseaux (les « forces ») avant la mécanisation.

8 JARRIGE 2012.

9 *L'Union libérale*, 9 juillet 1866.

10 KNOTT 2002, p. 40. Les tondeuses modernes travaillent toujours suivant ce même principe.

11 VAN NECK 1979, p. 313.

12 *Recueil industriel (...)*, 1837, p. 99.

13 RENIER 1881, p. 92. Cette exposition devait se tenir initialement en 1830 mais la révolution en décida autrement.

14 Ibid., p. 85. Marie-Anne Biolley, née Simonis, avait offert la somme colossale pour l'époque de 30.000 francs à l'inventeur des « busettes » en fer-blanc, Xhoffer, comme prix d'encouragement. Les busettes sont les petits tubes cylindriques, d'abord en bois, bien plus tard en carton, sur lesquelles s'enroule le fil à tisser.

15 Ibid., p. 91.

16 Ibid p. 85.

17 Ibid. p. 90.

18 Ibid., p. 91.

19 Souligné par l'auteur du présent article.

là, cette machine resta sans usage ». L'unique quotidien local n'eut pas vent de cette expérience²⁰ qui, si elle avait réussi, aurait placé Houget et Verviers dans la préhistoire de l'automobile belge bien avant que Dasse ne construise en 1894, rue de Verviers à Dison, la première automobile du pays²¹. C'est aussi Houget et Teston qui eurent, les premiers, l'idée d'utiliser la vapeur résiduelle de leurs propres machines à vapeur, installées rue Neuve en 1828 et 1829, pour chauffer leurs ateliers. Ceux-ci occuperont 140 ouvriers dans les années 1840 et des envois de machines à vapeur ont alors lieu régulièrement en Hollande, en Saxe, en France, en Espagne, au Danemark même²².

Désiré Houget meurt à Liège en 1840, alors que sa société a donc atteint déjà une renommée européenne comme le souligne le *Journal de Verviers*, qui se félicite de ce qu'il laisse « un associé capable et un fils aussi rempli de connaissances que de bonne volonté²³ ». Adrien Houget a alors vingt ans à peine, il seconde son père depuis 1837, mais est aussi très attiré par le chant et la poésie. Il voyagera dans toute l'Europe pour contribuer à l'expansion de l'entreprise aux côtés de Charles Teston²⁴. Dans le textile, celle-ci se singularise encore par l'invention vers 1845 d'un modèle de foulerie à rouleaux et en 1850 d'une échardeuse mécanique dont elle vendra 1200 exemplaires en vingt ans²⁵.

La concurrence est rude dans le secteur des machines à vapeur. Un neveu de John Cockerill, James (ou Jacques) Hodson junior, né à Verviers en 1804 et dont le père avait construit trois machines à vapeur sous le régime hollandais déjà²⁶, multiplie les innovations, avec deux brevets pour la seule année 1837²⁷. Houget, lui, s'est spécialisé dans les machines à vapeur à haute pression et en installe vingt-six (toutes en province de Liège) entre 1830 et 1850 sur un total de près de sept cent quatre-vingt machines produites en Belgique durant la même période. Sa production est dix fois moindre que celle des ateliers Cockerill à Seraing, mais le situe néanmoins au septième rang des cinquante-quatre constructeurs belges au milieu du XIXe siècle²⁸. Les ateliers hodimontois étant devenus trop exiguës au fil des ans, l'entreprise s'installe en 1850 dans une nouvelle usine au carrefour des rues de Gérardchamps et Francomont²⁹, dans un quartier appelé à s'industrialiser en un temps record, car idéalement situé au pied de la gare de Verviers ouverte en 1843³⁰.

Après l'échec de la première « routière » belge en 1826, Houget et Teston se relancent au milieu du siècle dans la construction de « locomobiles », petites locomotives à vapeur à usage agricole (l'ancêtre du tracteur) ou industriel. Pas encore dans les transports, car leur poids et le manque de résistance des routes ou des rues sont des obstacles à cette utilisation. Ils en présentent une, forte de six chevaux, à l'exposition universelle de Londres en 1862 et celle-ci, basée sur le système Farcot³¹, leur vaut une médaille en raison de la chaudière tubulaire amovible permettant de retirer à l'extérieur de l'engin tout le système du foyer et des tubes³². Or le 26 septembre de l'année précédente, le beau-fils de Charles Teston a rejoint l'entreprise : voici venir Emile Bède³³, qui est peut-être à l'origine de cette nouvelle « locomobile », et surtout celui qui construira le premier et unique modèle de tram verviétois en 1875.

20 En tous cas il ne lui consacra pas une ligne.

21 BEDEUR 1997, p. 9.

22 VAN NECK 1979, p. 313.

23 *Journal de Verviers*, 12 juin 1840.

24 Notice biographique par Jean-Lambert NICOLET publiée entre 1901 et 1905 dans *L'Information*, sous le pseudonyme de REMEMBER, et rééditée avec 98 autres en 2009 (REMEMBER 2009, p. 62-63).

25 Par comparaison, l'autre constructeur verviétois d'échardeuses, Laoureux, en construisit 402 entre 1850 et 1860. CHAMBRE DE COMMERCE 1878, p. 57-58.

26 VAN NECK 1979, p.319.

27 *Analyse des inventions (...)* 1845, p. 51 et 54.

28 VAN NECK 1979, p. 356.

29 Aujourd'hui rue Fernand Houget.

30 Reproduction dans VAN DER HERTEN et al. 1995, p. 132, de la lithographie publiée en 1852 dans la série *La Belgique industrielle*.

31 Joseph Farcot (1824-1908) était un ingénieur français spécialisé dans les machines à vapeur, installé dans la région parisienne.

32 D'après un rapport paru en 1863 sur cette exposition et cité en ligne (stereoscope.canalblog.com/archives/2014/01/31/29090227.html).

33 DEHOUSSE, N.M. 2001, p. 31.

2. Emile Bède, scientifique puis industriel à la pointe des progrès techniques

Né à Stavelot le 8 mai 1828, Emile Bède accompagne son père Philippe à Verviers lorsque celui-ci est nommé professeur de littérature au collège communal de Verviers³⁴ avant d'en prendre la direction en 1840³⁵ et durant près d'un quart de siècle. Après ses études secondaires dans ce Collège, Bède junior étudie à l'Université de Liège en 1845 puis à Paris en '48, et est reçu docteur en Sciences l'année suivante. Il enseigne à l'Université liégeoise à partir de 1850 les cours de physique (industrielle notamment).

Ayant épousé Joséphine Désirée Teston, la fille de Charles, c'est « la gestion de graves intérêts de famille » qui le rappelle à Verviers en septembre 1861. Il obtient un congé (qui s'avérera définitif) de l'Université pour travailler désormais dans l'entreprise de son beau-père³⁶. Ce dernier meurt inopinément quatre ans plus tard, cinq mois après Philippe Bède, le père d'Emile³⁷. Aux funérailles de Charles Teston en juillet 1866, un contremaître de l'entreprise souligne les qualités sociales du défunt patron et évoque « la position pécuniaire importante » qu'il avait acquise³⁸. L'héritage revient pour moitié à Charles junior (qui mourra dix ans plus tard, le 15 avril 1876) et à sa sœur Joséphine, épouse Bède³⁹.

Emile Bède devient ainsi co-dirigeant de l'entreprise aux côtés d'Adrien Houget. En ce milieu des années '60, il a déjà publié une quinzaine d'ouvrages dont six de vulgarisation tirés à 10.000 exemplaires⁴⁰, un traduit à deux reprises en allemand⁴¹, et deux consacrés aux machines à vapeur. Le scientifique mué en constructeur mécanicien a été reconnu par ses nouveaux confrères : en 1864, il figure non seulement parmi les fondateurs de la Société industrielle et commerciale de Verviers⁴² mais en est le premier secrétaire⁴³. Lors de l'inauguration d'un buste du chantre anglais du libre-échange Richard Cobden (1804-1865) à la Chambre de Commerce de Verviers en janvier 1866, il prononce un toast, tandis que son associé Houget chante une chanson de sa composition⁴⁴. En 1870, il préside la Chambre de Commerce locale⁴⁵, et six ans plus tard, il est un des vingt Verviétois éligibles au Sénat, mais non Adrien Houget⁴⁶.

Les deux dirigeants de la firme de construction mécanique habitent non loin l'un de l'autre, à proximité de leur usine reconstruite et agrandie en 1871 (Fig. 3) après avoir été détruite par un incendie⁴⁷. Cette même année, la structure juridique de l'association est modifiée : tout en conservant son nom historique « Houget & Teston », elle prend pour raison sociale le 2 janvier 1871 « Emile Bède & Cie, constructeurs » et communique désormais sous cette appellation⁴⁸. L'ancien professeur d'Université semble avoir pris le dessus sur le fils de Désiré Houget. Et sa passion, c'est l'innovation et les transports à vapeur. Il possède un des brevets de Corliss⁴⁹, que Farcot lui rachètera. Onze ans après la « locomobile » montrée à Londres en 1862, Bède & Cie présente une nouvelle machine de ce type (Fig. 4), équipée d'un système Bède/Farcot, à l'exposition internationale de Vienne en 1873⁵⁰. Elle ne séduit pas l'ingénieur mécanicien français Henri Tresca, membre du jury, mais trente ans plus tard, elle sera néanmoins signalée dans la première *Histoire de l'Automobile* parmi les

34 Alors appelé « Ecole industrielle et commerciale ». JORIS 2007, p. 52.

35 LE ROY 1869, col. 629.

36 LE ROY 1869, col. 631. Je n'ai pas pu identifier de quels « intérêts de famille » il s'agissait.

37 Philippe Bède avait dû quitter Verviers pour Bruxelles. Il y mourut trois ans plus tard (*L'Union libérale*, 2 février 1866).

38 *L'Union libérale*, 10 juillet 1866.

39 *Pasicrisie belge* 1887, p. 296-299)

40 LE ROY 1869, p. 31.

41 Listes dans LE ROY 1869, col. 631-634 et WEBER 1899, p. 34-36.

42 Sur celle-ci, voir PASLEAU 2005, p. 47-50.

43 *Bulletin de la Société industrielle et commerciale (...)*, 1877, p. 181.

44 *Richard Cobden à Verviers (...)* 1866, p. 64 et 69.

45 PASLEAU 2005, p. 6 (portraits des présidents successifs).

46 *L'Union libérale*, 7 mars 1876.

47 L'incendie s'était produit le 14 janvier 1870. Bède vivait au carrefour des rues de Francmont et Gérardchamps, et Houget au n° 80 de cette dernière (*Guide Gilon* 1874, p. 271).

48 Annotation manuscrite sur l'exemplaire d'un dépliant de présentation des Ateliers Houget des années 1950 conservé au Centre de documentation sur la Laine (*Ateliers Houget*, s.d., p. 2).

49 Georges-Henry Corliss (1817-1888) était un constructeur américain de machines à vapeur. Signalé dans PAYEN 1984.

50 Les plans de celle-ci sont présentés dans deux planches de la *Description des machines (...)* à l'exposition de Vienne (FONTAINE 1873) et sont accessibles sur le net via le lien cnum.cnam.fr/ILL/4XAE17/html. Une description et une gravure de cette locomobile figurent à la page 21 du catalogue de Bède & Cie publié en 1875 (disponible au Centre de documentation sur la Laine).



Fig. 3 : Usine Houget rue de Gérardchamps reconstruite en 1871, photo Houget-Duesberg-Bosson, collection Freddy Joris, Verviers.

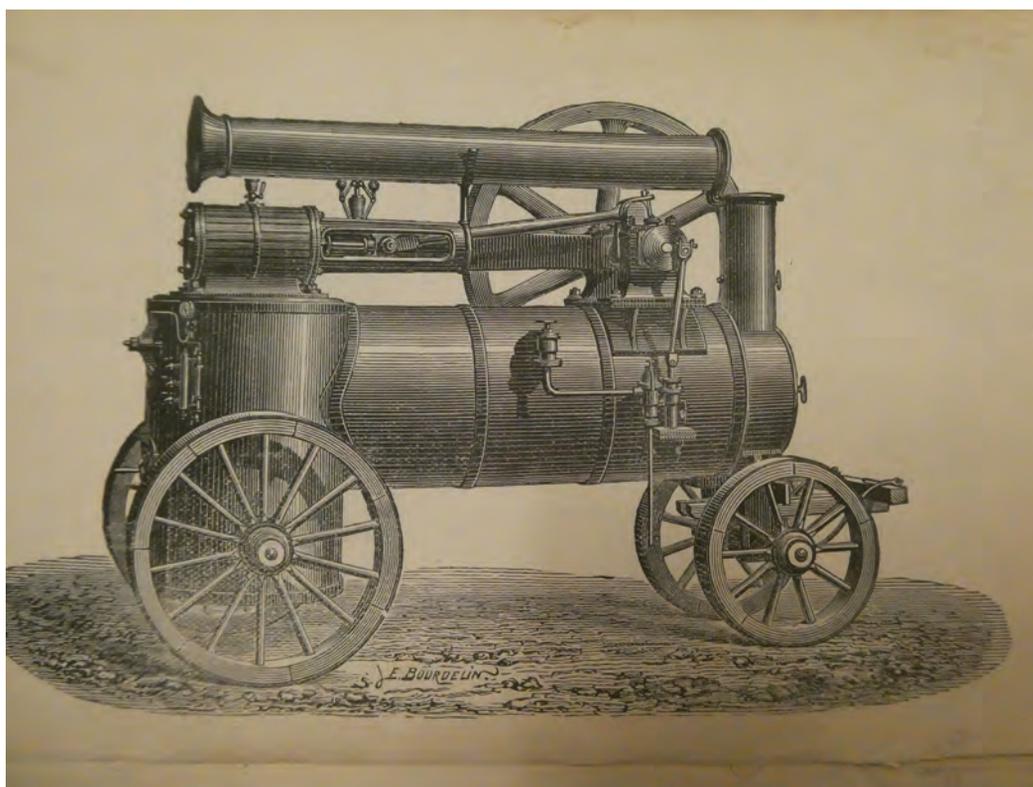


Fig. 4 : Locomobile Bède-Farcot de 1873, dessin dans le catalogue de Bède et Cie, 1875, collection du Centre de documentation sur la laine, Verviers.

engins précurseurs⁵¹. Et ses concepteurs (Bède à Verviers et Farcot à Saint Ouen) obtiendront conjointement en mai 1874 un brevet français de quinze ans « pour perfectionnement aux machines genre Corliss et constitution d'un nouveau type Farcot-Bède de ce genre »⁵².

Mais pourquoi pas placer des rails sous ces lourdes machines mobiles ?

3. Le « tram-car » à vapeur verviétois

Hippomobiles, les premiers trams sur rails avaient circulé dès 1832 à New-York, dès 1838 en France. Ce que l'on appela longtemps en Europe le « chemin de fer américain » séduisit le public parisien lors de l'Exposition universelle de Paris en 1867. Pour tenter de réduire les coûts liés à la traction chevaline, des essais de mécanisation par la vapeur se multiplièrent en même temps que les réseaux au début des années '70. Ces derniers apparaissent à Bruxelles en 1869 et à Liège en 1871⁵³. Verviers, déjà sollicité en vain par James Hodson junior en 1854, accorde une concession pour une ligne en 1871 à des associés bruxellois : elle ne sera pas mise en œuvre et bloquera l'examen de quatre autres demandes de concession introduites en 1874 durant cinq ans, jusqu'à ce que la Ville, ayant gagné un procès contre les premiers concessionnaires, lance un appel d'offres qui aboutira à la création des Tramways verviétois en 1884 seulement⁵⁴.

Les premiers essais de trams à vapeur se déroulent à Bruxelles en décembre 1873 et avril '74 avec une machine anglaise, d'autres ont lieu en septembre '75 et juin '76 avec une machine conçue et construite à Tubize, les deux fois à l'initiative des « Tramways bruxellois »⁵⁵. Née à Bruxelles l'année précédente, la « Société générale de Tramways » a créé, elle, des réseaux à Turin et à Naples ; c'est pour le compte de celle-ci qu'« Emile Bède & Cie » demande en avril 1875 à pouvoir faire un essai de tram à vapeur sur une ligne provisoire à établir le long de la rue de Gérardchamps, entre l'usine du constructeur et l'ancien octroi au bout de la rue⁵⁶. L'autorisation est accordée pour deux ans le 8 novembre suivant alors que le prototype de tram est en cours d'achèvement chez Bède. Voisin de l'usine Houget, Peltzer précise aux conseillers que le tram est d'un type totalement nouveau, puisque la centrale de vapeur n'est pas sur la machine (ce qui limite donc les risques d'explosion⁵⁷) mais bien dans l'usine, où le tram vient se recharger de 2.000 litres d'eau surchauffée après avoir roulé pendant une heure à une heure et demie⁵⁸.

La cité textile est alors en pleine expansion, forte de « 40.000 habitants dont 25.000 prolétaires » (dixit le bourgmestre), elle a ouvert pas moins de septante-trois rues nouvelles en quinze ans, les besoins en mobilité sont réels, et la crise que traverse à ce moment le textile incite déjà certains à suggérer de diversifier un tissu industriel reposant trop sur un seul secteur⁵⁹. Mais la construction de trams ne parviendra pourtant pas à s'implanter à Verviers, au contraire de ce qui se produira à Tubize ou à Nivelles par exemple, car la machine de Bède ne dépassera pas le stade du prototype.

Les premiers essais sont entamés en Gérardchamps le 8 décembre 1875⁶⁰, par moins 4°, et se poursuivent jusqu'en février suivant bien que, selon un riverain, « l'aspect de la machine a pour effet d'effrayer les chevaux et d'entraver la circulation⁶¹ ». Le quotidien bordelais *La Gironde* du 17 mars 1876 publie une longue description de l'expérience, envoyée par un correspondant verviétois, qui vante tous les avantages de l'engin : il fonctionne durant une à deux heures, sans feu et donc sans escarbilles pouvant faire peur aux chevaux, sans

51 SOUVESTRE 1907, p. 113.

52 *Bulletin des lois de la République française*, 1881.

53 Après deux demandes de concessions restées sans suite, une dès 1854 et l'autre dix ans plus tard (FELLINGUE 1976, p. 17).

54 D'HUART 2016, p. 312-321. Deux volumineux dossiers à ce sujet ont été consultés aux Archives communales.

55 CALLISTO, 2015, 2018 et 2019.

56 Lettre de Bède au Collège, le 20 avril 1875 (Archives communales de Verviers, dossier 16.44.623, pièce n° 260).

57 En mars 1876, l'explosion d'une « locomobile » de six chevaux dans une carrière de pierre à Moresnet fit deux morts (*L'Union libérale*, 18 mars 1876).

58 *L'Union libérale*, 9 novembre 1875. Cette autorisation suscita une vive réaction des détenteurs de la concession accordée cinq ans plus tôt, mais la Ville leur fit répondre avec un certain culot que l'expérience était autorisée « par intérêt scientifique et non pécuniaire » (*L'Union libérale*, 15 et 18 novembre 1875).

59 *L'Union libérale*, 22 mars et 5 octobre 1876.

60 *Idem*, 9 décembre 1875.

61 Lettre du 29 février 1876 du président d'une société au Collège, sur papier sans en-tête (signature illisible). Archives communales, dossier 16.44.623.

fumée et « presque » sans bruit ; il monte parfaitement les rampes (or la rue Gérardchamps est uniformément plate), un simple conducteur peut le diriger, l'arrêt est instantané quand un passant fait signe, quatre minutes suffisent pour recharger en eau chaude à l'usine, les risques d'explosion sont nuls puisque la pression ne fait que diminuer au fil du trajet, conclut ce qui s'apparente à un publi-reportage⁶².

Durant l'été 1876 (à en juger par les vêtements des passagers), le photographe Edouard Wettstein fils réalise deux photographies de l'engin (Fig. 1 et 2), portant pour légende tant en anglais qu'en français « Tram-Car à vapeur sans feu et à condensation complète⁶³ ». Une de ces photos figurera à l'exposition internationale de Paris en 1878, avec les plans⁶⁴. Peut-être figura-t-elle aussi à l'exposition de Philadelphie organisée en septembre 1876, où Bède exposait trois machines textiles (qui lui valurent un prix)⁶⁵. Les essais en rue reprennent au même moment et se poursuivent jusqu'en octobre, en rencontrant un vif succès auprès des enfants et des passants, autorisés à voyager dans le véhicule⁶⁶. Après quoi la machine est expédiée à Bruxelles (puisque le projet de réseau verviétois est alors bloqué en Justice, les concessionnaires de 1871 ayant attaqué la Ville suite à l'autorisation de la ligne provisoire), où la Société générale de Tramways l'expérimente brièvement au début de 1877 sur une ligne allant du rond-point de la rue de la Loi jusqu'à l'impasse du Parc⁶⁷.

Trois ans plus tôt, en décembre '73, un premier essai de tram à vapeur avait été peu concluant à Bruxelles en raison du bruit et des fumées ; par contre, le tram (de fabrication anglaise) qui avait été essayé en présence du bourgmestre au printemps 1874 correspondait quasi en tous points à celui de Bède ; puis les « Tramways bruxellois » avaient expérimenté sur leur ligne du bois de la Cambre un tram à vapeur « classique » en septembre '75 et juin '76, avec des avis mitigés dans la presse⁶⁸. Selon Bède, l'expérimentation de sa machine fut aussi concluante à Bruxelles qu'à Verviers, même si dans la capitale elle se limita à trois voyages ; la machine disposait d'un réservoir supplémentaire qui lui permettait d'emporter cette fois 3.700 litres d'eau chaude, ce qui amenait son poids total à 12 tonnes et demi, 14 tonnes avec des voyageurs⁶⁹.

Était-ce parce que la « Société générale de Tramways » ne disposait pas encore de réseau dans la capitale⁷⁰, ou parce que son tram ne semblait rien apporter de plus par rapport à celui expérimenté en 1874, mais la presse bruxelloise n'évoqua pas cet essai⁷¹ et on n'entendit plus parler du tram Bède, ni là ni ailleurs. Selon un spécialiste de l'histoire de la traction à vapeur, André Dagant, c'est parce que ce dernier était trop similaire au système que le Français Léon Francq allait expérimenter à partir de 1878 à Paris et en 1880 à Lille que le tram verviétois ne trouva pas preneur⁷².

Lorsqu'en 1880, Verviers lance son cahier des charges pour un réseau de tram, il n'y est question que de traction hippomobile. Personne dans la presse ou au Conseil communal ne rappelle le prototype de 1875, pas plus que la ligne provisoire démontée en juillet 1877 après quelques tensions entre la Ville et l'entreprise de

62 *La Gironde*, 18 mars 1876 (consulté en ligne sur le site de la Bibliothèque Nationale de France).

63 Communication de M. Henrard, propriétaire d'un des deux clichés originaux.

64 *L'Ingénieur-conseil à l'exposition de Paris*, 1878, p. 11.

65 *L'Union libérale*, 2 août et 30 septembre 1876, 8 mai 1877.

66 *L'Union libérale*, 25 septembre et 31 octobre 1876.

67 *L'Ingénieur-conseil*, 1883, p. 2 et 13.

68 CALLISTO 2018 et 2019 (consultés en ligne) : *La Meuse*, 19 décembre 1873 ; *L'Echo du Parlement*, 11 avril 1874 et 3 juillet 1876 ; *L'Indépendance belge*, 1^{er} mai 1874, 8 octobre 1875, 2 juin et 2 juillet 1876 ; *Le Journal de Bruxelles*, 19 septembre 1875, 3 juin, 18 juillet et 23 août 1876.

69 Bède donne tous les résultats chiffrés de l'expérience bruxelloise quant au mode d'action de la vapeur et aux performances atteintes dans *L'Ingénieur-conseil*, 31 août 1883.

70 Ce ne fut le cas qu'à partir de 1889, au départ de la Bourse (sous le nom de « Société générale des chemins de fer économiques ») ; jusque-là elle exploitait seulement des réseaux dans cinq villes italiennes et une localité près de Düsseldorf.

71 Dont je n'ai pas trouvé de traces non plus dans les procès-verbaux des séances du Conseil communal, consultés en ligne sur le site des Archives de la Ville de Bruxelles de 1876 à 1878.

72 DAGANT 1974, p. 205. Merci à M. Roland Dussart-Desart pour m'avoir signalé cet ouvrage. Dagant évoque un troisième essai du tram Bède qui aurait eu lieu à Lille en 1877, mais nous n'avons trouvé aucune trace de celui-ci dans les procès-verbaux du Conseil communal de Lille consultés de 1877 à 1883, pas plus que dans les Rapports annuels du maire de Roubaix pour la même période : les premiers essais de trams à vapeur, dans ces deux cas, se font en 1880 avec des systèmes français (Hugues puis Franck).

construction dont Adrien Houget avait repris seul la direction en mars précédent⁷³. Il n'est même pas prévu que la première ligne passe par Gérardchamps⁷⁴. Restaient deux photos ...

4. La troisième vie d'Emile Bède

Au printemps 1877, c'est Adrien Houget puis, dès juillet, son directeur L. Nouquiez qui, en tant que liquidateurs, signent les courriers de « Bède et Cie en liquidation »⁷⁵. En septembre, l'entreprise devient « Société anonyme pour la construction de machines »⁷⁶. Son dirigeant, Adrien Houget, meurt le 5 avril 1879. Emile Bède est devenu Bruxellois à ce moment⁷⁷ et le restera jusqu'à son décès en 1914. Il a fondé dans la capitale un bureau d'ingénieurs-conseils, où deux de ses trois fils le secondent. Il s'y occupe activement d'acquisition de brevets pour lui ou des investisseurs⁷⁸, et devient un expert en ce domaine⁷⁹.

Bède publie aussi une revue de vulgarisation⁸⁰ consacrée aux problématiques de la propriété intellectuelle⁸¹ et aux questions techniques (il y consacra de nombreuses pages à l'électrification des tramways). L'ancien professeur d'Université et ancien constructeur mécanicien se passionne désormais pour l'électricité et la téléphonie, née en 1876. Depuis Bruxelles et avec l'aide de son fils Armand, il installe le premier réseau de téléphonie verviétois⁸² en 1879, le premier réseau dans la capitale deux ans plus tard, puis ceux de Milan, Odessa et Moscou⁸³. Dans la première *Histoire de la téléphonie*, qu'il publie en 1881 (juste avant de revendre son réseau à la Compagnie Bell l'année suivante), il prédit l'avenir planétaire de celle-ci pour autant selon lui qu'elle reste aux mains du privé⁸⁴. Ce libéral convaincu⁸⁵ siège, plutôt discrètement⁸⁶, au Conseil communal de Bruxelles de 1884 à 1895, durant une bonne partie du maïorat de Charles Buls, ce qui nous vaut de posséder un beau portrait de lui à l'âge de 59 ans (Fig. 5)⁸⁷. Il fait aussi partie des premiers photographes amateurs : à la fin du siècle, il est membre honoraire du « Club d'amateurs photographes de Belgique »⁸⁸. Entre 1897 et 1903 enfin, il dépose encore au moins huit brevets d'inventions liées à la traction électrique⁸⁹.

Resté « affectueusement attaché à Verviers où on le revoyait souvent dans les milieux industriels et commerciaux »⁹⁰, le constructeur de l'unique tram verviétois mourut à l'âge de quatre-vingt-six ans le 19 mars 1914, sept ans après son épouse.

73 *L'Union libérale*, 21 mars, 21 avril et 9 juillet 1877.

74 *Pétition (...)*, 20 février 1880 (Archives communales de Verviers, dossier 16.44.623).

75 Lettres de la société Bède et Cie adressées au Collège communal de Verviers en date des 21 janvier, 21 mars et 7 juillet 1871.

76 La firme redeviendra « Ateliers Houget » à l'occasion de son centenaire en 1923 et jusqu'à la fusion avec Duesberg-Bosson quarante ans plus tard.

77 La Société industrielle et commerciale lui octroie le titre de « membre honoraire » en novembre 1878 (*Bulletin ...*, 1878, p. 148). Je n'ai pas d'explications sur ce changement de cap professionnel. Juste des supputations.

78 Ainsi, en 1899, il sert d'intermédiaire pour l'achat des brevets américains des machines du Solvent belge.

79 *La Propriété industrielle*, 30 juin 1898, p. 89. Son fils Georges lui succédera (*Idem*, 30 juin 1910, p. 82).

80 *L'Ingénieur-conseil* paraît de 1878 à 1893. Une collection partielle existe à Verviers et une série complète à la Bibliothèque Royale.

81 Il y démontre en 1882 un plagiat d'une de ses machines textiles par Célestin Martin puis en 1886 par Ernst Gessner (*L'Ingénieur-conseil*, 1886, p. 5-8).

82 *L'Union libérale*, nécrologie d'Emile Bède, le 20 mars 1914.

83 *L'Ingénieur-conseil*, 13^e année, 1890. Nécrologie d'Armand Bède décédé à l'âge de 31 ans.

84 BÈDE 1881, p. 113. Les abonnés verviétois au téléphone étaient 284 en 1887 (*Guide du Commerce ...*, 1887).

85 Mais non franc-maçon, vérification faite.

86 MIHAEL 1998, p. 1015.

87 Archives de Bruxelles, dossier sur Emile Bède. Le portrait se trouve dans un album réalisé en hommage à Buls en 1884. Merci aux archivistes de la Ville Bruxelles, Max Recollecte et Nadège Guichard, pour leur aide.

88 Voir la fiche à son nom dans l'annuaire des photographes belges, sur le site web FotoMuseum (<https://fomu.atomis.be/index.php/association-belge-de-photographie;isaar>).

89 Voir le lien <https://patents.google.com/?assignee=Emile+Bede>.

90 *L'Union libérale*, 20 mars 1914.



Fig. 5 : Emile Bède en 1884, dans Album en hommage à Charles Buls, collection des Archives de la Ville de Bruxelles.

Bibliographie

- 1845, *Analyse des inventions brevetées en Belgique (...) et tombées dans le domaine public*, 1^{re} série, Bruxelles, Weissenbruch.
- ARCHIVES COMMUNALES DE VERVIERS, série « Travaux », dossiers 16.42.4492 et 16.44.623 et classeur « Entreprises », à Houget.
- BEDE E.
- 1878, *L'Ingénieur-conseil à l'exposition de Paris*, Bruxelles.
- 1881, *La téléphonie. Histoire, description et application des téléphones*, Bruxelles, Lefèvre et Paris, Baudry.
- BEDEUR M.
- 1997, *Pionniers verviétois de l'automobile*, Verviers, Nostalgia, 1997.
- s.d., « La pompe du Brou et le buste de Napoléon », dans *Temps Jadis*, n° 61, Verviers, p. 18-21.
- Bulletin de la Société industrielle et commerciale de Verviers*, années 1875-1881 et 1884.
- Bulletin des lois de la République française*, volume 21, 1881.
- CALLISTO (BLOG)
- 2015, 2018 et 2019, « Bruxelles et la locomotive de tramway (1873-1889) », « Essais de traction vapeur sur la ligne du bois de la Cambre 1875 », « Les voitures 51 à 60 et l'effectif du matériel roulant des Tramways bruxellois entre 1875 et 1880 », « Albert Vaucamps et l'omnibus à vapeur 1873-1874 ».
- CHAMBRE DE COMMERCE DE VERVIERS
- 1878, « Verviers, son industrie, son commerce », dans *Bulletin de la Chambre de commerce*, Verviers, p. 49-69.
- DAGANT A.
- 1974, *125 ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique*, Bruxelles, L'Institut Archéologique.
- DEHOUSSE N.M.
- 2001, « Emile Bède » dans *Nouvelle biographie nationale*, vol. 6, Bruxelles, Palais des Académies, 2001, p. 31.
- D'HUART T.
- 2016, *Victor Besme et les extensions de Verviers sous Léopold II*, Verviers, CSHV, 2016.
- Etat de l'Instruction moyenne en Belgique 1842-1848. Rapport présenté aux Chambres (...)*, Bruxelles, 1849.
- FELLINGUE E. (DIR.)
- 1976, *Les tramways au Pays de Liège*, tome 1, Liège, GTF.
- FOHAL J.
- 1928, *Verviers et son industrie il y a 85 ans : 1843*, Verviers, Leens.
- FONTAINE H.
- 1874, *Description des machines les plus remarquables et les plus nouvelles présentées à l'exposition de Vienne*, Paris, Baudry.
- GILON E.
- 1874, *Guide de Verviers*, Verviers.
- HALLEUX R.
- 2003, *Cockerill*, Liège, Perron.

HENRARD G.

2006, *Verviers, ville et région parcourues en tram*, Dison, Sabel.

HEMARDINQUER J.-J.

1964, « Une dynastie de mécaniciens anglais en France : James, John et Juliana Collier », dans *Revue d'histoire des Sciences*, 17/3, p. 193-208.

HOUGET

s.d., Dépliant de présentation de l'entreprise, vers 1960, exemplaire annoté conservé au Centre de documentation sur la Laine.

HOUGET & TESTON

s.d., Catalogue non daté (1875 d'après la datation des dessins) conservé au Centre de documentation sur la Laine.

JARRIGE J.

2019, « Les tondeurs européens à l'épreuve des mécaniques (1750-1850) », dans MAITTE C. ET AL. (dir.), *La gloire de l'Industrie*, Presses universitaires de Rennes, p. 279-299.

Joris F.

1982, *Histoire des Métallurgistes verviétois*, Liège, Fondation André Renard.

2007, *L'Athénée de Verviers et ses devanciers*, Verviers, ARV.

Journal de Verviers, années 1826 et 1840.

KNOTT J.

2002, « L'essor de la technologie textile », dans JORIS, Freddy (dir.), *Le XIXe siècle verviétois*, Verviers, CTLM, p. 33-44.

La locomobile, article mis en ligne en 2014 sur le blog Photographie 3 D primitive.

LE ROY A.

1869, *Liber memorialis : l'Université de Liège depuis sa fondation*, Liège, Carmanne.

L'Ingénieur-conseil, années 1885 à 1891.

LONGTAIN I.

1987, *Histoire de la machine textile verviétoise*, Dolhain, Hexachordos.

MIHAEL B.

1998, « Un mouvement culturel libéral à Bruxelles dans le dernier quart du XIXe siècle : la néo-renaissance flamande », dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, p. 979 – 1020.

Pasicrisie belge, 3e série, IIe partie, Arrêts des Cours d'appels, 1887.

PASLEAU S.

1997, *John Cockerill, itinéraire d'un géant industriel*, Liège, Perron.

PASLEAU S. (DIR.)

2005, *200 ans au service d'une région et de ses entrepreneurs*, Verviers, CCIV.

Procès-verbaux des séances du Conseil communal de la Ville de Bruxelles, années 1876 à 1878.

Procès-verbaux des séances du Conseil communal de Lille, années 1879 à 1881.

PAYEN J.

1984, « La position de la France dans l'industrie européenne des machines à vapeur au XIXe siècle », dans *History and Technology*, vol. 1.

Rapport du maire de Roubaix pour l'année (..), 1878 à 1883.

Recueil industriel, manufacturier, agricole et commercial (...), Paris, 1837.

REMEMBER (pseudonyme de NICOLET, Jean-Lambert)

2009 (rééd.), *Nos Anciens, 1901-1905, Verviers, Vieux-Temps.*

RENARDY C.

2017, *Le château Cockerill à Seraing, Namur, IPW.*

RENIER J.-S.

1881, *Histoire de l'industrie drapière (...) dans l'arrondissement de Verviers des origines à nos jours, Liège.*

SOUVESTRE P.

1907, *Histoire de l'Automobile, Paris, Dunod et Pinat.*

L'Union libérale, années 1866, 1875-1879, 1914.

VAN DER HERTEN B. ET AL. (dir.)

1995, *La Belgique industrielle, Bruxelles, Crédit Communal.*

VAN NECK A.

1979, *Les débuts de la machine à vapeur dans l'industrie belge 1800-1850, Bruxelles, Palais des Académies.*

WEBER A.

1899, *Essai de Bibliographie verviétoise, volume 1, Verviers, Féguenne.*



Cet ouvrage rassemble les contributions d'amis et collègues amateurs de patrimoine, archéologues, historiens et anciens élèves (clin d'œil particulier), tous aussi passionnés que l'est Patrick Hoffsummer, et qui ont tenu à participer à cette œuvre collective remise à l'occasion de sa retraite en qualité de Professeur de l'Université de Liège. Chacun a exploité un sujet qui le liait à de bons souvenirs et d'expériences passées avec lui. Ainsi, au travers de sept grands thèmes, les articles développent les intérêts communs partagés avec le récipiendaire : *Des hauts et des bois, Un sujet qui date, De briques et de broc, De fond en comble, Au feu !, Récits rocambolesques, Bon voyage !* Autant d'attentions qui reflètent la curiosité du Professeur Hoffsummer et l'importance qu'il porte au patrimoine.