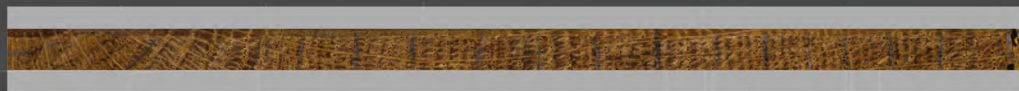


# Cerner le passé

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





## 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 verrières ?.....	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	



# Bibliothèque, livres et chemins de fer. Le voyage en train au 19<sup>e</sup> siècle à travers les collections des bibliothèques de l'Université de Liège

Oger Cécile

---

Université de Liège, ULiège Library, Place Cockerill 1, bat A3, 4000 Liège cecile.oger@uliege.be

Si de prime abord le lien entre les bibliothèques et le chemin de fer peut paraître ténu, on ignore souvent que le chemin de fer et son développement au 19<sup>e</sup> siècle sont à l'origine de publications qui transforment le monde de l'édition. Les collections des bibliothèques de l'université en conservent quelques témoins. Le sujet étant vaste, notre propos se centrera essentiellement sur les témoins du développement ferroviaire en Belgique et particulièrement dans la province de Liège au 19<sup>e</sup> siècle.

Il n'est guère surprenant, dans une université où les études d'ingénieurs sont organisées dès 1836, de trouver de nombreux ouvrages d'ingénierie et de technique au sein des bibliothèques. D'autant plus que le bassin industriel liégeois fut très impliqué dans le développement du chemin de fer tant par intérêt pour le transport des marchandises que pour le développement du transport des voyageurs.

Le développement du réseau ferroviaire belge débute en 1834, lorsque l'Etat décide la construction d'une ligne allant de Malines à Verviers via Louvain, Tirlemont et Liège avec un embranchement à Bruxelles<sup>1</sup>. Rapidement, les premières locomotives et wagons sont commandés en Angleterre ainsi que deux cents tonnes de rails au Pays de Galle<sup>2</sup>. Ces premiers rails vont être rapidement copiés par des usines implantées dans le Hainaut et à Seraing<sup>3</sup>. Le 5 mai 1835, la première ligne reliant Bruxelles à Malines est inaugurée (fig.1) et le développement du réseau se poursuit avec notamment l'arrivée du train à Ans (Liège supérieure) en 1838.

La société Cockerill jouera un rôle majeur dans le développement du réseau et du matériel ferroviaire. Elle produit des rails en fer ou en acier comme en témoignent ses catalogues<sup>4</sup>, mais aussi du matériel roulant dont des locomotives tant pour le transport des marchandises que des voyageurs. Les premières locomotives

---

1 DELMELLE 1977, p.8

2 Ibid., p.9

3 Ibid., p.9

4 *Album des fers, de la société Cockerill à Seraing Belgique* 1861



Fig. 1 : Adolphe Mertens d'après A. Heins, Le premier train de 1835 entre Bruxelles et Malines, lithographie en couleur, 200 x 645mm dans Cattier E., 1886, pl. 32-33. ULiège Library 68872C. Cliché ULiège Library.

fabriquées en Belgique sortent des ateliers Cockerill en décembre 1835<sup>5</sup>. Les machines à vapeur conçues et fabriquées à Seraing équiperont de nombreuses compagnies ferroviaires<sup>6</sup>. C'est également grâce à des machines à vapeur conçues et fabriquées par Cockerill que le train arrivera à Liège en 1842<sup>7</sup>. On peut avoir un aperçu de la production et des innovations des établissements Cockerill dans les albums que la firme fait publier entre 1859 et 1876. Ces Portefeuilles de John Cockerill<sup>8</sup> présentent en trois volumes les réalisations les plus remarquables de l'entreprise dont plusieurs modèles de locomotives et les installations pour le plan incliné permettant la liaison Ans-Liège à la gare des Hauts-Prés (fig.2)<sup>9</sup>.

Jusqu'en 1871, la machinerie installée à mi-chemin entre Ans et Liège permet de tracter les convois à l'aide de câbles. Par la suite, et ce jusque dans les années 1970, c'est une seconde motrice, en fin de convoi, qui poussera le train jusqu'au sommet du plan incliné.

L'extension du réseau vers Cologne se fera rapidement. Le train arrive à Verviers à la mi-juillet 1843 et atteint la frontière avec la Prusse le 1<sup>er</sup> novembre de la même année<sup>10</sup>. C'est plus ou moins à la même époque que le développement du réseau de chemin de fer entre dans sa seconde époque.

Dans la première moitié des années 1840, l'état belge s'engage dans une politique de concessions pour l'accroissement du réseau. Dans un premier temps, ce sont des compagnies essentiellement anglaises qui investissent dans la création de nouvelles lignes sur le territoire belge<sup>11</sup>. En 1845, une compagnie anglaise obtient la concession des lignes de Namur à Liège et des charbonnages du Centre à Manage et à Mons. Dans la foulée est fondée la *Société anonyme du chemin de fer de Namur à Liège*, avec ses extensions et les travaux débutent en 1846<sup>12</sup>. La gare de Namur est le point de départ du chemin de fer de Namur à Liège. La ligne principale suit la Meuse jusque Flémalle où elle franchit le fleuve au Val-Saint-Lambert. Elle se prolonge alors sur la rive droite, « traverse à niveau, à proximité du pont du Val-Benoît, le chemin de fer de l'Etat, avec lequel elle se raccorde dans les quatre directions et aboutit à la station de Longdoz après avoir franchi le bras de l'Ourthe à Fétine et à Froidmont. La branche qui prend origine à Flémalle continue sur la rive gauche pour se rattacher à

5 *Le Belge*, produite par Cockerill, sort de ses usines le 30 décembre 1835. Suivent à quelques mois d'intervalle, *L'Anversoise*, *l'Escaut* et la *Godfried de Bouillon*, puis d'autres firmes comme Regnier et Poncet ou Saint-Léonard vont également se lancer dans la production de locomotives. DELMELLE 1977, p. 79-80

6 Dans les années 1840, on peut y assembler jusqu'à 15 machines à la fois. LECOQ 1847, p. 39-40.

7 Henri Maus mit au point un système de deux plans inclinés séparés par un palier. Les convois étaient tractés sur chaque pente au moyen d'un câble de fer sans fin commandé par une machine à vapeur installée mi-chemin. Voir à ce sujet notamment GARELLA 1843.

8 COCKERILL et SADOINE 1859-1876.

9 COCKERILL et SADOINE 1866, pl. 117-120

10 DELMELLE 1977, p.13.

11 Ibid., p.13-14.

12 WARDY 1852, p. 2-3, 12.

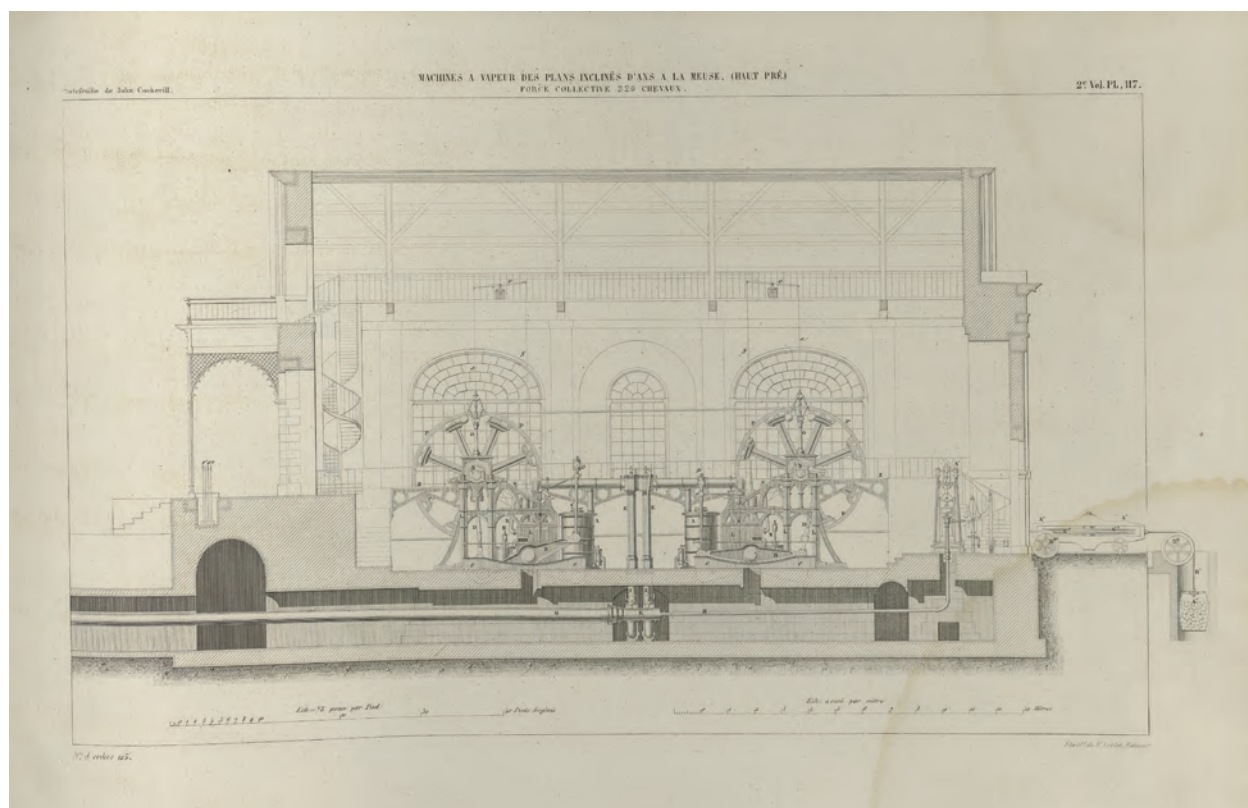


Fig. 2 : Machines à vapeur des plans inclinés d'Ans à la Meuse (Hauts Prés), dans COCKERILL J., SADOINE E., 2e volume, planche 117. ULiège Library R00236E(4). Cliché ULiège Library.

Liège au réseau de l'état et aller aux Guillemins<sup>13</sup>». Malgré de nombreuses difficultés techniques, les travaux sont achevés pour la voie principale en 1850 et 1851 pour les branches annexes<sup>14</sup>. La *Société anonyme du chemin de fer de Namur à Liège* (fig.3) publiée en 1852 un guide de voyage bilingue anglais-français<sup>15</sup> qui décrit les travaux effectués ainsi que les principaux ouvrages d'art sur l'itinéraire.

Ce guide n'est pas une première. Depuis l'avènement du chemin de fer, on assiste à un développement de ce type d'ouvrages. Avec le train, le voyage change sur bien des points. Il devient plus confortable, plus rapide et plus facile. Le voyage d'agrément en famille se développe. S'il existait bien des guides avant l'invention du chemin de fer, celle-ci va profondément modifier la forme de ces ouvrages. Parallèlement au développement des lignes à travers le continent, les maisons d'édition telles que Baedeker ou Murray adaptent leur politique éditoriale en proposant des guides correspondants aux nouvelles destinations accessibles en train. Ces guides sont de précieux témoins de la manière de voyager et livrent de nombreuses informations sur l'histoire des réseaux ferroviaires.

Dans le monde francophone, c'est incontestablement Louis Hachette qui va révolutionner le monde de l'édition en faisant du développement du réseau ferroviaire français puis étranger, un axe de sa politique éditoriale. En 1851, Louis Hachette, s'inspirant du libraire et diffuseur britannique W.H. Smith, décide de créer une nouvelle collection de livres destinés à un public large qui utilise ce nouveau moyen de locomotion<sup>16</sup>. C'est ainsi que naît *La Bibliothèque des chemins de fer* qui comporte sept collections identifiables par la couleur des couvertures. Une des collections est consacrée aux guides itinéraire et touristique (*guide Cicerone*), les autres

13 Ibid., p. 8.

14 Ibid., p. 12.

15 WARDY 1852

16 MORLIER 2011, p. 1.



collections proposent des ouvrages dont le but est d'« Occuper agréablement les loisirs forcés [des voyageurs] pendant le trajet, leur fournir des renseignements exacts et complets sur tout ce qui peut les intéresser en route et dans les lieux où ils séjournent ; les amuser honnêtement et leur être utile, voilà le but qu'elle [la collection] se propose, voilà sa double devise. Les nombreux volumes dont se compose la *Bibliothèque des Chemins de fer* seront rédigés exprès, ou tirés des meilleurs auteurs français et étrangers, anciens et modernes<sup>17</sup>». Ces livres sont vendus dans les gares où Hachette installe dès 1852 des « bibliothèques » qui rencontreront un grand succès<sup>18</sup>. Les collections littéraires et jeunesse rééditent des classiques de la littérature. Tout comme pour les guides touristiques, Hachette achète également des fonds d'éditeurs, ce qui lui permet de proposer des ouvrages d'auteurs contemporains comme Georges Sand par exemple<sup>19</sup>. Les textes doivent être politiquement corrects, conformes aux bonnes mœurs et courts. C'est ainsi que de nombreux ouvrages sont expurgés ou adaptés<sup>20</sup>. Côté littérature enfantine, Louis Hachette qui négocie l'implantation de bibliothèques sur les lignes de la *Compagnie des Chemins de fer de l'Est*, favorise la transaction en proposant à son directeur, Eugène de Ségur, de publier les œuvres de son épouse<sup>21</sup>. C'est ainsi qu'Hachette publie dans *La Bibliothèque des chemins de fer*, *Les nouveaux contes de fées* en 1856 et *Les petites filles modèles* en 1858. Il propose ainsi une littérature jeunesse plus divertissante que les rééditions des auteurs classiques qui constituaient jusqu'alors la collection destinée aux enfants<sup>22</sup>.

La présentation matérielle des ouvrages est également conçue en fonction de son usage. Ce sont des « ... in-16, à couverture lisible et sobre, dont la couleur varie selon les sections : rose pour la littérature enfantine, rouge pour les guides, verte pour l'histoire et les voyages, cuir pour la littérature française, jaune pour la littérature étrangère, bleue pour l'agriculture et l'industrie, saumon pour les inclassables. En quatrième de couverture, une vignette représentant une locomotive rappelle le titre de la collection. Son prix varie de 50 centimes à 3,50 F, le plus souvent établi entre 1 et 2 F.<sup>23</sup>». La *Bibliothèque des Chemins de fer* est donc une petite collection bon marché.

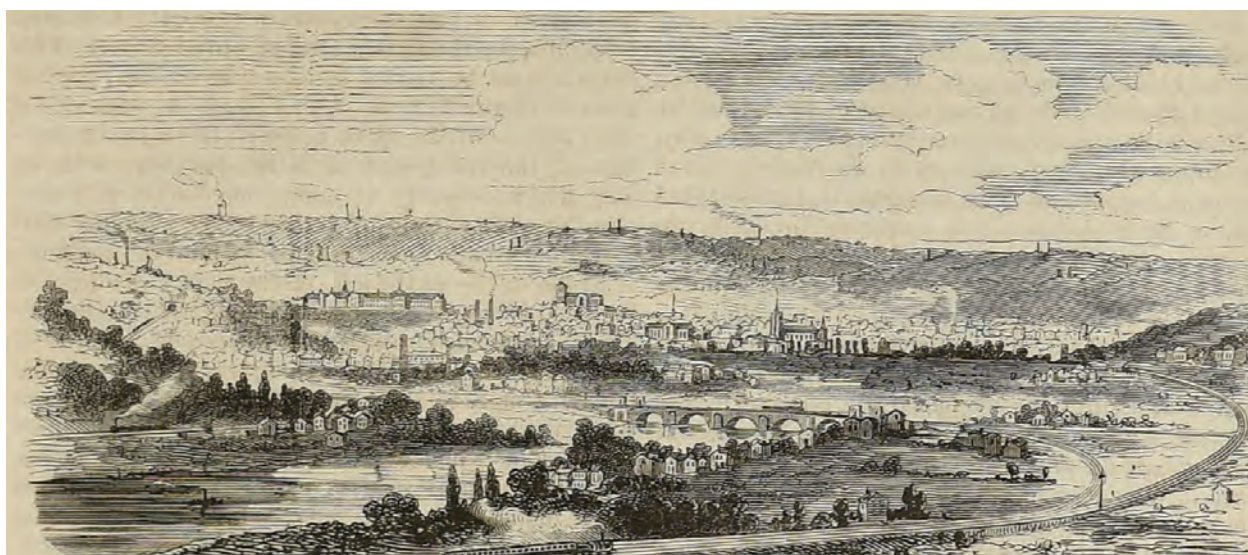


Fig. 3 : Lacoste et Brown d'après Louis Huard, Vue de la ville de Liège, gravure sur bois, 60 x135 mm, dans WARDY E., 1852, p. 123. Cliché ULiège Library.

17 Cité dans PARINET 1993, p. 103.

18 Au fur et à mesure de l'extension des réseaux, le nombre des bibliothèques de gare augmentera : de 43 en 1853, il passe à 179 en 1896. Voir au sujet des bibliothèques de gare : PARINET 1993.

19 Ibid., p. 103.

20 Ibid., p. 104

21 HARCHI 2018, p.130-131.

22 On y trouvait des rééditions d'auteurs tels que Zulma Carraud, Sophie de Barw, Charles Perrault, La Fontaine...

23 PARINET 1993, p. 104.

Hachette n'est pas le seul à publier des guides des voyageurs, des chemins de fer,... Ils sont nombreux et tentent chacun de se démarquer par leur ton et des informations différentes. Parmi les nombreux guides conservés dans les collections de la bibliothèque, nous en avons sélectionnés quelques-uns riches en informations sur le réseau belge et de la région liégeoise en particulier.

Un des plus anciens guides belges est *Le guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de la Belgique* publié par J. Duplessy en 1842<sup>24</sup>. Dans son introduction, l'auteur manifeste son enthousiasme : « Le développement rapide des chemins de fer en Belgique, dû à la sollicitude du gouvernement et à l'administration si éclairée et si active de M. le ministre des travaux publics, les nouvelles sections, les nouvelles lignes qui vont bientôt s'ajouter aux diverses sections, aux diverses lignes déjà livrées à la circulation, le nombre immense de voyageurs qui, grâce à la promptitude autant qu'à la commodité de ce merveilleux moyen de communication, parcourt journellement le royaume, rendaient, en quelque sorte, indispensable la création d'un ouvrage qui vînt apprendre au voyageur étranger, ou rappeler au voyageur belge.... ». Edité dans un format commode et portatif, le guide donne un état précis du développement du réseau ainsi qu'une carte de celui-ci. Lorsque le guide est rédigé, la liaison entre Ans et Liège est toujours en travaux, elle sera inaugurée quelques mois plus tard.

A côté des guides belges, les guides étrangers, dont ceux publiés par Hachette, ne manquent pas d'intérêt. Dans la collection des *guides-Joanne* éditée par Hachette, relevons celui *De Paris à Cologne, à Bruxelles, à Senlis, à Laon, à Dinant, à Givet, à Luxembourg, à Trèves, à Maestricht, itinéraire descriptif et historique* publié en 1864<sup>25</sup>. A cette époque, le réseau belge est déjà très étendu et « ...se compose de lignes qui sont les unes possédées, les autres affermées par la Compagnie. Cette partie de l'exploitation a donné en 1862 des recettes, qui déduction faite des dépenses, s'élèvent à 3 461 899 fr. 39c. Mais l'importance des lignes Nord-belges, bien que constamment en progrès, ne doit pas se juger seulement par le résultat que nous venons d'indiquer et par les bénéfices plus considérables qu'elles promettent pour l'avenir ; elles contribuent puissamment à l'alimentation des lignes françaises<sup>26</sup>. » Ces informations, qui ne trouvent plus leur place dans les guides actuels, sont fréquentes à l'époque. Une des caractéristiques des guides Joanne, c'est qu'ils se targuent de l'exactitude et de la complétude des informations. Ainsi, « Ce livre, comme tous ceux de la collection à laquelle il appartient, offre aux voyageurs des notions précises sur la topographie, l'histoire, l'industrie, le commerce, la population des localités desservies par le chemin de fer ; des renseignements de toute nature, vérifiées aussi scrupuleusement que possible, sur les hôtels, les correspondances, etc. ; il décrit, en outre, ceux des points voisins des lignes ferrées qui peuvent servir de but à des excursions intéressantes<sup>27</sup>. » On y apprend que le trajet Paris-Cologne dure 11h40 minutes, qu'il y a deux convois express jusque Cologne par jour et qu'on y voyage seulement en première classe à partir de Paris. Deux autres trains, le train poste (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> classes uniquement) et un convoi ordinaire (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes) assurent également la liaison. Ces trains ont Liège pour arrêt et il faut acheter un billet supplémentaire jusque Cologne<sup>28</sup>.

Comme il est de coutume à l'époque, le guide s'attache à d'écrire les ouvrages d'art croisés et les entreprises qui bordent les voies. Dans la description de la ligne entre Liège et Cologne, l'auteur ne tarit pas de superlatifs pour décrire le trajet : « La ligne de Liège à Cologne, ouverte en 1843, et qui, jusqu'à Dolhain (10 kil. au-delà de Verviers), suit la vallée de la Vesdre, est la plus remarquable des voies ferrées de Belgique ; l'art a surmonté, pour cette œuvre colossale, d'énormes obstacles, et la nature a prodigué, sur une partie du trajet, les beautés les plus diverses<sup>29</sup>. » Dès la sortie des Guillemins, on peut voir un premier ouvrage remarquable : le pont du Val-Benoit que l'auteur qualifie d'« un des plus beaux ouvrages d'art des chemins de fer belges », ce sont ensuite le château de Kinkempois, le village de Grivegnée et les usines de la *Vieille-Montagne* qui défilent sous les yeux des voyageurs avant d'arriver à la station de Chênée. La description se poursuit avec une attention particulière portée à la succession des tunnels entre les stations. Un chapitre du guide est également consacré au voyage de Paris à Spa. A cette époque la ligne Pepinster-Spa ouverte depuis 1855 et qui doit

---

24 DUPLESSY 1842.

25 MOREL 18647

26 MOREL 1864, p. X.

27 Ibid., p. XII.

28 Prix jusque Liège : 37 fr 40c., 29fr 55c., 20fr 05c. Ibid., p. 1.

29 Ibid., p. 239.

se prolonger jusqu'au grand-duché de Luxembourg appartient à la *Société du Luxembourg*<sup>30</sup>. Deux stations séparent Pepinster de Spa : Theux et La Reid. Après quelques mots sur Theux, l'auteur consacre un passage au château de Franchimont. Le texte est largement emprunté au guide *Spa et ses environs. Itinéraire descriptif et historique* rédigée par Adolphe Joanne et publié en 1855 qui tire lui-même la description du château de l'ouvrage *Ruines et Paysages en Belgique* d'Eugène Gens<sup>31</sup>. Un des attraits des guides Joanne est de proposer une série d'illustrations qui présentent les points remarquables du trajet. Elles permettent de découvrir les ouvrages d'art les plus importants comme le tunnel de Trooz, mais aussi quelques monuments remarquables comme le château de Mazure ou le château de Franchimont (fig. 4).

Au fil du temps, la collection des *guides-Joanne* s'est étoffée de nouveaux formats tels les *guides Diamant* consacrés à des lieux de villégiatures ou à une région. Il n'est donc pas surprenant que la collection consacre

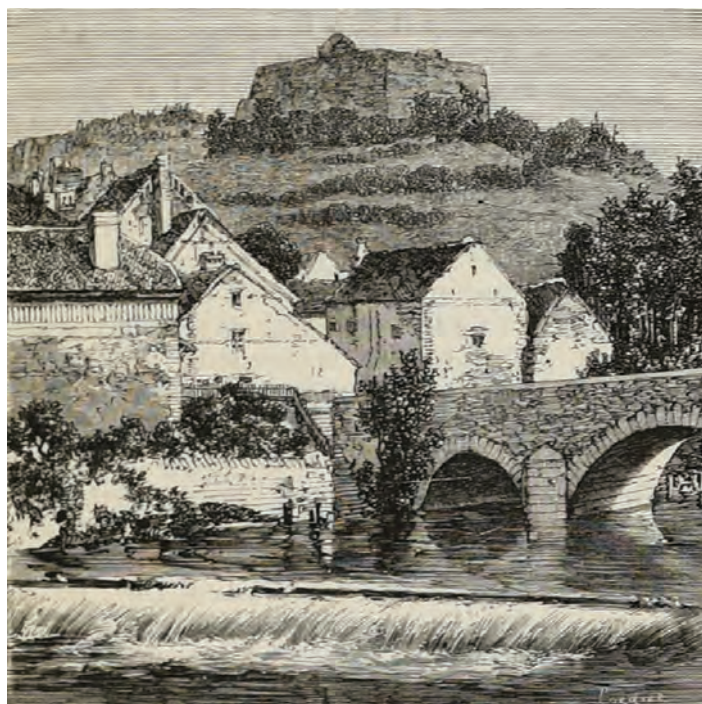


Fig.4 : Cordier, Château de Franchimont, gravure sur bois, dans MOREL A., 1864, p. 405. ULiège Library XXIII.193.37. Cliché ULiège Library.

un guide à *Spa et sa région*<sup>32</sup>. Comme l'indique Adolphe Joanne, « Toutes les mentions et recommandations contenues dans le texte des guides Joanne sont entièrement gratuites ». Pour le trajet de Paris à Spa en passant par Liège, le guide renvoie aux autres titres de la collection pour se concentrer sur le trajet de Liège à Pepinster et de Pepinster à Spa. Comme il est de coutume à cette époque, le guide décrit les ponts, les industries situées le long du parcours et aussi les petites villes et villages traversés. Ainsi, on peut y lire à propos de Theux : « Il n'a absolument rien d'intéressant <sup>33</sup> ». La description de la suite du trajet est plus constructive : « Le chemin de fer, qui tantôt côtoie la rivière, tantôt traverse de petites tranchées, franchit la Hoëgne sur un pont de quatre arches près du hameau de Marché, et au-dessous des belles ruines du château de Franchimont, presque entièrement couvertes de lierre. ». La présentation du château est similaire à celle faite dans les éditions antérieures des guides Joanne.

*La Belgique en poche*, édité par les guides Conty<sup>34</sup> présente une organisation des informations différente. Le guide est structuré en fonction des deux « voyages

circulaires à prix réduits organisés sur le chemin de fer de l'Etat belge. ». Avec un billet d'une validité de 15 jours, ils est possible de faire le circuit : Bruxelles (Nord), Malines, Louvain, Liège, Verviers, Pepinster, Spa, Pepinster, Liège, Huy, Namur, Dinant, Namur, Bruxelles. On y trouve les informations d'usage pour les voyageurs, comme la mention des buffets, des hôtels...En 1881, il faut encore 1h25 pour se rendre de Liège à Spa en changeant de train à Pepinster. La gare de Pepinster assure depuis 1855 la jonction entre la ligne Liège-Verviers et la ligne qui vient du Luxembourg, exploitée par la *Société royale grand-ducale des chemins de fer de Guillaume-Luxembourg*. Pour le confort des voyageurs, on trouve à la gare, un buffet et une bibliothèque. Le guide présente également les curiosités à voir sur le trajet entre Pepinster et Spa dont « Les ruines de Franchimont n'ont pas par elles-mêmes rien de bien curieux ; mais ce que l'on cherche en allant aux

30 LAMMALE 1953, p. 52, 55.

31 GENS sd.

32 JOANNE 1870

33 JOANNE 1870, p. 57.

34 CONTY 1881.

ruines, c'est le paysage, le panorama et surtout la belle nature. Le château de Franchimont n'est aujourd'hui qu'un monceau de ruines ; on n'y trouve plus qu'une porte, un vestige d'escalier, de tour et quelques pans de murailles. – Vue splendide du haut des ruines<sup>35</sup> ».

Les guides de ce type sont nombreux et si l'on s'intéresse à leurs contenus, on observe que dans l'ensemble, ils diffèrent assez peu. Selon la ligne éditoriale choisie, ils sont plus ou moins complets, s'attardent plus sur les informations pratiques pour les voyageurs ou sur la description des lieux remarquables. C'est ainsi que l'on retrouve de nombreuses mentions plus ou moins longues concernant le château de Franchimont, avec parfois des précisions pratiques comme « la clé est au village à g.<sup>36</sup> ».

Sur bien des points, les guides de voyages sont proches des albums pittoresques qui sont très en vogue tant en Belgique qu'en France dans la première moitié du siècle<sup>37</sup>. Les descriptions dans les guides « entremêlent les postures du voyageur en quête de pittoresque et du savant avide de précisions historiques et archéologiques<sup>38</sup> ». Les guides s'inspirent également de ces albums qui servent de source pour les rédacteurs. Les albums consacrent aussi une part importante aux progrès de l'industrie et du chemin de fer. Ainsi dans *La Belgique monumentale historique et pittoresque*<sup>39</sup>, un chapitre est consacré à *La vallée de la Vesdre et chemin de fer*. La même année, l'auteur des *Délices de la Belgique*<sup>40</sup> consacre également quelques pages à la ligne de chemin de fer qui sillonne la vallée. Le texte de ces ouvrages est enrichi de nombreuses gravures qui mettent en exergue les entreprises, ouvrages d'art et monuments importants. Comme dans les guides de voyages, on y voit les ouvrages d'art les plus impressionnants tel le pont du Val-Benoît, le tunnel de Chaudfontaine, le viaduc de Dolhain et l'impressionnant Hammerbrücke à double niveau d'arches. Parmi les autres monuments remarquables figure bien entendu le château de Franchimont.

Dans les guides, les illustrations sont plus ou moins réalistes et selon les éditions, il peut s'agir de simples vignettes ou de gravures en pleine page. Si on compare les gravures proposées dans les différents guides, elles donnent une image assez variable du château (fig.4 et fig. 5). L'illustration du *Guide illustré du voyageur en Belgique...*<sup>41</sup> semble s'inspirer de la lithographie publiée dans le *Voyage pittoresque dans le royaume des Pays-Bas*<sup>42</sup>. L'illustration, plus tardive, publiée dans le guide Joanne, semble appartenir à une autre tradition iconographique que l'on retrouve notamment dans *Les délices du pays de Spa et de ses environs*<sup>43</sup>. Il est bien difficile de se faire une idée de la véracité de ces représentations car pour cette époque, il existe peu de témoignages fiables<sup>44</sup>. Si l'on se réfère au dessin de Turner<sup>45</sup> et à quelques cartes postales plus tardives qui montrent le château selon le même point de vue, il semble que l'illustration proposée par le guide Joanne soit plus conforme à la réalité.

Notre regard contemporain peut s'étonner de la place que l'on réserve à la ligne de la vallée de la Vesdre dans les ouvrages du 19<sup>e</sup> siècle. Sa réalisation a demandé de nombreuses prouesses techniques. De passage dans la vallée pour se rendre sur le Rhin, Victor Hugo écrira à propos des ouvriers : « Ces fourmis font une œuvre de géants<sup>46</sup> ». Dès son inauguration, elle est parcourue par de nombreuses personnalités étrangères qui se rendent à Spa ou en Allemagne. Cette ligne incarne le progrès et le confort du chemin de fer, fierté de l'état belge, et participe à la confirmation du sentiment national<sup>47</sup>.

35 Conty 1881, p. 222-223.

36 BAEDEKER K., *Belgique et Hollande y compris Le Luxembourg. Manuel du voyageur*, Leipzig-Paris, 1897, p. 67. ULiège Library 15856 A

37 MICHAUX 2019, p.26.

38 Ibid., p.26.

39 BARON 1844, t. II, p. 202 et suivantes.

40 WAUTERS 1844, p. 326 et suivantes.

41 *Guide illustré du voyageur en Belgique : présentant les vues des localités les plus intéressantes ; une carte ; un itinéraire des chemins de fer exécutés, et un aperçu des chemins de fer en projet* [1843]

42 Jean-Baptiste Madou d'après un dessin du général de Howen (1774-1848), édité par l'imprimeur-lithographe Marcellin Jobard dans [de CLOET, Jean-J.] 1825, pl. 16.

43 Fourmois1839.

44 Voir à ce sujet HOFFSUMMER 2015.

45 Turner, *Marché de Theux et pont sur la Hoëgne*, croquis à la mine de plomb, TB CCLXXXVII 28v°-29r°, Londres, Tate Gallery. A propos des dessins et aquarelles de Turner représentant Franchimont voir POWELL 1992, p. 51, 167-169.

46 HUGO 1876, Lettre VIII.

47 MICHAUX 2019, p.33 n.42.

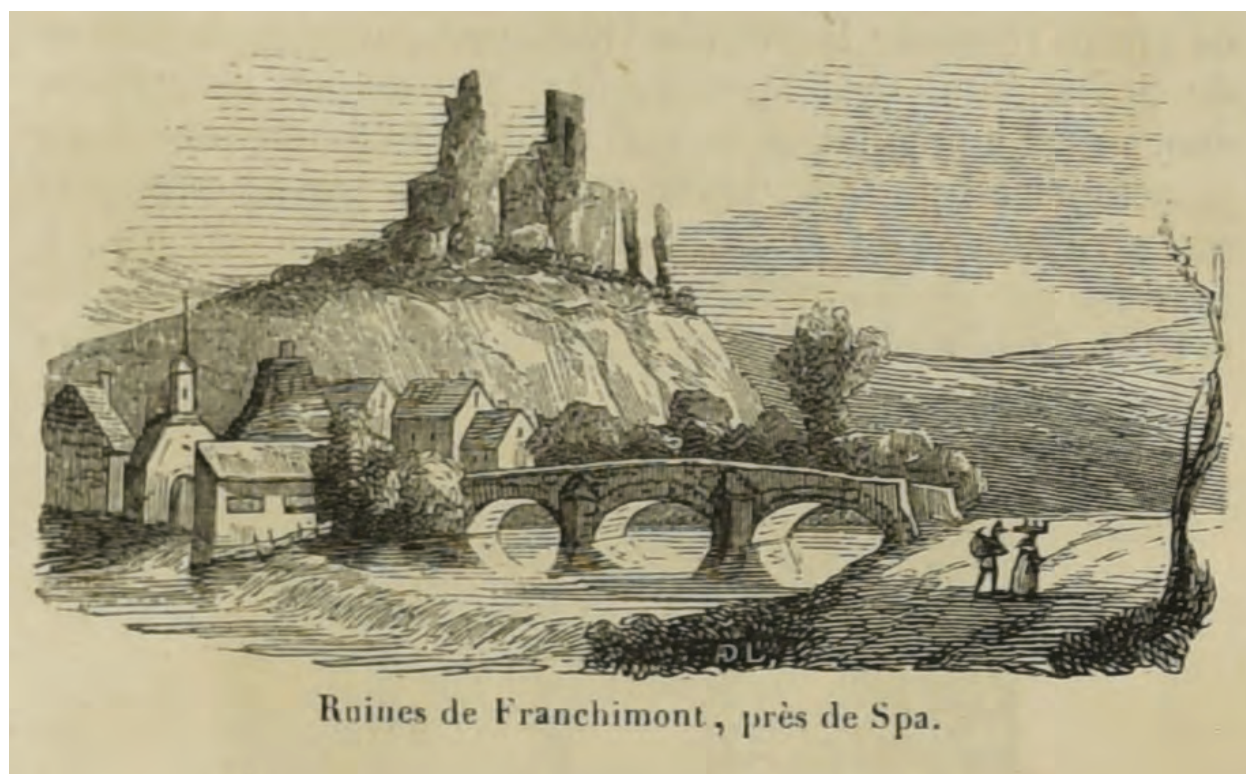


Fig. 5 : ADL, Ruines de Franchimont, près de Spa, gravure sur bois, 40 x 75mm, dans Guide illustré du voyageur en Belgique : présentant les vues des localités les plus intéressantes ; une carte ; un itinéraire des chemins de fer exécutés, et un aperçu des chemins de fer en projet, Bruxelles, [1843], p. 231. ULiège Library 1172A. Cliché ULiège Library.

## Bibliographie

*Album des fers, de la société Cockerill à Seraing Belgique*, Seraing, 1861.

BAEDEKER K., 1897, *Belgique et Hollande y compris Le Luxembourg. Manuel du voyageur*, Leipzig-Paris.

BARON A., 1844, *La Belgique monumentale historique et pittoresque*, Bruxelles.

CATTIER E., 1886, *Cinquantenaire des chemins de fer belges. Cortège Historique des moyens de transport 1835-1885*, Bruxelles.

[CLOET, J.-]. de], 1825, *Voyage pittoresque dans le royaume des Pays-Bas*, Bruxelles, de l'imprimerie lithographique et typographique de J.B.A.M. Jobard.

COCKERILL J., SADOINE E., 1859-1876, *Portefeuille de John Cockerill ou description des machines construites dans les établissements de Seraing depuis leur fondation jusqu'à ce jour*, Paris Liège.

CONTY H.-A. de, 1881, *La Belgique en poche*, Guide Conty, 3<sup>e</sup> éditions, Paris.

DELMELLE J., 1977, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles.

DUPLESSY J., 1842, *Le guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de la Belgique*, Bruxelles.

FOURMOIS Th., 1839, *Les délices du pays de Spa et de ses environs*, Bruxelles.

GARELLA M., 1843, « Sur les plans inclinés de Liège », dans *Annales des ponts et chaussées. Mémoires et documents*, 2<sup>e</sup> série, Paris, , n°71, p.129-163.

GENS E., sd, *Ruines et paysages en Belgique*, Bruxelles.

[1843], *Guide illustré du voyageur en Belgique : présentant les vues des localités les plus intéressantes ; une carte ; un itinéraire des chemins de fer exécutés, et un aperçu des chemins de fer en projet*, Bruxelles.

HARCHI K., 2018, « La comtesse de Ségur, une odyssée éditoriale au féminin (1855-1871) », dans *Cahiers du Genre*, n° 65, p.125-144.

HOFFSUMMER P., 2015, « La découverte de deux calotypes de Gustave de Beaucorps montrant le château de Franchimont en 1857 », dans *Bulletin de la Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles*, n° 27, p. 181-192.

HUGO V., 1876, *Le Rhin. Lettres à un amis*, vol. 1, Paris.

JOANNE A., 1870, *Spa et ses environs*, deuxième édition, Paris.

LAMMALE U., 1953, *Histoire des chemins de fer belge*, Bruxelles.

LECOQ, A., 1847, *Description de l'établissement John Cockerill à Seraing*, Liège.

MICHAUX M., 2019, « Monumentale ou pittoresque, la Belgique illustrée », dans *Textyles*, 56, p. 25-44.

MOREL A., 1864, *De Paris à Cologne, à Bruxelles, à Senlis, à Laon, à Dinant, à Givet, à Luxembourg, à Trèves, à Maestricht, itinéraire descriptif et historique*, Collection des Guides-Joanne, Paris, Hachette.

MORLIER H., 2011, « Les Guides Joanne : invention d'une collection », dans *In Situ* [En ligne], n°15, consulté le 15 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/524> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.524>

PARINET E., 1993, « Les bibliothèques de gare, un nouveau réseau pour le livre », dans *Romantisme*, n°80. L'édition populaire, p. 95-106.

POWELL C., 1992., *Turner en Europe. Rhin, Meuse et Moselle*, catalogue d'exposition, Ixelles.

WARDY E., 1852, *Guide du voyageur sur les chemins de fer de Mons à Namur et de Namur à Liège*, Bruxelles.

WAUTERS A., 1844., *Les délices de la Belgique ou description historique, pittoresque et monumentale de ce royaume*, Bruxelles.



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.