

Bref historique des automobiles Impéria

C'est à **Liège** que débute l'histoire des célèbres automobiles Impéria.

Cette ville où l'activité industrielle a toujours été importante, et où la construction des automobiles est, dès les débuts, réputée pour la qualité de la finition de ses réalisations.

Arrivant d'Allemagne où sa famille, belge d'origine, est installée depuis le début des années 1830, **Adrien. G. Piedboeuf**, après un passage par Aix la Chapelle, arrive à Liège. Intéressé par la mécanique et passionné par l'automobile naissante, il commence par mettre au point, dans un petit atelier, 63, rue de Fragnée, une motocyclette dont il dépose la marque « **Forward** », au mois d'août **1904**. L'année suivante, il saute le pas, c'est la construction d'une automobile qu'il conçoit avec un ami ingénieur du nom de **Paul Henze**. Les premières voitures réalisées font leur première sortie vers le milieu de l'année **1906**, la production de cette époque étant artisanale, un petit nombre d'exemplaires sort des ateliers. Les voitures sont conçues sur un châssis de 24-30 HP à cadran quatre cylindres jumelés de 4,9 litres et un de 50-60 HP à chaînes de 10 litres.

A ce moment, il choisit la marque que porteront ses réalisations : **Impéria**, nom qui doit rappeler Charlemagne, les villes de la famille Piedboeuf et de l'empereur, c'est-à-dire Jupille, ville natale, Aix la Chapelle, lieu où ils ont vécu. Le dessin de cette marque représente la couronne d'empereur de Charlemagne dans un cercle qu'entoure le mot Impéria sur le dessus et Liège sur le dessous.

Le petit garage de la rue de Fragnée devient trop petit, Piedboeuf cherche un atelier plus vaste pour se développer et surtout pour pouvoir honorer les commandes qui affluent. L'occasion se présente à **Nessonvaux**, dans la vallée de la Vesdre, patrie des armuriers où les ateliers Pieper sont mis en vente suite à l'abandon de la construction automobile par cette entreprise. Cette usine, toute équipée, avait vu la construction de **voitures pétroléo-électriques** conçues par **Henri Pieper**.

La nouvelle usine Impéria, permet, grâce à une superficie de 28.500 m² dont 7000 de surface couverte, de produire plus de véhicules, elle devient opérationnelle durant l'année **1907**.

Jusqu'en **1912**, Impéria construit des automobiles réputées en Belgique, France, Allemagne, Hollande, Grande Bretagne etc. et devient également une des usines les plus importantes de Belgique après **Minerva**.

Malgré ces succès Adrien Piedboeuf vend, début 1912, son usine et sa marque au constructeur hutois, **Jules Springuel** qui construit des voitures à son nom depuis 1907. Les deux marques fusionnent et après cette date, des voitures des deux labels sont construites jusqu'en **1914**, ainsi que sous le **label Springuel Impéria**.

Durant les quelques mois qui précèdent le conflit mondial, Springuel construit une voiture sportive avec un Espagnol du nom de **Francesco Abadal** : les célèbres **Impéria Abadal** qui font sensation dans les derniers salons d'automobiles de cette avant guerre.

Durant ces premières années de l'histoire de l'automobile, La firme Impéria participe à de nombreuses compétitions sportives, elle se classe souvent dans les premières places des arrivées et dans les classements généraux.

La guerre met un frein à l'évolution de la marque mais aussi à toutes les marques automobiles belges. Le pillage des machines par les Allemands étrangle la reprise après le conflit mondial, ce qui permet à l'industrie automobile américaine de s'imposer, assez rapidement, sur le marché belge et européen et d'écraser les petites maisons de construction d'automobiles.

La construction automobile qui était importante avant 1914, malgré sa production artisanale, disparaît presque complètement, seules quelques marques résistent à l'arrivée massive des voitures américaines, mais durant peu de temps seulement.

Entre **1919** et **1920**, Springuel revend son entreprise à un jeune dynamique chef d'entreprise : **Mathieu Van Roggen**. Celui-ci redonne vigueur à la marque Impéria, qui redevient une entreprise florissante par sa réussite technique et commerciale et surtout par la qualité de la conception de ces automobiles.

Le nouveau patron engage un jeune ingénieur : **Arnold Couchard**, passionné également de mécanique. Couchard devient l'âme de la firme, il met au point la fameuse **8/12 HP** avec son moteur sans soupapes qui bat le record belge de vitesse en **1924**. Vraiment, cette nouvelle voiture donne un nouveau départ à la marque, la voiture devenant accessible à plus de monde.

Durant les années vingt, Impéria rachète de nombreuses marques automobiles en difficulté telles que : la carrosserie **Matthys&Osy**, **Excelsior**, **Auto-Métallurgique**, **Nagant** puis **Minerva**. Elle s'associe avec les avions **Voisin** en France. En se regroupant de cette manière, le patron d'Impéria espère créer une sorte de puissance automobile qui pourra lutter contre les marques américaines.

En **1932**, est fondée la Société Nouvelle des automobiles Impéria qui va produire de nouveaux modèles appelés : **Albatros**, **Mouette**, **Diane**, **Hirondelle**, **Mésange**, **Alouette**.

Durant l'année **1934**, la firme change encore de nom, elle devient **Minerva-Impéria**. **Louis Zurstrassen** devient directeur tandis que Mathieu Van Roggen et Arnold Couchard quittent l'entreprise de Nessonvaux pour s'occuper de Minerva à Anvers.

Impéria produit des voitures type traction avant avec un moteur 4 cylindres (80X95) de 1.912 cc et (65X75) 995 cc, de licence **Adler**. A cette époque, la marque se diversifie, des machines outils sont construites sous le label Impéria.

La guerre va à nouveau bloquer l'évolution de l'entreprise, la production ne reprend qu'en **1945**, où quelques voitures sont encore construites sous le label Impéria. Ces voitures, munies un moteur **Hotchiss**, sont les **T.A. 8**. Mais la reprise est difficile, les administrateurs doivent s'associer avec une firme anglaise la **Standard Motor Cy**. Impéria s'occupe du montage des voitures de cette marque sur le continent.

Impéria construit alors des petites voitures Standard de 8, 10, 12 et 14, dont la particularité est que les roues avant sont indépendantes et la boîte de vitesse est à quatre rapports. Suite à un accord avec la marque Adler, elle monte, durant quelques années, des motos de cette marque.

L'usine devient un atelier de montage pour les voitures **Vanguard**, **Triumph Alfa Roméo** ainsi que des camions et autobus **Bussing**. Trois cents Vanguards sont montées, en un mois, dans l'usine de Nessonvaux.

Les difficultés deviennent de plus en plus importantes, Impéria survit jusqu'en **1958**, année où l'usine ferme définitivement ses portes.

Le bâtiment, construit par Henri Pieper et racheté par Impéria, existe toujours aujourd'hui, bien qu'un peu à l'abandon, il est prêt à être classé par la Région Wallonne parmi les bâtiments remarquables de l'archéologie industrielle belge.

Michel Bedeur