

Yvoir



” Au fil du temps ”



*Serge Collard
Erik Pirson*

Yvoir



” Au fil du temps ”



*Serge Collard
Erik Pirson*



Yvoir de nos grands-mères.

Yvoir 1900; période de grande affluence touristique.

Des milliers de cartes postales illustrées, reproductions des plus beaux coins du village, souvenirs de quelques jours de vacances.

Presqu'un siècle plus tard, ces documents nous replongent dans le passé de notre cité.

Cet ouvrage ne retrace pas intégralement l'histoire d'Yvoir, mais rappelle des tranches de vie liées à certains quartiers, bâtiments, personnages...

Il vous est présenté comme un guide-promenade suivant les rues existantes au début du siècle.

Trois ballades vous sont proposées au départ de la place des Combattants :

- vers la gare et les rochers de Champalle
- vers la grotte Notre-Dame de Lourdes
- vers Fidevoie

Puissiez-vous, en parcourant ce livre vous remémorer d'agréables souvenirs.

Vous pouvez arracher l'homme de son village,
mais vous ne pouvez pas arracher le village
du coeur de l'homme.

John Dos Passos



*De la place
des Combattants
à
Champalle*



Édit. J. Nahrath, Bruxelles.

YVOIR. Panorama.

*Mieux vaut tard que jamais ! Nos bonnes amies
tous à tous et les embarras de l'examen de Manceau ?
à bientôt. S. Bouff*

YVOIR-SUR-MEUSE

CENTRE DE VILLEGIATURE

Trois grandes vallées s'abordent à Yvoir et peuvent être facilement visitées grâce aux routes dont elles sont pourvues. La société "L'intercommunale des Eaux" qui vient puiser, non loin d'ici, de quoi alimenter la capitale, assure d'abord les besoins d'Yvoir dont les habitants disposent ainsi d'une eau potable fraîche et pure parce que près des sources captées.

Une centrale électrique locale complète heureusement les possibilités d'hygiène et de confort dans cette commune favorisée. Les touristes et villégiateurs y trouveront des hôtels et des logements privés nombreux qui leur donneront toute satisfaction, tant du point de vue prix que confort et cordial accueil.

De vastes forêts entourent le village et contribuent à le doter d'un air pur et oxygéné.

Les anémiés et les fatigués par ce séjour dans l'atmosphère déprimante des grands centres et par le surmenage fiévreux trouveront donc ici un air vivifiant et le calme qui auront tôt fait de les rétablir complètement.

Extrait de la brochure du Syndicat d'Initiative 1937



Le château Bouvignes doit son nom au fait qu'il fut bâti sur le pré Bouvignes qui s'étendait de la rue Tachet des Combes jusqu'à la forge Aminthe.

Pourquoi Bouvignes ? Probablement parce qu'Yvoir dépendait du bailliage de Bouvignes avec la mairie de Houx.

Les bâtiments furent construits en 1818 par de Moreau, maître de forges à Yvoir, pour y loger son fils Alexandre, lui aussi maître de forges.

L'entièreté de la construction ne date pas de cette époque; la tour carrée avec le clocheton est antérieure à 1818. Un corps de logis accompagnait cette tour; on en a retrouvé des fondations dans le jardin.

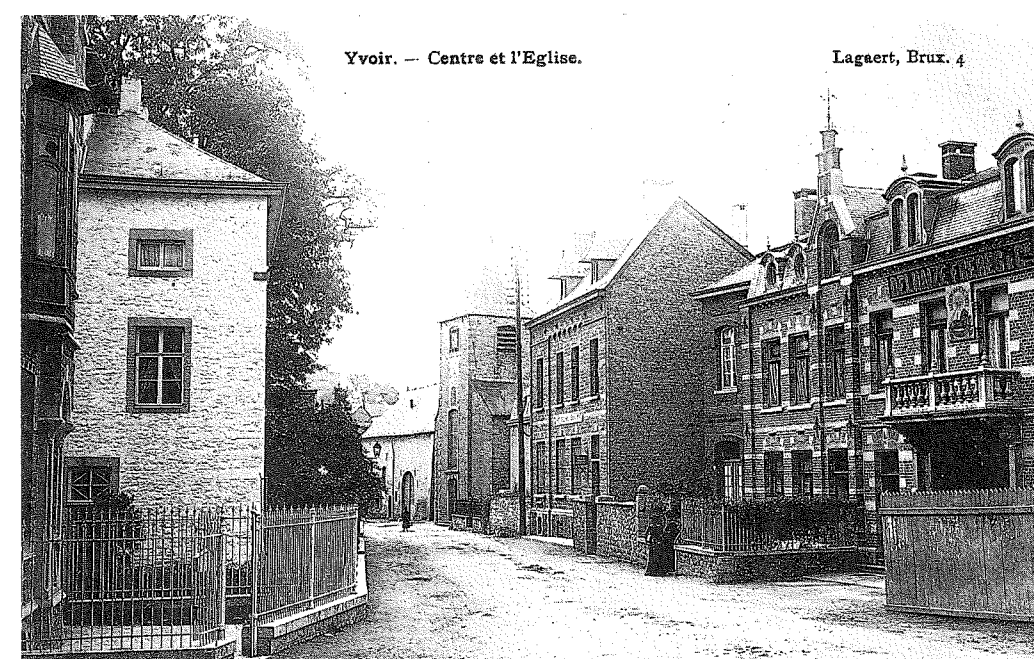
Sur les cartes postales du début du siècle, les légendes accompagnant les photos de ce manoir étaient quelque fois "Château Baudart", du nom du propriétaire de l'époque qui était le Docteur Baudart.



Lors de l'invasion allemande de 1914, des centaines de villageois furent retenus en otages dans l'église.

Voici un extrait du récit du curé Grégoire relatant ces moments particulièrement tragiques de l'histoire de notre localité : "Le 23 août 1914, dès six heures du matin, le feu était mis aux maisons; ils commencèrent par celle qui fait le coin des rues d'Evrehailles et de la gare. Dans le centre, les soudards s'emparèrent des familles Gaston Delers et Alphonse Marchal qu'ils placèrent devant eux pour les conduire au cimetière. Dans la journée, ils annoncèrent qu'il allaient mettre le feu à tout le village. Ils incendièrent quatorze maisons à l'entrée de la localité du côté d'Evrehailles et deux près de l'église. Vers 14 heures, le canon cessa de se faire entendre et ce fut l'envahissement par les soldats de toutes armes. A 17 heures, après avoir enfoncer la porte du presbytère, un officier m'obligea à le conduire à la tour de l'église et enleva le drapeau. Je rentrai au presbytère; déjà le pillage commençait. A 18 heures, je partis avec un officier en direction de Fidevoie et je vis la maison Bastin en feu. La route était encombrée de troupes et de charrois. Nous arrivâmes à Fidevoie non loin de l'endroit où se trouvait le passage d'eau avant la construction du pont. C'est cet endroit qu'ils avaient choisi pour construire un pont. On déchargeait les barquettes. Le lieutenant m'annonça qu'on conduisait les gens à l'église et que j'irais aussi. Nous y fûmes bientôt une quarantaine et le groupe ne faisait que grossir. A 18 heures 30', nous entrâmes à l'église, elle était déjà à moitié remplie. Je fus frappé et accusé d'être la cause de la guerre

par les soldats allemands. Pendant ce temps, l'église ne cessait de s'emplir. Je vis arriver des gens de Spontin, des vieillards de ma paroisse, ainsi que Madame Van Wayenberg, née Céline Chantraine, qui n'était pas encore relevée de ses couches et son mari portant le bébé dans ses bras. Il circulait une rumeur : les allemands menacent de brûler l'église. Un major du 103ème vint vers moi et imposa le silence, puis, revolver à la main, il commença un discours. Il affirmait que les curés étaient la faute de la guerre. A 19 heures 30', les femmes et les enfants furent autorisés à partir. Les hommes restèrent au nombre d'environ 400, dont monsieur le Bourgmestre, le docteur Lambret, et le receveur des contributions, monsieur Plusquin qui, quelques instants auparavant, avait été mis contre le mur de l'école pour être fusillé. Pendant cette nuit, les scènes de brutalité et de pillage se passèrent dans tous les quartiers. Femmes et enfants se tinrent cachés, abandonnant tout aux soldats. Le 24, les prisonniers de l'église furent emmenés en direction de Dinant, Houx, Anhée, Spontin et Hotton".



Yvoir faisait autrefois partie de la paroisse de Senenne (Anhée). Pour atteindre l'église, les fidèles devaient traverser la Meuse; mais en hiver et en cas de crue, le franchissement du fleuve était impossible.

Le 3 octobre 1556, Georges d'Autriche, prince-évêque de Liège, autorise les manants d'Yvoir à avoir un prêtre résidant. Une église est alors construite; elle comprend une maison où se célèbrent les offices, une grange et un jardin. Elle est dédiée à Saint Eloi, patron des forgerons.

Yvoir est alors un vicariat qui dépend toujours de Senenne jusqu'en 1801, date du concordat qui rend la paroisse indépendante.

En 1761, on procède à l'érection d'une tour et à l'exhaussement de la chapelle. L'abbé Jacques Misson, frère du maître de forges finance ces travaux.

En 1839, la seule cloche existante est remplacée par trois autres sous le curé Fadeur. Ces cloches émettent les sons fa, sol et la du diapason.

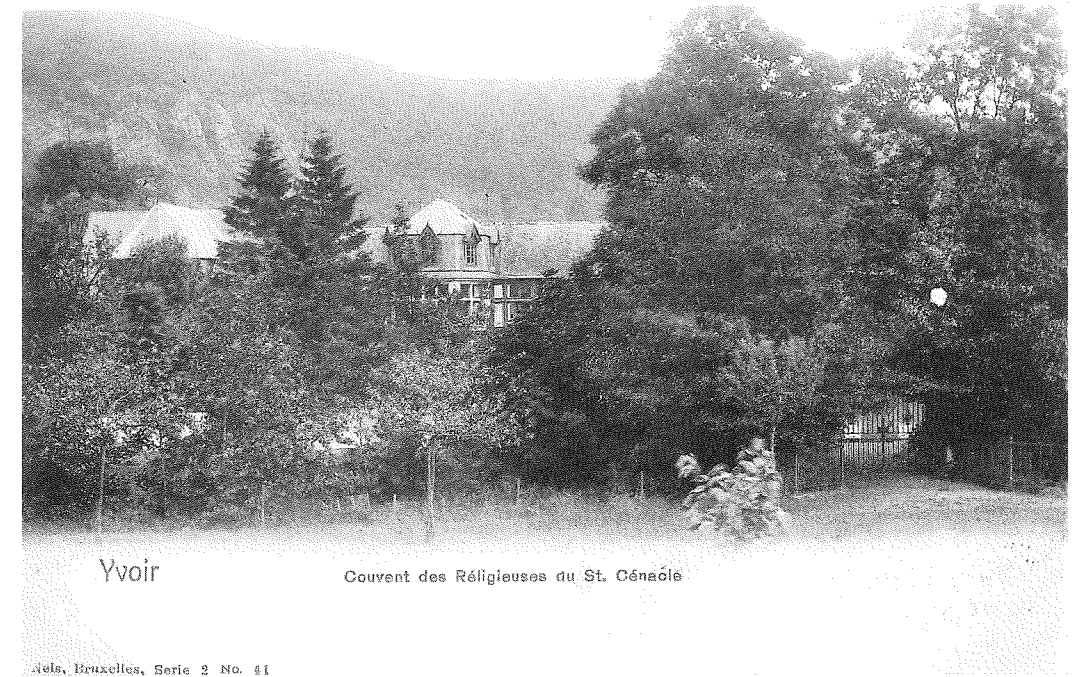
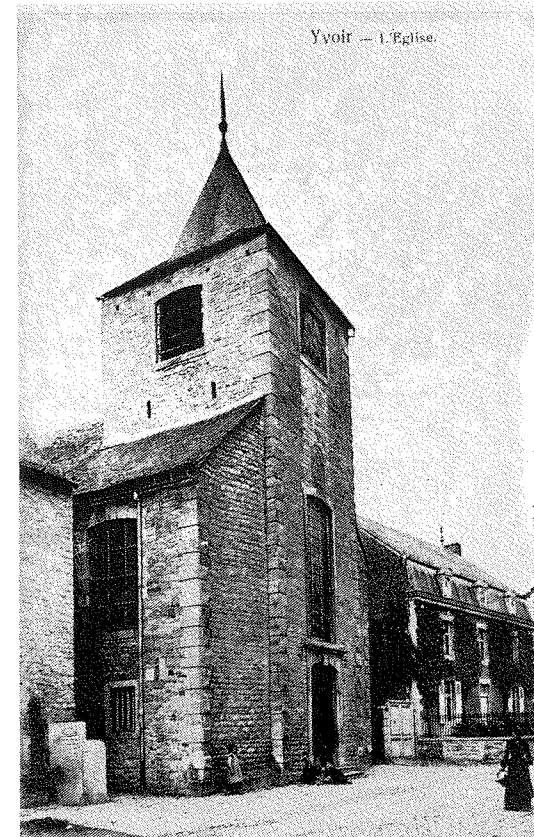
En 1888, le curé Ch. Coppin fait agrandir l'édifice en ajoutant le transept; il fait aussi reconstruire le chœur.

En 1893, il fait placer les vitraux, dons des paroissiens.

Le chœur est modernisé sous le curé Tasiaux.

Les curés d'Yvoir :

Ferdinand LEGRAIN	1801 - 1804
Jaques D'ANDROY	1804 - 1808
Etienne FRANCOIS	1808 - 1826
J.L. LIEFFRING	1826 - 1838
Antoine FADEUR	1838 - 1842
Henri J.DEHAIBE	1842 - 1856
Joseph GOUTTIER	1856 - 1883
Charles COPPIN	1883 - 1894
Edmond GREGOIRE	1894 - 1934
Henri TASIAUX	1934 - 1968
Roger WOINE	1968 - 1970
Edmond THIRION	1971 - 1986
Jacques JEANMART	1986 -



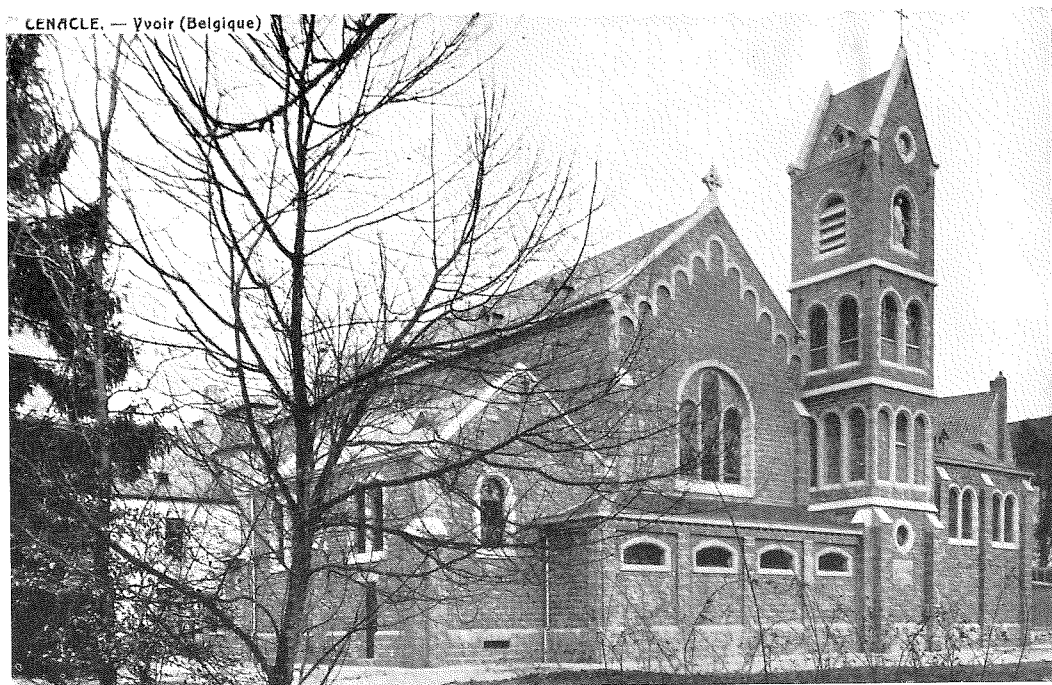
En 1458, la maison communale actuelle était la cense féodale d'Yvoir dépendant de la prévôté de Poilvache. Ensuite, dès l'apparition de l'industrie du fer dans la vallée du Bocq, elle fut occupée en 1621 par les Petit, maîtres de forges. Elle resta propriété de la noblesse jusqu'en 1894, à la mort de la veuve de Joseph Charles de Moreau. Elle est alors cédée à un certain monsieur Bailly, un ingénieur qui inventa le frein à vapeur et vendit son brevet à un industriel américain. Ce monsieur Bailly fut le premier Yvoirien à posséder une voiture.



En 1900, les biens sont achetés par l'Institut de Notre-Dame du Cénacle. A partir de ce moment, la propriété est appelée "Cénacle". A cette date, un groupe de religieuses venues de France s'installe près de l'église. Cette congrégation fut fondée par le père Theime, religieux jésuite, et par une jeune fille, Thérèse Couderc. La communauté d'Yvoir était divisée en deux groupes : les religieuses de chœur et les soeurs converses. Les religieuses de chœur étaient appelées "mères", semi-cloîtrées, elles chantaient l'office divin, enseignaient le catéchisme, organisaient les retraites pour la préparation des enfants à la première communion et s'occupaient de la jeunesse et des oeuvres paroissiales. Le deuxième groupe de religieuses était chargé d'accomplir les tâches subalternes : cuisine, couture, jardinage, cordonnerie, poterie, chauffage et bien d'autres activités.

Un aumônier, père de la congrégation française des Prémontrés et venant de l'abbaye de Frigolet, le révérend père Léon Perrier, était attaché à la communauté et occupait une partie du couvent (bâtiment à gauche du porche, près du pont du Bocq).

Vers 1905, on entreprit la construction d'une magnifique chapelle et d'un beffroi.



La congrégation des soeurs du cénacle ayant grand nombre de vocations, la communauté d'Yvoir devint le noviciat de France, Hollande, Angleterre et Belgique.

Au cours d'une prise d'habit, le cardinal Achille Rati fut accueilli au couvent. Il dormit dans une chambre au-dessus du porche (près des locaux de la police) qui fut ensuite dénommée "la chambre du Pape".

Suzanne Dubois, petite-fille des concierges de l'époque (Xavier et Caroline Dubois) a dénombré les séjours de 204 religieuses à Yvoir.

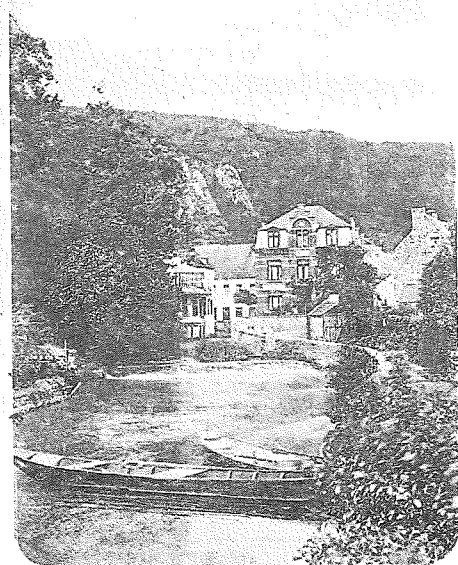
Suite aux inondations de l'hiver 1925-1926, une grande humidité envahit les bâtiments, plusieurs soeurs furent gravement malades et la Générale, une américaine, ordonna le rapatriement de toute la communauté vers la France.

Le 26 mars 1927, les missionnaires de Scheut rachetèrent la propriété pour la somme de 500.000 francs. Le relevé des biens s'établissait comme suit : "le château d'Yvoir avec toutes ses dépendances y compris, la tribune ayant vue sur l'église, jardin verger, terre, grand bâtiment à usage d'orangerie (situé à l'endroit de la menuiserie Vandenberg, il était aussi utilisé comme champignonnière et ferme; le deuxième concierge, Firmin Bodart d'Evrehailles habitait une partie des bâtiments) et en général toute la propriété tenant à l'église, au presbytère, à l'école libre, à Lambremont, Houtzen, à la Société des Grès, Marbres et Petit Granit d'Yvoir et au Bocq".

Lors de la vente, les soeurs du cénacle s'étaient réservées le droit de récupérer tout le mobilier, le vitrail du fond de la chapelle, la table de communion et la grille du chœur, l'autel et les marches d'autel.

Les pères n'ont conservé les biens que jusqu'au 1er juillet 1935, date de la vente de l'ensemble à la commune d'Yvoir (représentée par François de L'honneux, bourgmestre, et Armand Thibaut, conseiller communal) pour la somme de 800.000 francs. Une grande partie des bâtiments fut démolie en 1938, le beffroi de la chapelle, quant à lui, trôna encore une vingtaine d'années au sein du nouveau quartier.





Le Bocq.

Souvenir d'Yvoir

*Cher cargo
 Oser pour ton bon
 Souvenir ! Comment
 vastu ? J'en ai depuis
 Samedi et dimanche
 devrais dire aussi !
 Sûr que les gens bien la
 pareille et si oubliée
 par ta vieille maison et
 Mon bon Souvenir à ton
 entourage et de bons
 souvenirs pour les de
 l'avenir*

Le Bocq est à l'origine de la prospérité industrielle de notre village.

Aux premiers temps de l'industrie du fer, c'est lui qui a influencé l'installation des forges dans notre région. Tout au long de son cours, de Bauche jusqu'à l'embouchure, dix bates furent aménagées afin de créer des coups d'eau de un à deux mètres faisant fonctionner les forges, marteaux et fenderies. Le coup d'eau mobilisait la roue hydraulique qui transmettait la force motrice dans la forge.

Le ruisseau était autrefois appelé "la rivière d'Oire". A cause de ses crues brutales, les riverains le comparaient à un bouc qui saute suivant ses caprices. Sur les cartes du 19ème siècle, il était encore intitulé "ruisseau d'Yvoir". Ses crues furent nombreuses et provoquèrent des dégâts importants en 1461 ainsi que vers 1635; les crues subites emportèrent le moulin (jadis en face du café du Bocq), le 29 mai 1861, le pont fut aussi emporté, entraînant avec lui un attelage et son conducteur vers la Meuse.



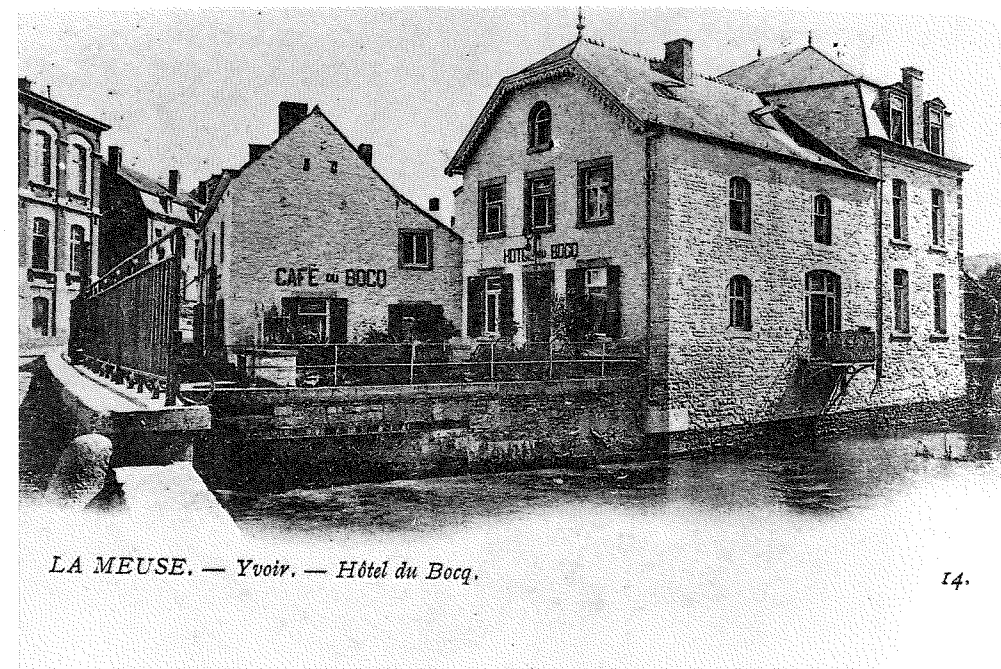
Souvenir d'Yvoir

Le Bocq à Yvoir.

J. Motte

L'hôtel du Bocq fut l'un des plus beaux établissements hôteliers fréquenté par les touristes au début du siècle.

Cette photo date d'avant 1901, le viaduc de la ligne de chemin de fer du Bocq n'étant pas encore construit.



LA MEUSE. — Yvoir. — Hôtel du Bocq.

14.

L'érection du viaduc qui surplombe le village a amputé l'ancienne place communale de quelques bâtiments (en gras sur le plan d'implantation de la ligne).

n°13 : fournil et aisançe; vve Joseph Scravatte-Demazy; batelier,

n°14 : fournil; Joseph Fivet-Bouchat, tonnelier

n°15 : maison et cour; même propriétaire

n°18 : maison et cour; idem n°13

n°19 : maison; Joseph-Auguste Pirson; préposé des douanes

n°20 : maison; Xavier Dubois; concierge

n°21 : maison; Joseph Stienon-Bauche; carrier

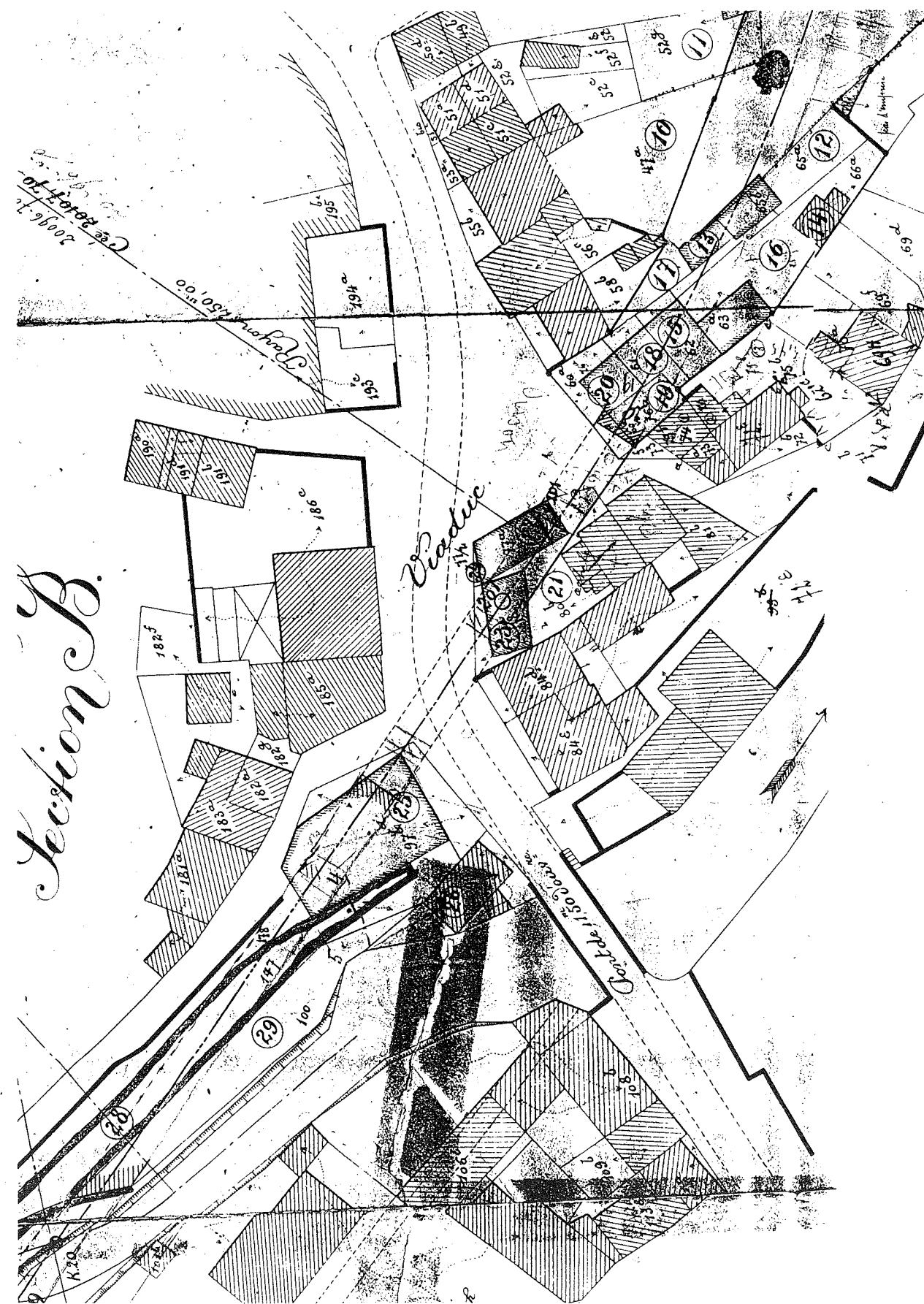
n°22 : maison; vve Louis Binamé-Dewart : ménagère

n°23 : maison; Anna et Henry Bilenne : ménagère et tailleur de pierres

n°24 : aisançe; idem n°22

n°25 : moulin à farine à eau; Adrien Godfrind-Boreux; négociant

n°26 : bâtiment; idem n°25.



Anciennement, les manants d'Yvoir venaient faire moudre le blé de leurs récoltes au moulin banal situé au coin des rues de l'Eglise et du Moulin.

Ce moulin était très ancien; son origine est inconnue mais il est mentionné en 1461, date à laquelle il est emporté par une crue du Bocq. On peut supposer que ce moulin n'était pas d'un rapport suffisant car plusieurs propriétaires ont eu des difficultés financières.

En 1627, le conseil des finances ordonne la poursuite de Tonon, propriétaire de la forge de la rue du Maka (à l'emplacement de la salle omnisports), car la prise d'eau de son usine fait du tort au moulin d'Yvoir affermé par Ch. d'Avillon.

Déjà en 1643, la veuve de Lupsin d'Avillon demande une diminution de son rendage; la même requête est faite par Wilquin en 1651 et Malève en 1676.

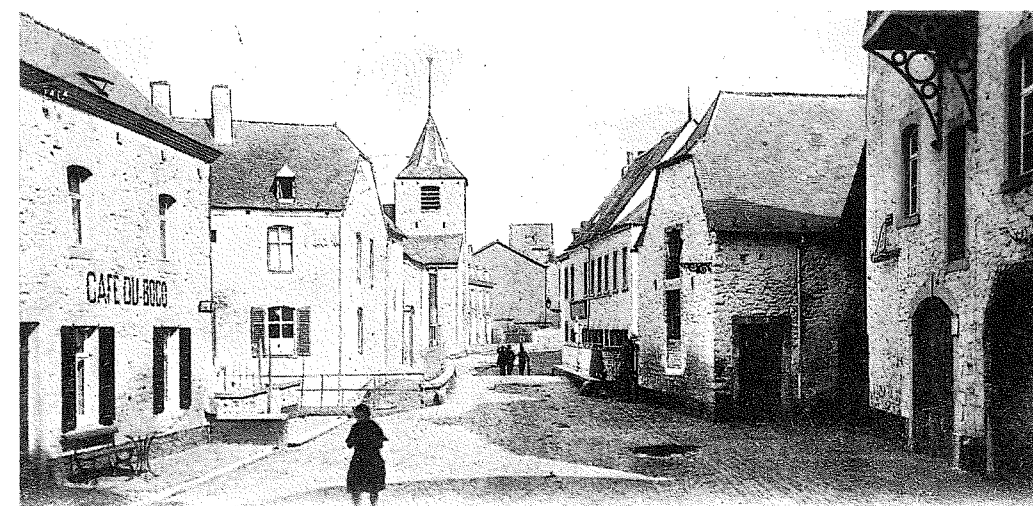
En 1773, Vercheval, meunier, est prisonnier pour ses dettes. Ces problèmes semblent durer jusqu'à la révolution française. A ce moment, les bâtiments sont la propriété des domaines nationaux.

Vers 1830, le moulin appartient à la famille Lambret qui le loue successivement à partir de 1860 aux Marion, Boreux et Godfrind jusqu'en 1906, date de l'expropriation.

La tradition populaire n'était pas très tendre envers les meuniers et ceux-ci n'avaient pas bonne presse parmi les paysans. Ils étaient réputés fraudeurs sur les grains et sur la quantité de farine qu'ils remettaient à leurs clients.

Comme disait la chanson, et contrairement à ce qui s'est passé à Yvoir, ils ne s'appauvrirent pas :

Le moulin
S'il gèle, s'il ploût,
Fait ses tous.
Le moulin,
Tant qu'il pout
Nuit et jou
.....
Gagne des sous
Comme il vout.



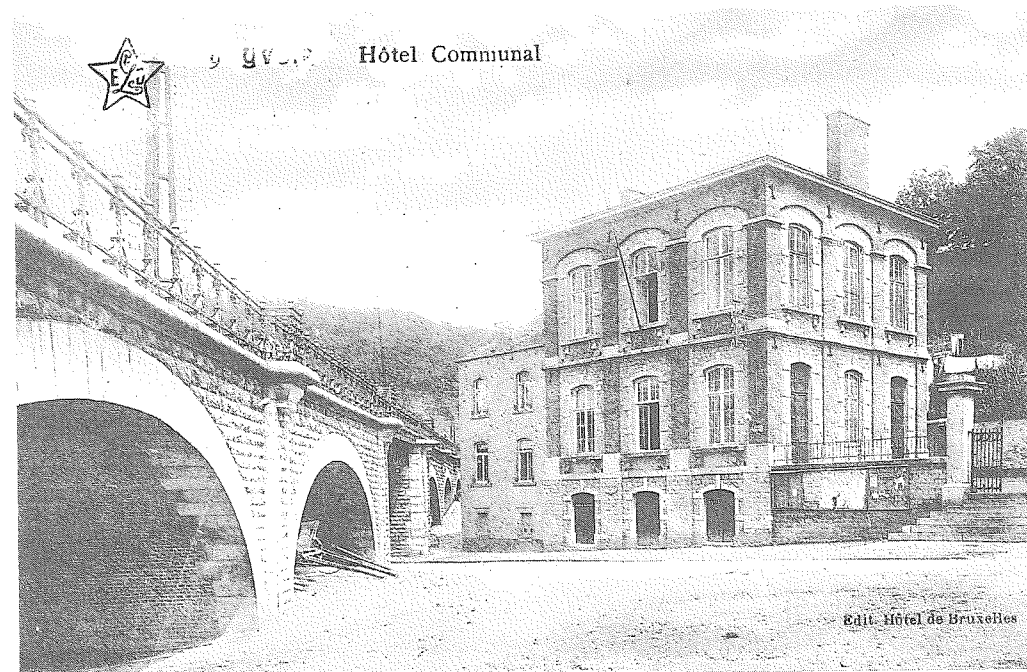
Yvoir ami, chie' bieu pœt. qui s'ar me' Le Village
n'ag' va' toujours eien, et qu'ell'm c'ime
un peu. Se pœt pour n'a pas tout' cette
muet des courtes poutoir et bieu. bar.
Nels, Bruxelles Serie 2 No. 11

L'opinion populaire les affirmait si bourrelés de remords (une fois l'an seulement) qu'ils n'osaient aller se confesser et faire leurs Pâques qu'à Pâques closes.

Jusqu'en 1934, l'hôtel de ville était situé dans l'actuelle école communale.

En 1959 fut créé un corps de pompiers.

Le premier arsenal situé dans la cour de la brasserie Maire devint vite trop exigu, un deuxième fut installé à gauche de l'école.



Le 12 octobre 1876, une loi communale ayant pour but d'organiser les secours en cas d'incendie fut votée.



" -Aucun bâtiment ne pourra à l'avenir être couvert en chaume s'il n'est éloigné de plus de quarante mètres de toute habitation; les toitures en chaume actuellement existantes dans les conditions prohibées ne pourront plus être reconstruites : elles ne pourront plus être réparées après le délai d'un an à dater de la publication du présent règlement.

-Les fours situés en dehors des maisons et dont les cheminées n'atteignent pas la hauteur du toit des bâtiments voisins devront être à une distance d'au moins quinze mètres de toute habitation.

-Les ramoneurs, charpentiers, massons, etc., qui dans l'exercice de leur profession auront constaté qu'une cheminée ou un four présente des dangers d'incendie par suite de détérioration ou de vice de construction devront en donner avis sur le champ à l'autorité communale.

-Les habitants sont tenus de faire ramoner annuellement leurs cheminées.

-Il est défendu de faire du feu en plein air en temps ordinaire à moins de cinquante mètres des maisons, bâtiments, des bois, bûchers, meules ou autres matières combustibles. En cas de sécheresse et de grand vent, la distance prescrite est de cent mètres au moins. La présente interdiction ne s'applique pas aux foyers construits en terre, à condition qu'ils soient constamment surveillé par un gardien.

-Celui qui le premier aperçoit un incendie est tenu de donner aussitôt l'alarme et de prévenir le bourgmestre et les échevins.

-On sonne immédiatement le tocsin pour annoncer l'incendie afin que les habitants puissent courir au secours. Ceux qui sont dépositaires de seaux et d'échelles les portent ou les font transporter au lieu où s'est manifesté l'incendie.

-Aucun habitant voisin de la maison incendiée ne peut refuser l'entrée dans sa maison, ni s'opposer à ce que les tuyaux des pompes ne la traversent lorsque la chose est jugée nécessaire.

-L'autorité chargée de diriger les secours en cas d'incendie peut requérir les hommes nécessaires; elle peut également requérir les chevaux, voitures et autres objets qui peuvent être utiles.

-Toute personne présente à un incendie doit obéir aux ordres de celui qui dirige la manoeuvre et ne peut s'éloigner de son poste sans autorisation.

-Tout individu qui a pris sous sa garde des effets à l'occasion du feu est tenu d'en faire dans les 24 heures la déclaration au collège des bourgmestres et échevins.

-Seront considérés comme étant en contravention, les individus qui ne porteront pas un secours dans les cas prévus par la présente ordonnance ou qui, en général, ne rempliront pas convenablement les diverses obligations qu'elle leur impose.

-Toute infraction à l'un des articles de la présente section sera punie d'une amende de 5 à 10 francs et de 15 francs en cas de récidive.

La peine de prison de 1 à 5 jours pourra en outre être prononcée selon les circonstances, contre les contrevenants si leur négligence a occasionné un début d'incendie".

G. LAMBRET, bourgmestre

J. HENNUY et J. MOUSNY, échevins

F. DIEDONNE, conseiller

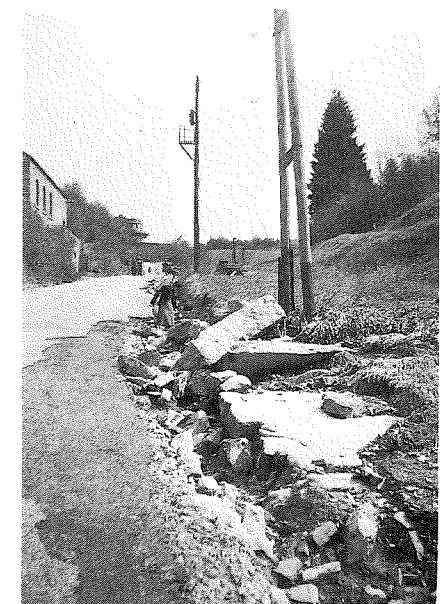
Sur la place du Monument, à droite de l'école communale, on peut admirer une des plus vieilles maisons d'Yvoir : la maison Posson. Elle existait déjà en 1646; son propriétaire, Posson, était maître de forges.

Les forges d'Yvoir étaient les plus importantes du comté de Namur

- en 1714, il y avait sur le Bocq 10 coups d'eau sur les 60 du comté;
- en 1764, 3 fenderies dont une appartenait à Posson alors que seulement 7 sont renseignées pour le comté.
- en 1775, sur 24 maîtres de forges, 5 résidaient à Yvoir et 6 y étaient propriétaires de forges.
- en 1808, sur 1498 ferons répertoriés dans la sous-préfecture française de Dinant, 765 travaillaient à Yvoir



Ces quelques photos inédites illustrent l'ampleur des dégâts provoqués par la trombe d'eau qui s'était abattue sur Evrehailles. Ces documents datent du 1er mai 1940



Nous voici arrivés rue de Rauysse.

Autrefois artère principale, ce quartier connaît une circulation moins importante depuis la construction de la rue Doyen Woine en 1950. Quelques bâtiments ont été abattus en 1963, et parmi ceux-ci, l'ancien hôtel de la Meuse exploité par les époux Richir-Leprope vers 1920 jusqu'après la guerre 1940-1945.

Avant l'installation du chemin de fer en 1863, cet immeuble était habité par les bateliers, on y déchargeait le sel des bateaux.

Ensuite, une savonnerie y fut exploitée jusqu'en 1914.

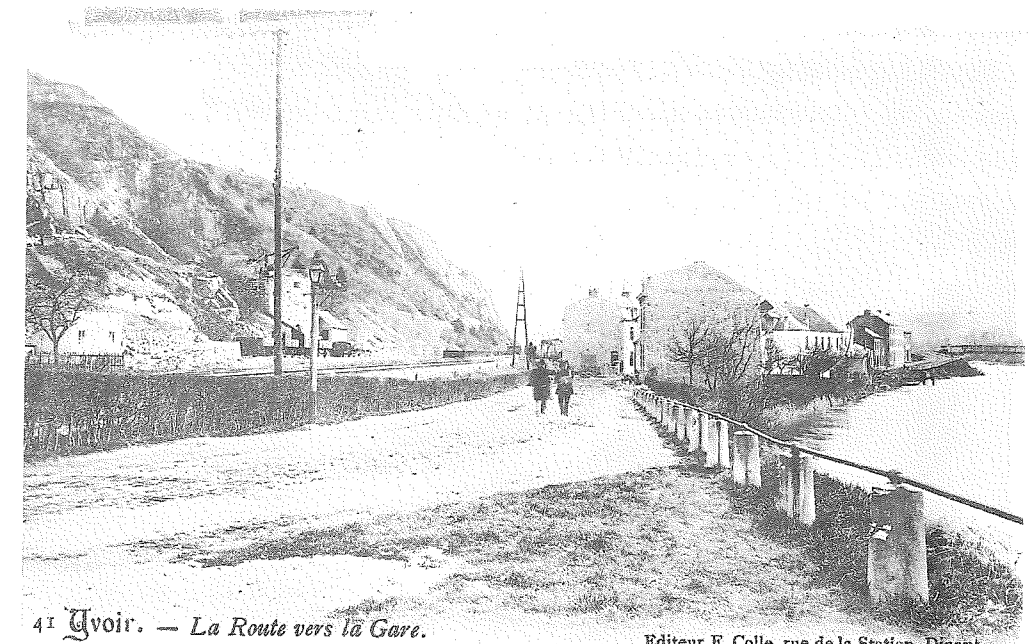
Sur la carte établie en 1860 pour l'implantation du chemin de fer, on constate que seules les deux premières maisons jumelées en bas de la rue existaient du côté de la Meuse



Au lieu-dit Brouyat, l'ancienne carrière fut exploitée dès 1823 par Monsieur TAROU. Elle fut le théâtre d'une des premières escarmouches de la guerre 1914-1918 à Yvoir.

Le 13 août 1914, vers 14 heures, des cavaliers allemands amenés d'Evrehailles par un jeune homme qu'ils avaient contraints, arrivèrent à l'entrée du village par le charreau et demandèrent à Madame Gustave Dor s'ils étaient à Yvoir. Sa réponse ayant été affirmative, ils demandèrent où était le village de Houx; elle leur montra le chemin qui longe le bois et surplombe la carrière.

A ce moment, un groupe de soldats français, arrivés au charreau, se trouvèrent en présence des allemands qui détalèrent.



Une vive fusillade éclata; 4 hussards furent tués, un autre se précipita dans sa fuite avec son cheval et tomba du haut des 25 mètres dans la carrière; cinq furent blessés et transportés au cénacle, deux prisonniers, et trois s'enfuirent vers Evrehailles. Les maisons du charreau à côté desquelles s'était passée la scène furent incendiées quelques jours plus tard.

Jules Baujot, dans son livre "La vallée de la Meuse de Namur à Givet", rapporte que le hussard qui se précipita du haut des rochers était un prince qui portait une cote de mailles toute cousue de pièces d'or et que son corps fut renvoyé en Allemagne, trois cercueils entourant la dépouille du riche cavalier. Est-ce fable ou vérité ?



Où est le temps où on pouvait déambuler au beau milieu du chemin ?

Il faisait bien tranquille alors et on était bien loin d'imaginer les règles de circulation que nous connaissons actuellement.



La photo du haut a été prise avant 1903, celle du bas après 1910 car les vitrines de la maison de Mr et Mme Auguste Colot-Biot, que l'on voit devant leur magasin de textiles, sont déjà aménagées.

(P.L.B.) YVOIR. — Rue de la Station.

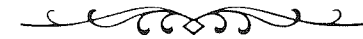


En 1954, un froid exceptionnel sévit sur la vallée.

La Meuse n'est plus un fleuve, c'est une masse rigide que les patineurs contemplent avec envie.

En ces journées glaciales, le 1er février, Yvoir a connu un sauvetage spectaculaire. La rescapée n'était autre que la chèvre de Monsieur Thys, isolée sur l'île par le brusque raidissement des eaux et abandonnée à sa solitude dans un abri où son propriétaire ne pouvait plus lui apporter sa nourriture quotidienne. Trois dévoués ont mené à bien le sauvetage de la chèvre en détresse; messieurs Marcel Genard, Albert Botin et Fernand Deguelan se sont frayés un passage jusqu'à l'île en brisant progressivement la glace et on ramené l'animal.

Cette promenade de bienfaisance a duré environ quatre heures



18. Yvoir Rue de la Gare

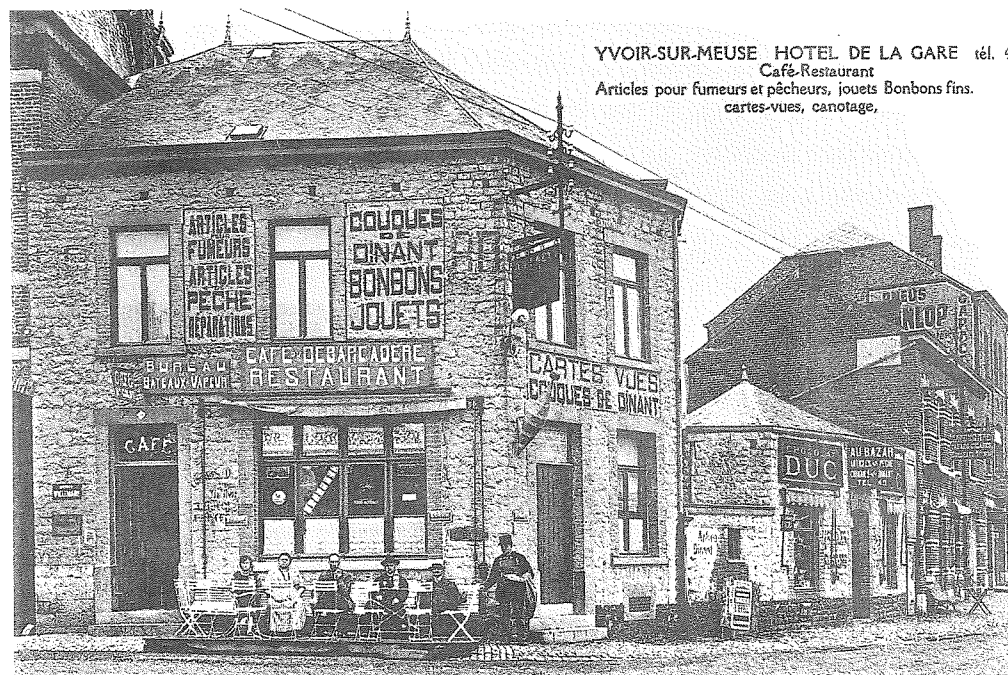


Au 19ème siècle, aucun grand axe routier ne désert la rive droite de la Meuse, la circulation entre Dinant et Namur se faisant essentiellement par la rive gauche.

Grâce à la construction de la ligne de chemin de fer, terminée en 1863, les premiers touristes commencent à visiter notre région.

A une époque où les déplacements s'effectuaient principalement à pied ou à cheval, le train constituait un moyen de locomotion confortable qui faisait de la vallée mosane un site de villégiature privilégié et très recherché par les citadins.

Yvoir a su répondre dès le début à la demande des visiteurs par le développement d'une infrastructure touristique et par l'aménagement d'hôtels luxueux pour l'époque.



D'après un relevé publié dans l'annuaire du commerce et de l'industrie belge en 1910, il y avait à Yvoir deux aubergistes, 22 cabaretiers, 5 hôteliers ainsi que 5 propriétaires louant des appartements en été.

Diverses activités furent créées pour distraire les villégiateurs et notamment, dès 1903, l'organisation par la Société des Fanfares, d'un festival permanent deux week-end par mois pendant la période d'été.

Les promenades en bateau sur le fleuve faisaient partie des activités favorites des touristes.

Les taximen, quant à eux, proposaient des excursions vers Namur, Dinant, ainsi que vers les vallées du Bocq et de la Mollignée au pris d'un franc par kilomètre en 1936.



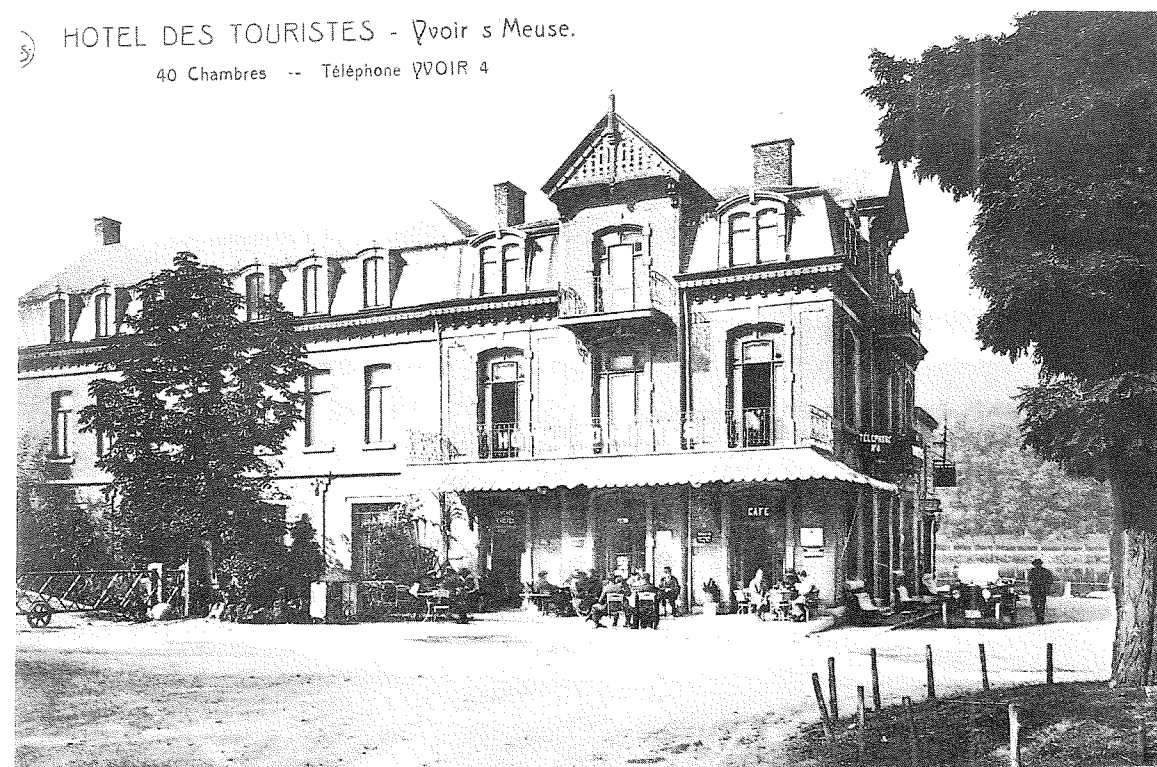
L'hôtel des Touristes, en face de la gare, est le dernier établissement hôtelier étant encore en activité à Yvoir. En octobre 1940, les allemands réquisitionnèrent l'hôtel et aménagèrent les caves et la grande salle qui fait face à la gare. Pour cacher la nudité des murs du sous-sol, ils avaient pendu des draps de lit. Des plantes vertes avaient été amenées ainsi que des chaises confortables. De retour de son voyage à Montoire, où il avait rencontré Laval et Pétain, Hitler devait avoir une entrevue à Yvoir le 26 avec Degrelle et de Man et le 27 avec Léopold III.

C'est probablement pour accueillir ces invités de marque que les allemands avaient mis tant de soin à préparer le lieu des rendez-vous. Les rencontres ont toutefois été annulées car une lettre de Mussolini datée du 19 atteignit Hitler à Yvoir le 25.

Dans cette missive, le Duce signalait son intention d'attaquer la Grèce le 28.

Hitler partit de suite vers l'Italie dans l'espoir de dissuader son allié d'entrer dans un conflit qui bouleversait les plans allemands.

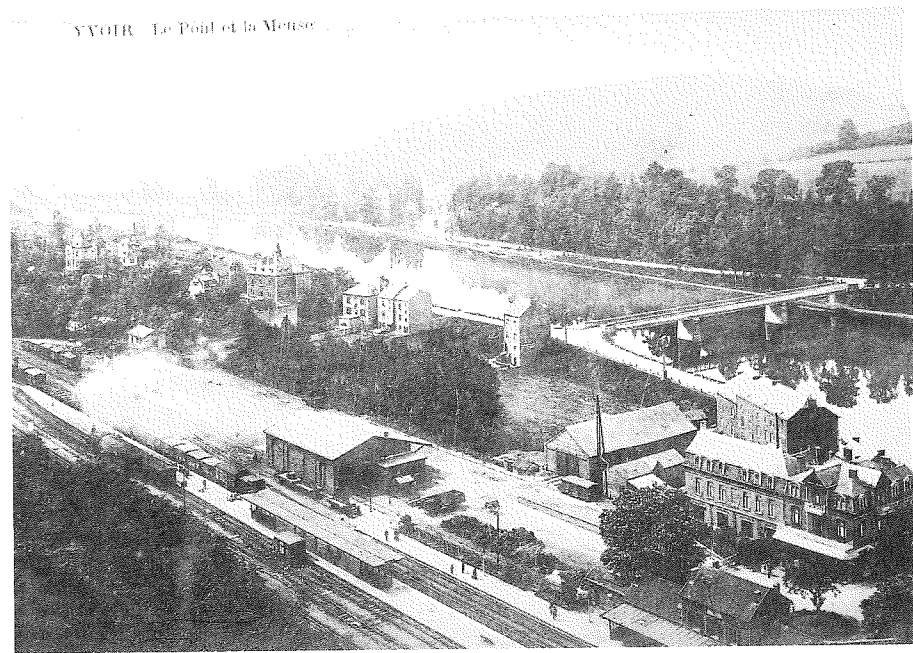
HOTEL DES TOURISTES - Yvoir s Meuse.
40 Chambres -- Téléphone YVOIR 4



En 1835, une foule enthousiaste assiste à Malines à l'inauguration de la première ligne de chemin de fer belge.

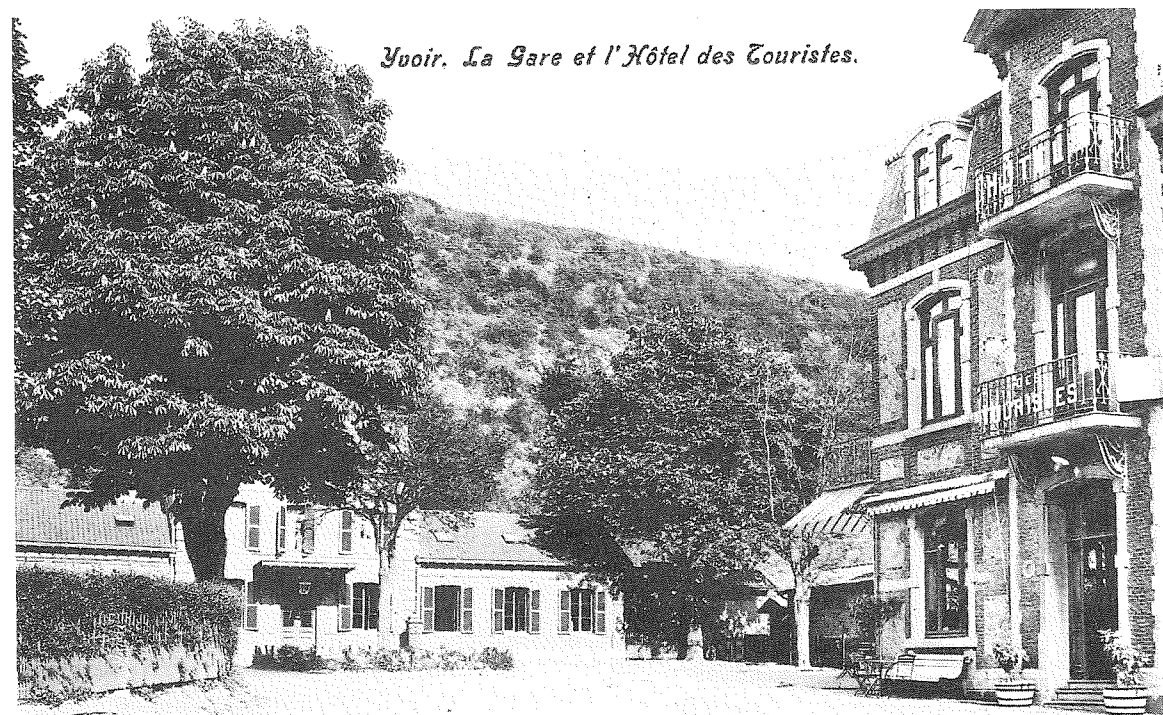
Quelques années plus tard le 02.08.1945 est fondée la "Société des Chemins de Fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions".

La ligne de Namur-Givet est inaugurée le 05.02.1862. Initialement réservée au transport des marchandises, elle est ouverte au public le 11 novembre de la même année.



La ligne Yvoir-Ciney, dite aussi ligne du Bocq, fut construite en deux parties par la Compagnie de l'Etat Belge : d'abord la section Ciney-Spontin, inaugurée le 05.05.1898; ensuite la liaison Spontin-Yvoir mise en service en 1902 afin de rejoindre la vallée de la Meuse.

Malgré ses 1056 mètres, le tunnel qui traverse la colline entre la rue du Blacet et le quartier de Redeau n'est pas le plus long de Belgique. Il ne figure qu'en huitième position nationale; le premier étant celui qui relie Fourons-Saint Martin à Remersdael, long de 2074 mètres et creusé de 1917 à 1920.



Yvoir. La Gare et l'Hôtel des Touristes.



Jusqu'en 1937, l'île a été exploitée comme terrain agricole : depuis cette date, le Syndicat d'Initiative en a pris possession et l'utilise à des fins touristiques.

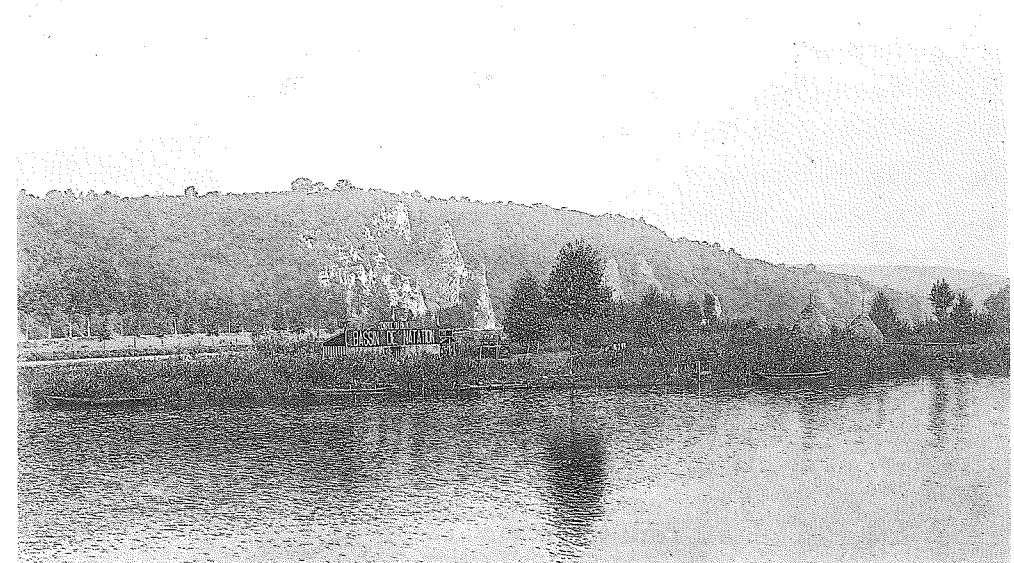
En 1880, l'île appartenait à Monsieur Binard, industriel à Yvoir.

Le 1er janvier 1884, Nicolas Magnée, négociant et garde particulier lui loue le "terrain pré-osaie nommé l'île" pour la somme de 180 francs l'an. Il est stipulé sur le bail que le locataire ne pourra en aucun cas changer la culture de la parcelle et qu'aucune construction en planches ou de toute autre espèce ne pourra y être élevée.

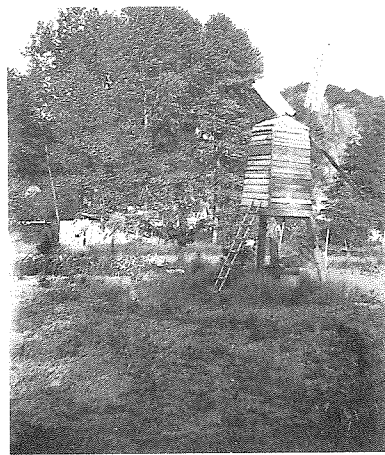
En mars 1907, un conflit naîtra du fait du non respect de cette clause par Monsieur Mangée; il avait installé des cabines de bain en bois.

Avant 1914, un bassin de natation était toutefois aménagé aux environs du lieu de passage du bac actuel, probablement par Monsieur Colot.

Yvoir — La Meuse.



Dans les années trente, la famille Neutelers loue à son tour la partie droite de l'île et René, ingénieux inventeur, y construit un petit moulin en bois qui donne au terrain un aspect très pittoresque.



Ce moulin ne sera pas son seul chef-d'oeuvre; il créera aussi une barque-pédalo originale : un vélo installé sur celle-ci actionnait un axe de transmission relié à une hélice.

Le clou de sa création consistait en un système permettant le passage de l'axe à l'extérieur de la barque sans que l'eau ne s'y engouffre et ne fasse chavirer l'embarcation. Sa plus belle invention ne fut rien d'autre qu'un hélicoptère.

Peu avant la première guerre, René Neutelers assiste au Parc des Princes à des essais d'aviette; c'est la tentative renouvelée d'Icare sur un parcours de dix mètres.

Le tout-Paris sportif d'alors se passionne pour ces expériences et monsieur Neutelers n'est pas loin de la même fièvre, quoique sa profession de tailleur n'ait guère de rapports avec l'aéronautique.

C'est à Londres, quelques temps plus tard, qu'il voit pour la première fois un hélicoptère s'échapper de ses mains pour aller se heurter au plafond de sa chambre d'hôtel.

Travaillé et perfectionné, le modèle est présenté en 1924 au Service Technique Aéronautique belge, à Rhode-Sainte-Genèse, où sa simplicité fait sensation. La fabrication de l'appareil a lieu grâce à la collaboration de Mr Pirlot qui s'occupe de la partie mécanique. Il s'agit d'une tige terminée à l'un des bouts par un gouvernail mobile, à l'autre par une hélice indépendante et actionnée par une torsade en caoutchouc. Aux deux tiers de la tige est fixée une autre hélice qui fait corps avec elle.

Détail curieux, au départ, l'appareil est dressé gouvernail vers le haut, en vol, il conserve cette position, nonobstant les départs obliques ou les accidents, se comportant comme un gyroscope. C'est cette particularité qui le fait appeler par son inventeur l'hélicoptère stable.

En 1925, avec l'appui du S.T.A., il construit un modèle plus grand mais l'expérience échoue.

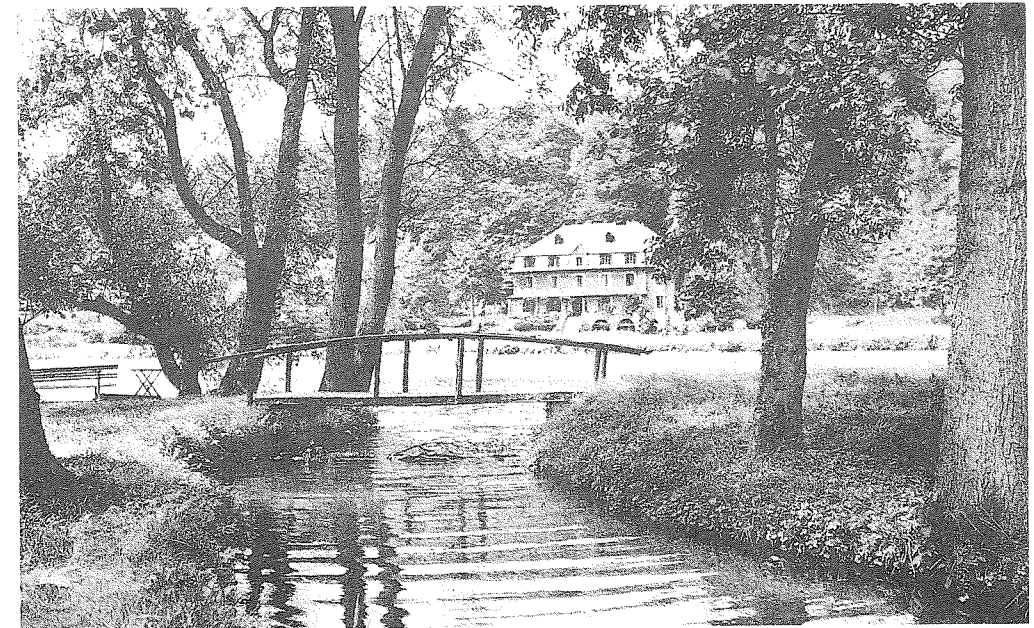
En 1927, il s'adresse au Service Parisien de Saint-Cyr; il est éconduit. Ces échecs successifs, le découragent et il abandonne alors son projet.

Yvoir fut, à une époque encore très proche, un haut lieu du tourisme mosan.

Comment ne pas, dans le cadre de cette activité, évoquer un établissement connu des plus fines bouches de tous les coins du pays ?

L'Hostellerie d'Yvoir, appelée plus tard "Hostellerie Vachter" connût des années de gloire digne des plus grands temples gastronomiques.

Dans les années cinquante, les deux étoiles attribuées par le fameux guide Michelin en ont fait un lieu très prisé de la haute société belge.

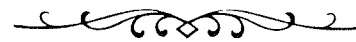


Voici quelques extraits des pages gastronomiques d'une revue touristique de l'après-guerre.

"Amis qui savez apprécier la finesse du bien manger, l'art de la présentation et la richesse du cadre, il est un temple cher que vous avez épinglé à la liasse de vos plus précieux souvenirs. Vous rappelez-vous l'accueil aimable, empressé, de cet excellent maître de maison qu'est Monsieur Vachter, grand patron de l'hostellerie d'Yvoir, où trône dans une cuisine luisante comme un Louis d'or tout neuf, sa si affable compagne, Madame Vachter. Ah ! cette divine hostellerie, si durement meurtrie par la guerre et qui avait jeté, en bordure de la route, un peu en-deçà du pont d'Yvoir une adorable cabane en rondins, d'une rusticité toute romantique et où l'âtre énorme faisait danser devant vos yeux des enfilades de poulets se dorant à la broche. La cabane en rondins a disparu pour rendre la place au castel le plus élégant de lignes, le plus délicat d'architecture que l'on puisse rêver.

C'est une résurrection dont Monsieur Vachter a tout lieu d'être fier parce que tout y est d'un goût parfait, d'une richesse du meilleur ton, d'un confort qui marie agréablement la ligne moderne et le style le plus classique. Bar spacieux, où l'attente en face d'un apéritif de classe est légère; salle à manger digne d'un palais; salons agréables et reposants; et cette splendide terrasse au pied de laquelle un merveilleux jardin

tout en pelouses et en massifs odorants s'étalent jusqu'aux rives même de la Meuse. En cela, l'hostellerie d'Yvoir a bien changé et reprend de très loin la première place qu'elle occupait avant qu'une rafale de la tourmente mondiale l'atteigne dans ses oeuvres vives. En cela seulement, car pour le reste, madame Vacher est restée ce grand cordon bleu que nous avons apprécié à chacune de nos visites. Goûtez donc la saveur de ses poulardes, elle est de celles que l'on n'oublie jamais. Rêvez un moment à ses assaisonnements de crustacés, essayez son homard, ses écrevisses à la nage, ses truites au bleu. Aiguisiez-vous la dent sur ses pâtés (du patron ceux-là) et, si, après avoir ainsi gueuletonné en toute finesse, en appréciant la qualité d'un service magistral que Monsieur VACHER dirige lui-même...si vous voulez verser une fois en passant dans le plus vilain péché de gourmandise, attardez-vous à ses pâtisseries et à ses tartes qui sont de pures, de vraies, d'authentiques merveilles. De tout quoi, par avance, nous vous en donnons l'absolution. Vous serez servis ici au-delà de vos ambitions. Toute la gamme de la plus symbolique des dégustations est à la carte des vins".

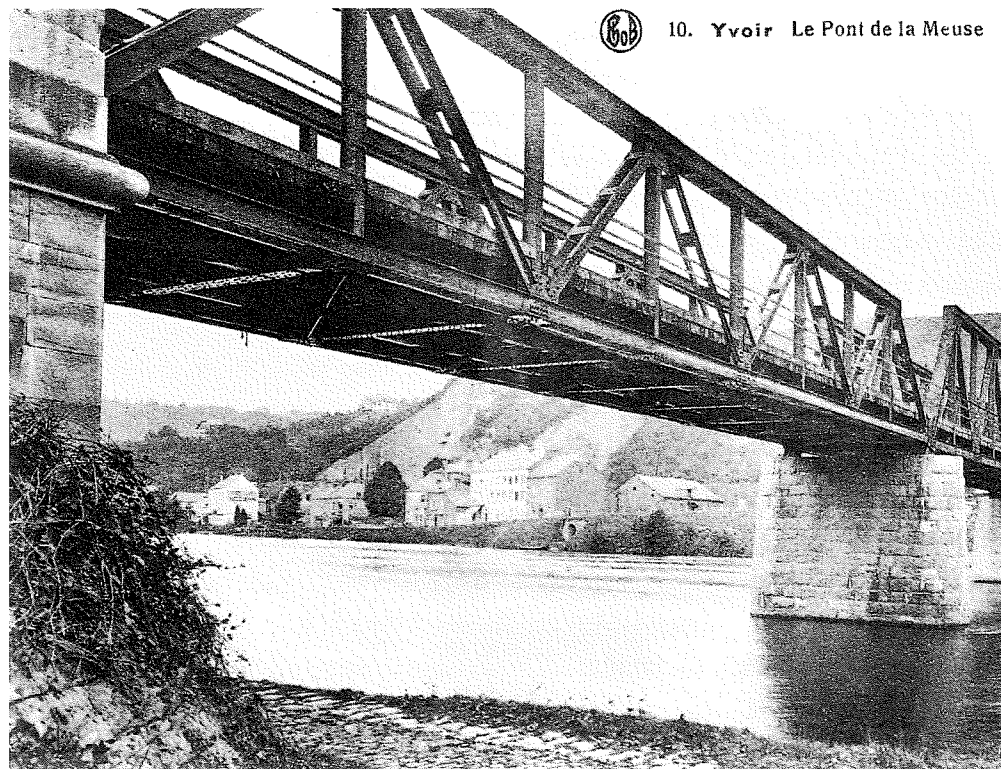


L'érection des ponts enjambant la Meuse devint nécessaire à la fin du 19ème siècle à cause de la rectification du cours d'eau et de la construction des écluses qui débuta en 1868.

L'ancien pont d'Yvoir fut construit en 1877.

Si ces constructions ont une importance sociale et économique, elles représentent également un intérêt militaire.

Les armées allemandes franchirent la Meuse à Yvoir en 1914 et 1940; les Américains firent de même en 1944.



10. Yvoir Le Pont de la Meuse

En mai 1940, la vallée de la Meuse entre Dave et Sedan aurait dû constituer une barrière naturelle infranchissable par les troupes motorisées allemandes.

D'après les plans français, l'armée ennemie devait mettre au moins quatre jours pour amener aux abords du fleuve le matériel nécessaire pour effectuer une percée sur la Meuse.

Pour ralentir la progression allemande, les Chasseurs Ardennais avaient fait sauter les ponts et les carrefours.

Seul le pont d'Yvoir devait rester intact jusqu'à l'arrivée des premiers ennemis afin de permettre aux troupes françaises toujours présentes sur la rive de traverser de l'autre côté.

Hélas, les envahisseurs progressaient à une telle vitesse que les troupes alliées n'eurent pas le temps de prendre position assez rapidement.

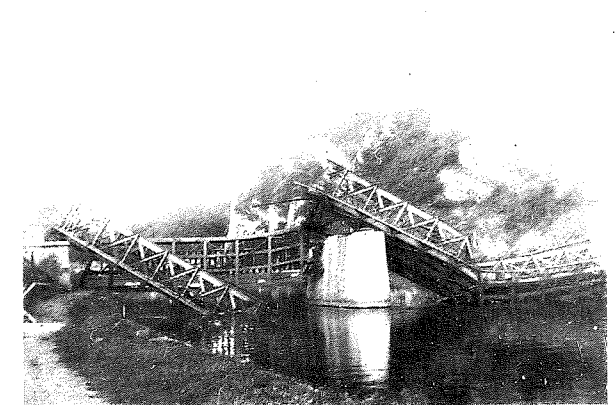
Déjà, le 12 mai vers 16H30, les Allemands entrèrent à Yvoir et se dirigèrent immédiatement vers la Meuse.

La garde du pont était assurée par la 1ère compagnie, 31ème bataillon du Génie, commandée par le lieutenant de Wispelaere.

La première tentative de destruction fut un échec; les fils du détonateur étant sectionnés. Le lieutenant Zabel, de la 5ème Panzer Division, envoya un blindé en reconnaissance vers l'autre rive.

Le caporal Desmet, qui se trouvait au pied du pont avec un canon de C.47, mis le char hors de combat. Le lieutenant de Wispelaere se précipita vers le corps de garde et, pendant qu'il déclenchait le dispositif de mise à feu, il fut atteint par un obus allemand. Le pont sauta tout de même et le char qui s'était engagé disparut dans le fleuve.

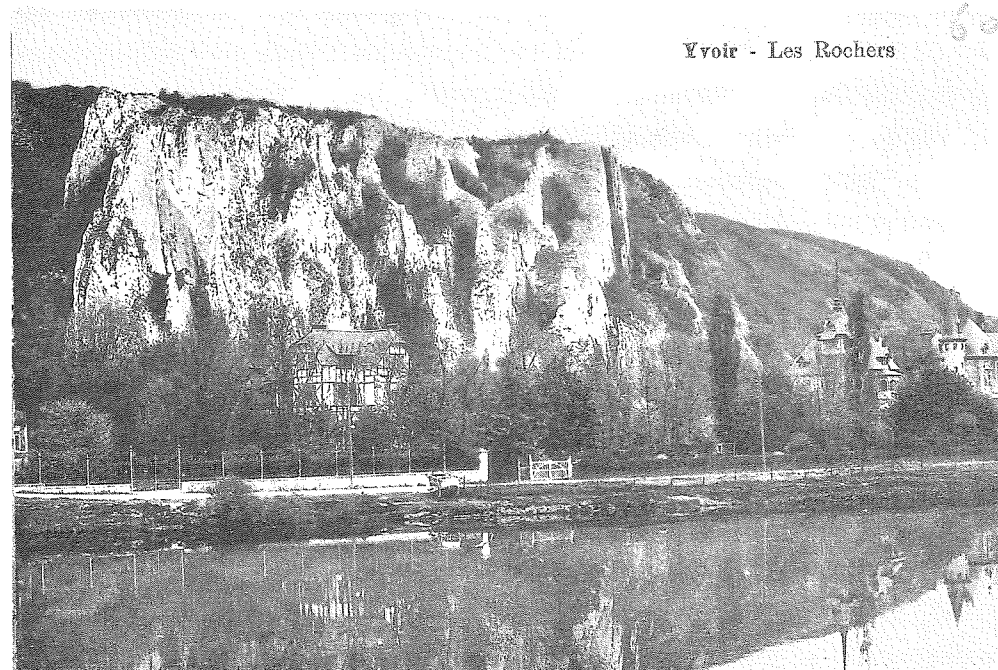
En 1944, dans la nuit du 3 au 4 septembre, les alliés avançaient vers Yvoir, mais les soldats du génie allemand, voulant empêcher les libérateurs de franchir le pont, placent des mines et font une nouvelle fois sauter l'édifice.



Sur la photo de gauche : le pont d'Yvoir en septembre 1944.

Sur la photo de droite : le pont d'Houx, détruit le même jour.

Voici deux vues de villas bâties à la fin du siècle dernier aux pieds des rochers de Champalle.



N. 157, G. H. Ed., A. Bords de la Meuse. — Pont d'Yvoir et Chalets.

Le site de la réserve naturelle de Champalle s'étend sur 48 hectares depuis la gare d'Yvoir jusqu'à la ferme de Champalle. Il est composé de rochers escarpés, de pentes rocailleuses, de pelouses, de fourrés et de bois. La diversité des stations écologiques est grande : plateaux, pentes raides, ravins encaissés, éboulis, dalles rocheuses, replats et fissures.

Le climat qui règne dans ce site est plus chaud et plus sec que le climat général des plateaux voisins; non seulement parce que les versants sont exposés au sud, sud-ouest et ouest, et que les rochers calcaires sont perméables, mais aussi parce que le site est enchâssé dans la vallée et abrité des vents froids.

Il n'est donc pas étonnant que sur cette surface relativement restreinte, on dénombre plus de 250 espèces de plantes vasculaires (plantes à vaisseaux), fougères et plantes à fleurs.

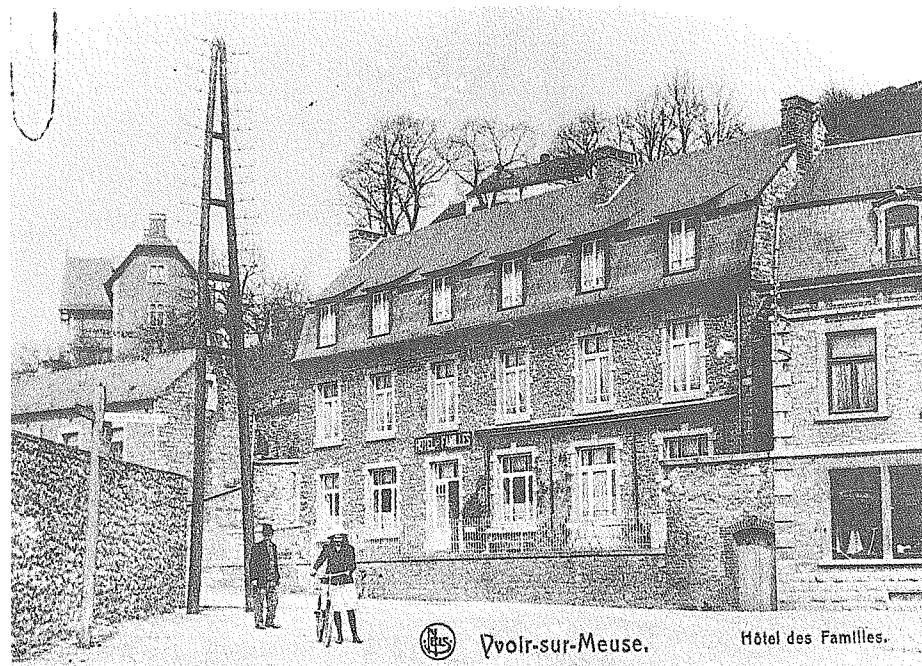
Parmi la végétation des rochers calcaires, on trouve à toutes les expositions la DRAVE FAUX AIZOON ou DRABA AIZOIDES dont c'est ici la seule station en Belgique.

C'est une plante vivace qui est ornée de magnifiques pétales jaunes. Sa hauteur est de 5 à 20 centimètres. Elle fait partie de la famille des crucifères et sa date de floraison se situe en avril et en mai. Elle a été découverte à Champalle en 1854. Ses stations de plaine sont très rares et la distance entre Yvoir et la station la plus proche dépasse les 500 kilomètres.





*De la place
des Combattants
à la grotte
Notre-Dame de Lourdes*



Durant la seconde guerre mondiale, le Grand Hôtel d'Yvoir fut le siège de la KOMMANDATUR locale.

Le 6 juin 1940, Armand Thibaut, bourgmestre faisant fonction, y fut convoqué.

Un officier inconnu y conversait avec un gauleiter local : le lieutenant Boenneke. Un interprète traduisit un papier tapé à la machine : *"Sur ordre du commandement suprême de l'aviation militaire, l'évacuation d'environ trente familles d'Yvoir est à exécuter immédiatement. Les habitants doivent être logés à Yvoir même. L'évacuation est d'exécution jusqu'au plus tard le 7 juillet 12 heures. Au bourgmestre d'Yvoir : l'évacuation doit être effectuée immédiatement pour être finie à l'heure indiquée. Cet ordre doit être rendu à la KOMMANDANTUR"*.

L'aide de camp Michaelis présida lui-même sur place à la délimitation de la zone réservée.

Celle-ci englobait les lieux-dits : Redeau et Tricoïnte, les carrières, les bâtiments de l'orphelinat du Sacré-Coeur, les châteaux Dapsens et de Halloy ainsi que le tunnel de la ligne du Bocq.

Les Yvoiriens concernés disposèrent de quelques heures seulement pour emporter l'indispensable, laissant le reste à l'entière disposition des envahisseurs. La zone interdite était destinée à accueillir le maréchal Göering et son état-major.

A plusieurs reprises durant son séjour dans notre localité, H. Göering (au centre de la photo) fit des tournées de propagande dans les rues du village.

Vêtu de sa tenue de soie blanche et bleue et porteur de son bâton de maréchal, il déambula à pied dans la rue du Blacet (rue des Carrières à cette époque), sa voiture blindée le suivant.

A ses côtés, des officiers supérieurs portaient des cigarettes "Players" et du chocolat "Sandwich".

Les soldats ameutaient la population et poussaient les enfants vers le maréchal.

Celui-ci, souriant, tendait les friandises.



Mais le travail le plus important était fourni par la caméra. On racontait dans le village qu'un jour tout un film de propagande fut stupidement gâché parce que Göering était sorti sans ses décorations : il les avait oubliées sur son pyjama. Le séjour du commandant de l'armée de l'air allemande ne pouvait durer éternellement et le 3 juillet à 10 heures, il traversa la commune dans sa voiture blindée en direction du passage à niveau de la rue de la station où l'attendait son train.

Cette magnifique vue de la rue du Blacet nous montre combien l'industrie de la pierre envahissait le village vers 1900. A gauche, une partie de la ligne privée qui reliait les carrières à la voie Dinant-Namur; les stocks de pavés de route s'étaient jusqu'à cet endroit.

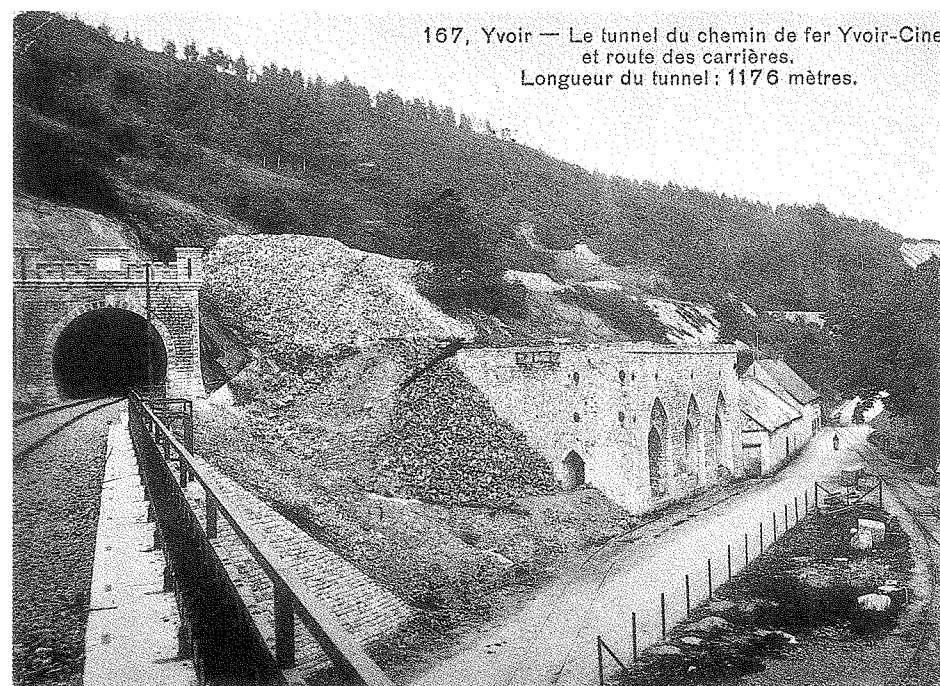
A cette époque, outre par chemin de fer, le transport se faisait principalement grâce à des tombereaux ou des chariots tirés par des chevaux. De nombreux Yvoiriens vivaient directement ou indirectement de cette activité.

Entre 1900 et 1910, il y a eut à Yvoir 9 maréchaux-ferrants, 6 cochers, 3 charretiers, 3 forgerons, 2 charrons, 1 bourrelier, 1 marchand de bestiaux, 1 éleveur de chevaux et aussi 2 vétérinaires.



Yvoir. — Avenue des Carrières.

Lagaert, Brux. 3



167, Yvoir — Le tunnel du chemin de fer Yvoir-Ciney et route des carrières. Longueur du tunnel : 1176 mètres.

Le tunnel et les fours à chaux en 1910. Ces fours ont fonctionné à partir de 1865 jusque pendant la première guerre mondiale.

Le tunnel du chemin de fer Yvoir-Ciney a suscité beaucoup d'intérêt de la part des Allemands au cours des premiers mois de l'invasion de 1940.

Göering a séjourné à proximité de la sortie nord à Yvoir-Carrières pendant près d'un mois et Hitler aurait dû s'y protéger deux fois au cours de son voyage à Montoire en octobre 1940.

Voici un récit condensé des deux passages du Führer dans notre localité.

Le 18-10-1940, un échelon de reconnaissance de l'armée allemande visite le tunnel d'Yvoir.

Le 21-10 dès 8 heures du matin, le groupe du commandant Kurt Thomas s'installe à proximité immédiate de la sortie nord où le train du Führer devra être placé pendant la nuit.

Un peloton renforcé du capitaine Von Blomberg est déplacé vers Yvoir pour assurer la sécurité aux alentours de la voie ferrée. A 16 heures, cinq gardes de campagne sont occupées : une à chaque sortie de tunnel, une aux deux ponts de la voie ferrée et une à la gare d'Yvoir.

A partir de ce moment, tous les habitants sont obligés de rester dans leur maison avec interdiction formelle de monter à l'étage et de regarder par les fenêtres.

Des sentinelles montent la garde dans toutes les rues et plus particulièrement en face de chaque habitation ayant des fenêtres avec vue sur le chemin de fer.

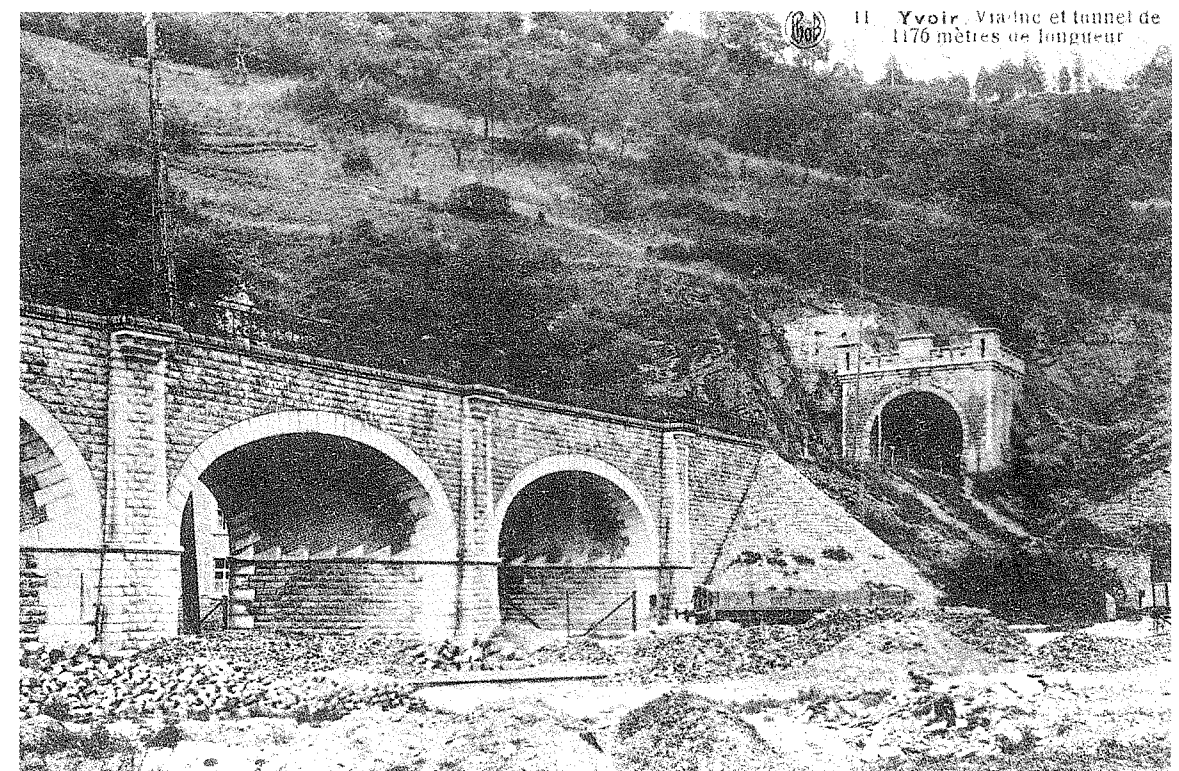
A 21 heures 10, le train précurseur du ministre des affaires étrangères arrive en gare d'Yvoir.

Le train du Führer arrive un quart d'heure plus tard, le machiniste fait alors marche arrière pour amener le convoi près de l'entrée du tunnel.

La voie est en pente assez raide et la locomotive patine : impossible de réaliser la manoeuvre escomptée.

Après quelques essais, les Allemands décident de laisser le train Erika au pied des rochers de Champalle. Selon la tradition populaire, le train aurait atteint le tunnel mais suites aux nombreuses tentatives, la locomotive en surchauffe aurait enfumé complètement celui-ci.

Dès ce moment, une modification totale des mesures de sécurité est nécessaire.



11 Yvoir. Viaduc et tunnel de 1176 mètres de longueur.

Des hommes sont retirés des gardes des entrées du tunnel ainsi que d'un groupe de fusillers-moto se trouvant en réserve et ils sont placés en sentinelles à intervalles de 30 à 40 mètres autour du quartier de la gare et vers Champalle.

Le 22-10 à 5 heures du matin, Hitler quitte Yvoir pour atteindre Montoire dans la soirée.

Le 25-10, lors du retour vers le Reich; nouvelle halte à Yvoir et des mesures de sécurité identiques à celles prises lors du premier passage sont d'application.

Cette fois, le train venant de Dinant aborde la ligne du Bocq de façon idéale et à 20 heures 15, le convoi est mis en place au-delà de la sortie nord.

A 21 heures 30, l'ordre de rouler le train dans le tunnel est donné car un avion ennemi survole la région.

La nuit se passe toutefois calmement.

Le 26-10, Hitler quitte Yvoir.

HITLER

*Fantôme, roi, tête de mort que cale un trône,
Dictateur, ex-ouvrier, peintre couronné,
Animal vil et bas, spectre à la face jaune,
Hitler, je te méprise et je te crache au nez.*

*Le chancre mord ta chair, et le remords ton âme,
A peine à cinquante ans, ton siècle te maudit,
Ecoute cette voix qui dans le lointain clame
Tu n'es bon à rien, meurs enfin pourri....*

*Oui, crève ainsi qu'un chien au bord d'une ornière,
Crève ainsi qu'un crapaud dans le creux d'un fossé,
Que ta face de loup s'en retourne en poussière,
Et qu'il ne te reste rien de ce long passé...*

*Hitler, encore un mot qu'il ne faut pas qu'on perde.
Retiens-le pour le dire à tes preux, tes amis,
Je ne suis qu'un voyou de notre beau pays,
Mais je suis BELGE,...galeux et je t'em..."*

Poème de Félix BASTIN

On distingue au centre de cette photo, les bâtiments de la forge Aminthe.

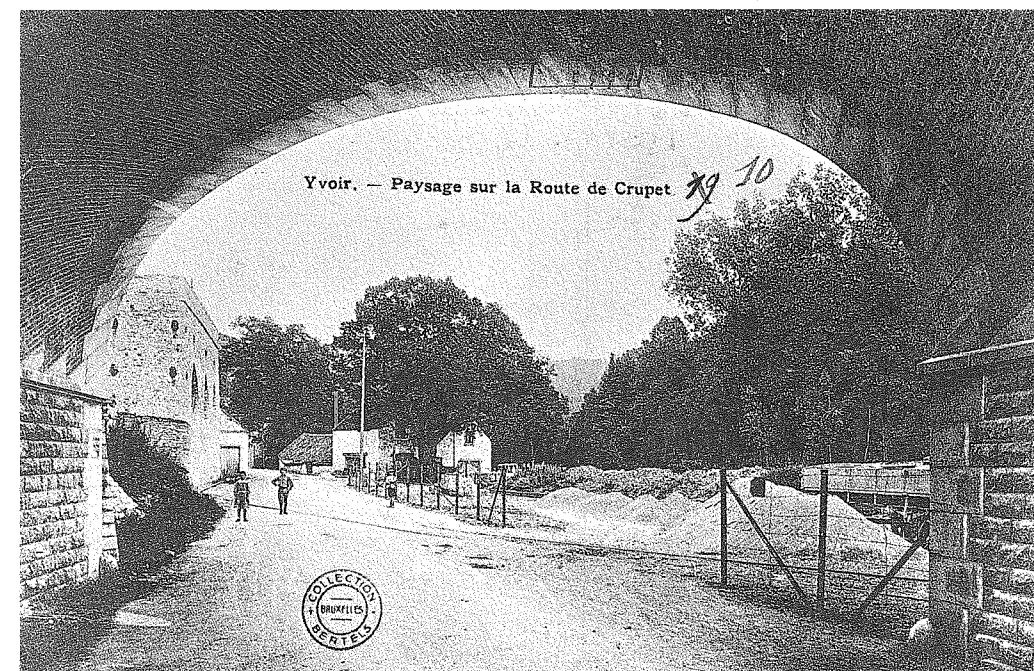
Les maîtres de forges plantaient autrefois un tilleul dans la cour de leur usine.

Celui-ci a probablement été planté au temps des La Hamaide, vers 1600, et a peut-être servi autrefois d'auxiliaire à la justice.

En effet, ces arbres étaient parfois munis d'un carcan auquel on passait la tête du condamné qui y restait exposé aux railleries des passants.

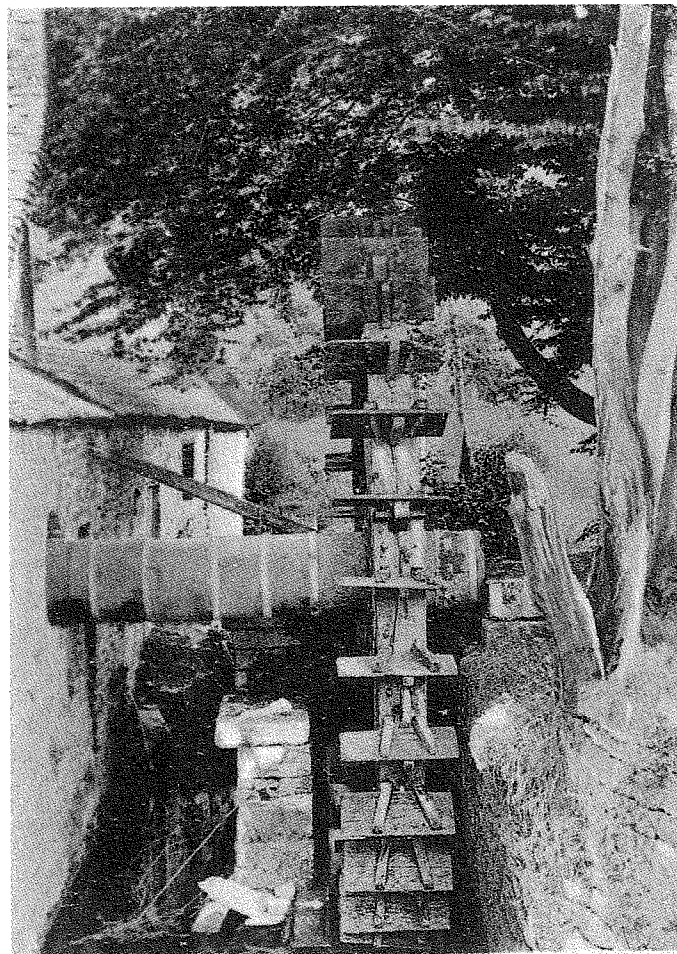
Au tronc du tilleul de cette forge était appendue une image de la vierge.

Elle était accompagnée de cette inscription : "Cette chapelle a été érigée par Jean de Montpellier, seigneur de ce lieu, et cent jour d'indulgence à celui ou celle qui seront en état de grâce et réciteront cinq avés et cinq paters en l'honneur de Sainte Marie, accordés par le révérendissime évêque de Namur-Monseigneur Van Der Dere". Signé Brabant en 1688.



La forge Aminthe devait être une forge importante car elle était actionnée par deux roues jumelées encore mentionnées sur la carte de 1822.

La roue que l'on voit ici avait une hauteur de 6,20 m et fut conservée dans un très bon état jusqu'au début du vingtième siècle.



Souvenir d'Yvoir

La roue de Moulin.

Nels. Bruxelles. Serie 2 No. 15

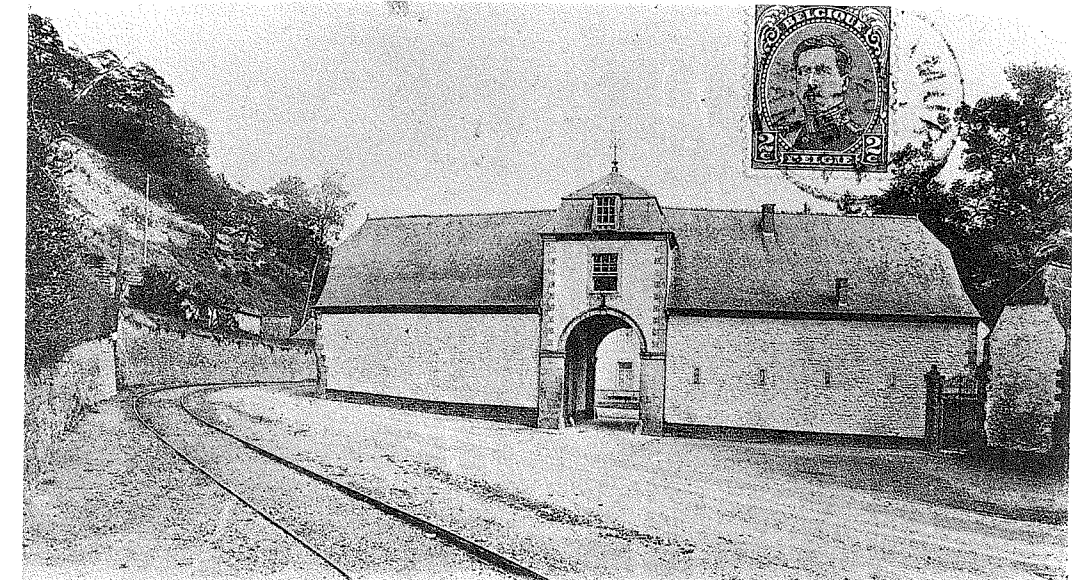


A gauche, un peu en arrière du château Dapsens, en bas du tienne Saint Roch, fut érigée en 1688 la chapelle Saint Roch et Saint Pierre.

Sa construction fut réalisée pour préserver la région d'une épidémie de peste ou de choléra.

Cette chapelle est remarquable par son autel en marbre avec des colonnes en torsades.

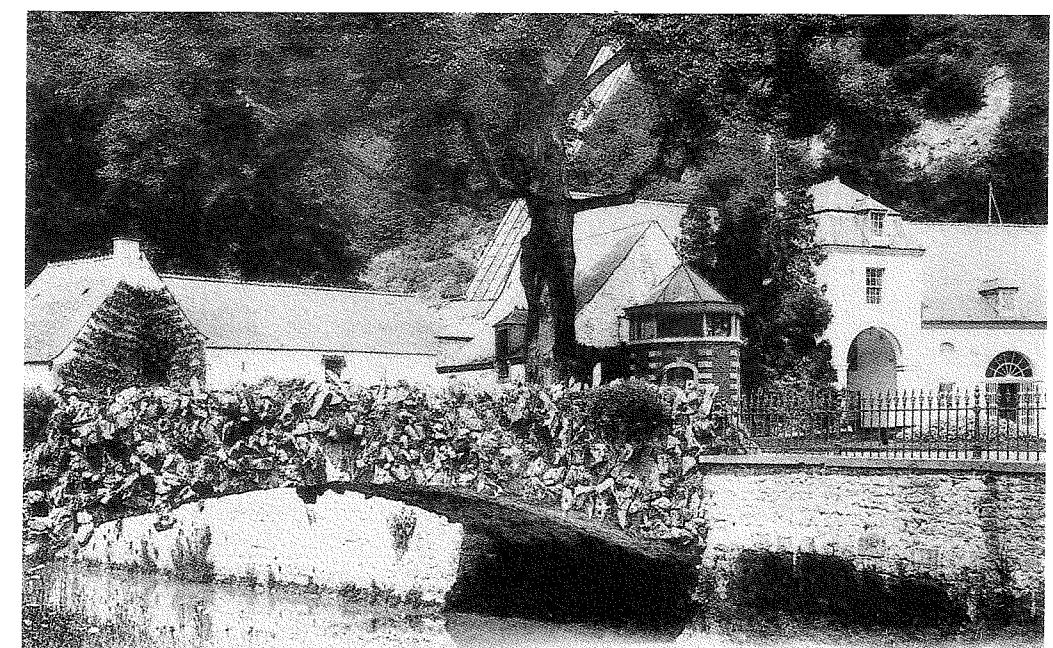
Les deux statues de Saint Roch et Saint Pierre ont été enlevées afin d'éviter les vols; l'une se trouve au château, l'autre chez Monsieur Dapsens à Marchin.



Yvoir — Entrée du château Dapsens.

Ce château porte la date de 1679. C'est le seul souvenir de l'ancienne forteresse d'Yvoir détruite après le siège de 1562.
E. Desaix, édit. — Bruxelles. — Rep. interd.

Le château Dapsens est l'ancien château-fort d'Yvoir qui eut comme premier propriétaire le prévôt de Poilvache, Wéry de Corioule, seigneur d'Yvoir en 1380.

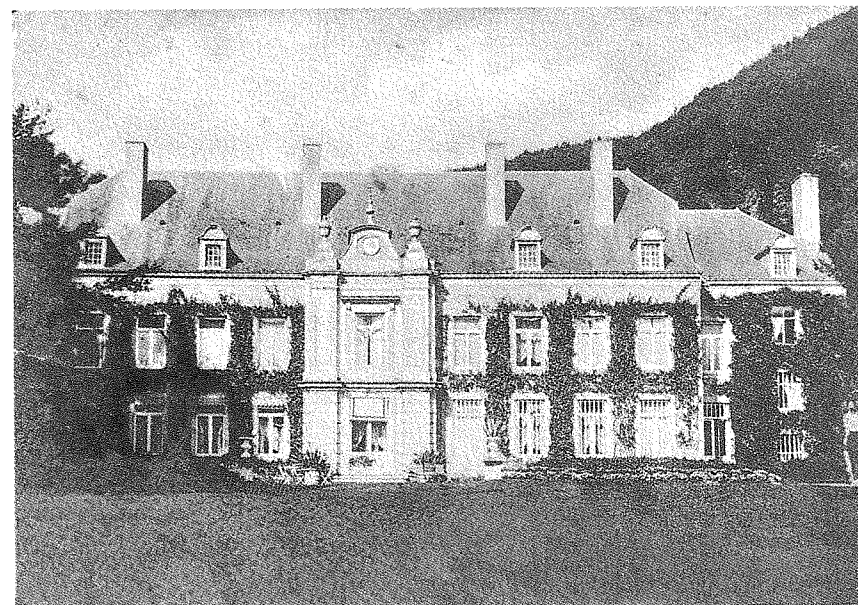


20 Yvoir. Vallée du Bocq. Le château de M. Dapsens (cour intérieure)

Les quatre familles de maîtres de forges d'Yvoir (Wilmet, Misson, Moreau et Posson) constituaient la noblesse locale et menaient grande vie dans leurs châteaux; surtout à l'occasion des chasses qu'ils organisaient.

Voici, pour illustrer le faste qui entourait leurs fêtes, un extrait du livre *"Les forges d'Yvoir"* publié par le docteur Michel en 1971.

"Chacune des quatre maisons de maîtres de forges était le siège d'un équipage de vénerie avec des chevaux de selle pour la chasse à courre. Leur meute propre était menée par un piqueur assisté d'un valet de chiens. Comme ces familles étaient apparentées et chassaient de compagnie, les équipages furent réunis en un seul de grand prestige. Yvoir devint le siège de la grande chasse du Bas-Condroz... La livrée de la vénerie d'Yvoir s'inspirait de celle en usage sous Louis XV. Un ordre de chevalerie y était attaché : celui très ancien et très illustre de Saint Hubert. Les nominations et les promotions dans cet ordre étaient l'occasion de fêtes grandioses. Le 2 novembre, veille de la fête de Saint Hubert, le village présentait une activité extraordinaire : grands seigneurs, prélats, abbés de cour arrivaient en berline au château du Seigneur d'Yvoir. Le jour du 3 novembre, tout Yvoir était réveillé par la chasse à la traque, même les plus humbles prenaient un plaisir fou au rabattage du gibier. La chasse se passait dans les bois du roi (Lairbois, dénommé Bois Royal en 1822). Vers quatre heures, c'était le retour en cortège au château : cavaliers en uniforme, traqueurs et butin de chasse; le tout précédé des sonneurs de cor. Après un dîner somptueux, à minuit, se distribuaient les diplômes... Le serment de loyauté envers l'ordre ressemblait aux cérémonies chères à la chevalerie. A cette fête, la population aussi participait : la cour du château lui était réservée, les danses se déroulaient pendant qu'un feu d'artifice monstre emplissait la vallée. Mais ce n'était pas qu'une fois l'an qu'Yvoir voyait ce faste; chaque retour de chasse revêtait un caractère somptueux... La vénerie d'Yvoir était fort réputée : chaque année, elle était invitée à la grande loutellerie organisée par les abbés d'Orval. Celle-ci durait six jours après la fête des rois. On pouvait compter comme butin de chasse de 40 à 50 loups."



Le château

Nels, Bruxelles Serie 2 No. 28

Yvoir

5-9-04

de la Roche

Au début du 19ème siècle, Yvoir vit une véritable catastrophe économique; l'apparition des hauts fourneaux entraîne le déplacement de l'industrie du fer vers les bassins houillers, les forons s'expatrient et le travail commence à se faire rare dans le village.

Quelques décennies plus tard, en 1861, un industriel du Tournaisi, Alfred Dapsens, vient s'installer à Yvoir.



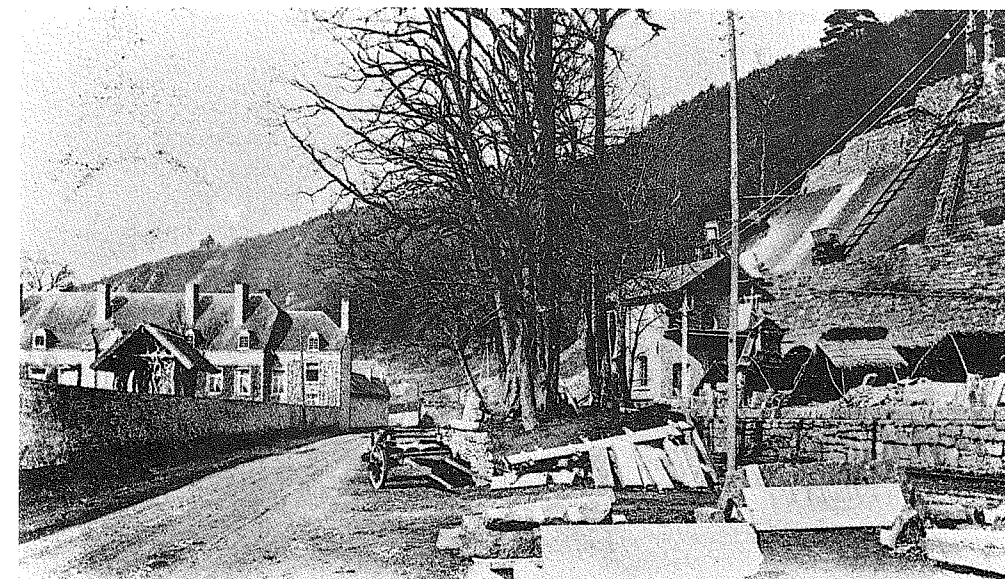
288, Yvoir-sur-Meuse.

Les carrières de pierres bleues

Il rachète les biens des de Wilmet, anciens maîtres de forges et exploite le ravin du Bocq.

Il en tire d'abord les scories qui prennent la direction du bassin de Charleroi pour y être refondues dans les fours à coke.

Dès le début, les carrières de grès prennent une importance considérable.



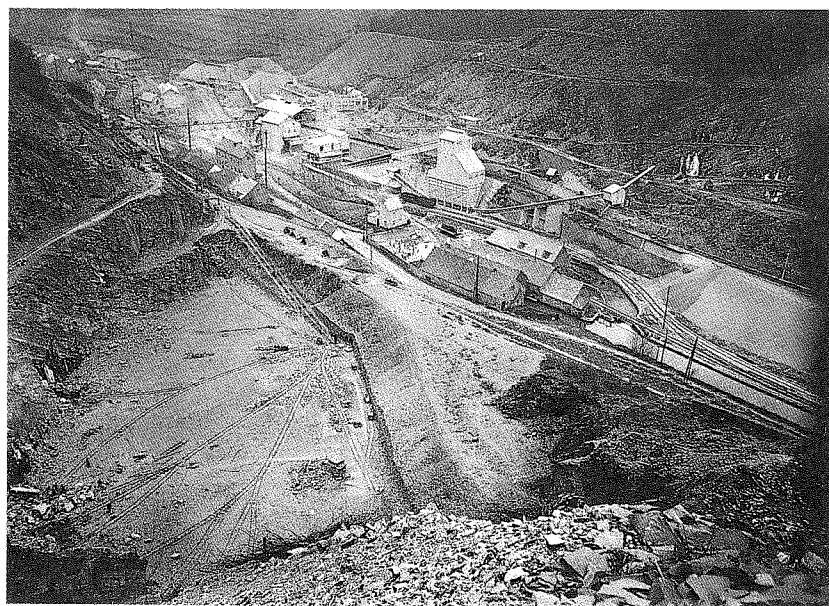
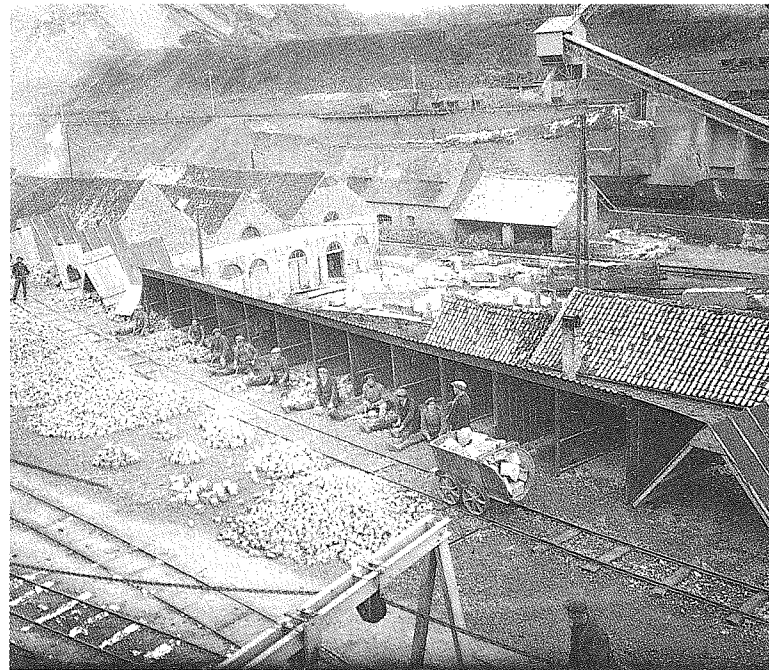
Les Carrières.

Yvoir-sur-Meuse,

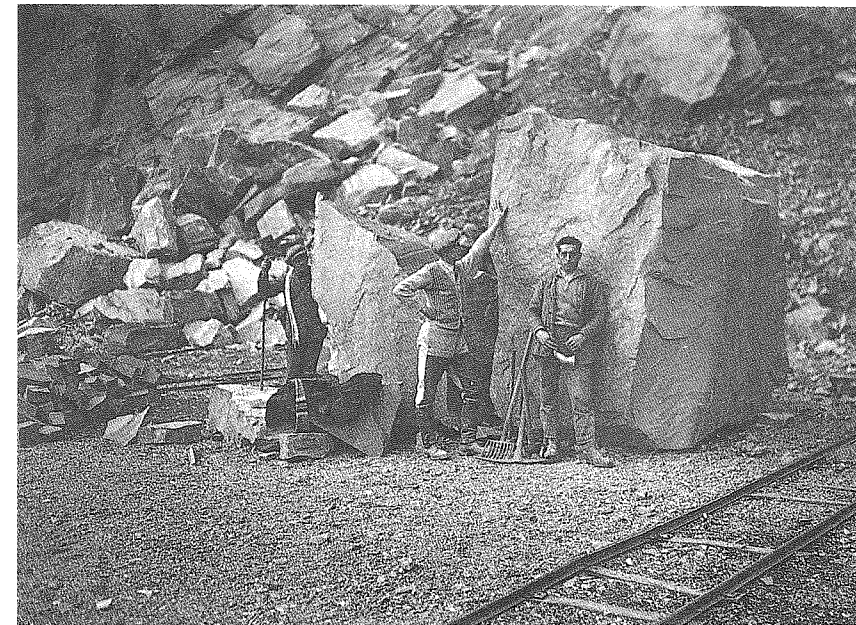
E. Me

N. 154, G. H. Ed., A.

En effet, les pavés de grès épincés à Redeau présentent des caractéristiques de non glissance et de résistance nettement supérieures au calcaire, ce qui les rend préférables pour le revêtement des chaussées.



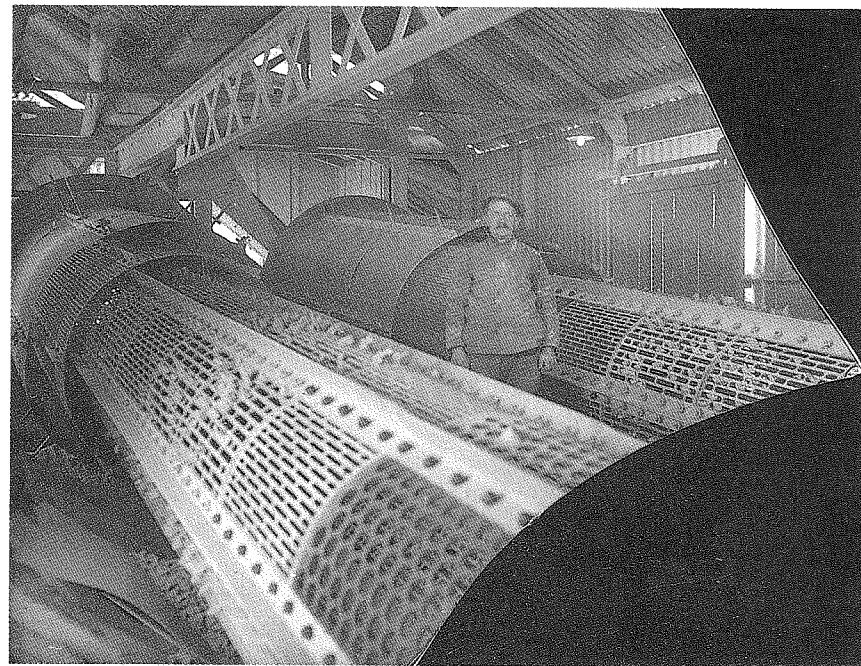
Les gisements de grès sont rares en Belgique, et, avec 15 % de la production nationale, l'entreprise est une des plus importantes du pays.



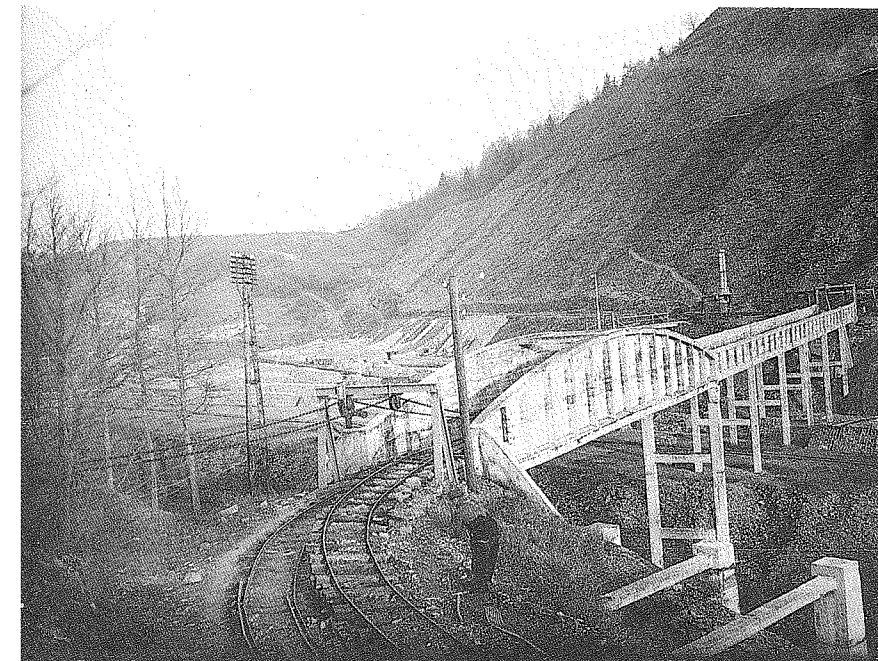
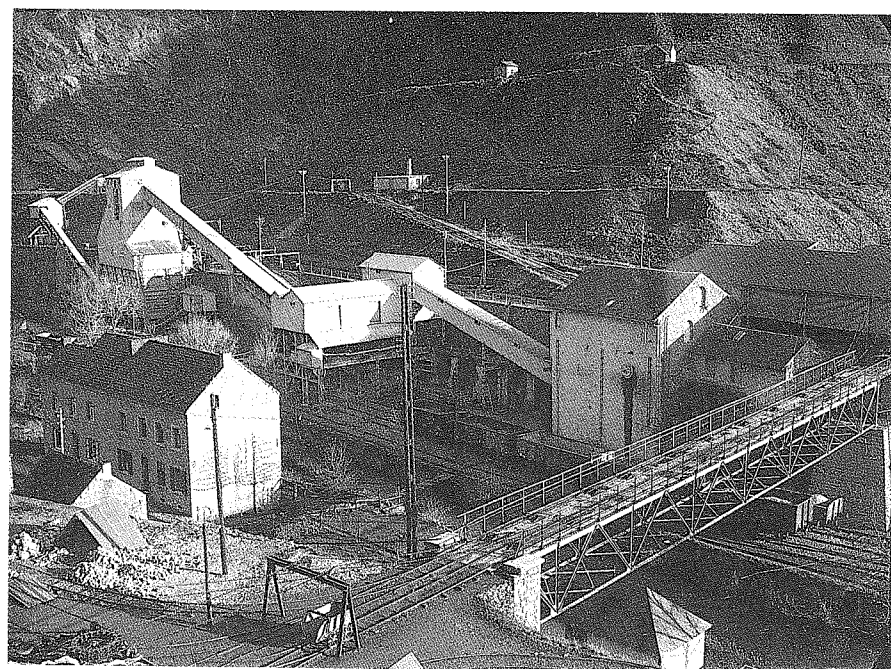
Pendant la période de pleine activité, environ 500 ouvriers sont employés à Yvoir, dont 300 épinceurs de grès.

La production de pavés a cessé en 1950.

Un autre secteur d'activité est le concassage.



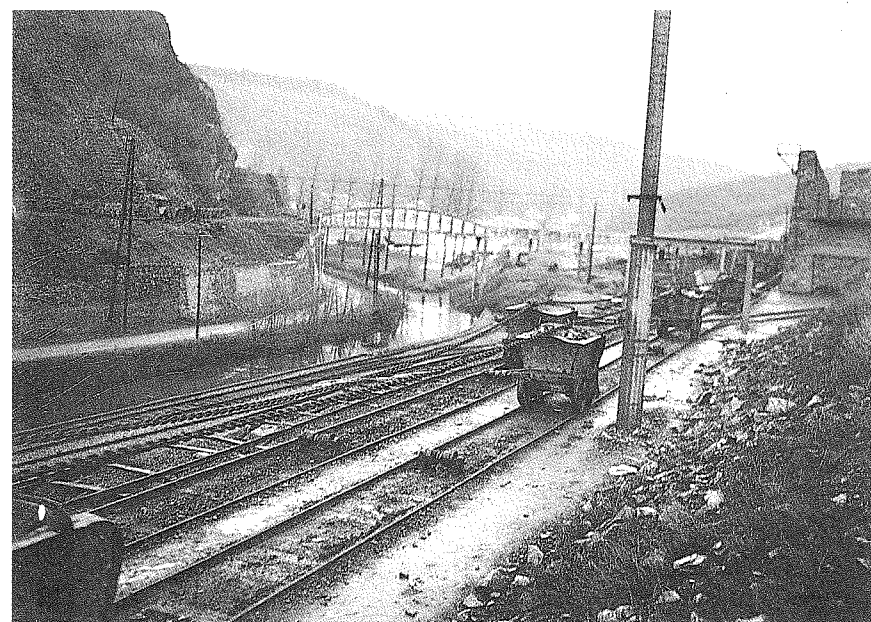
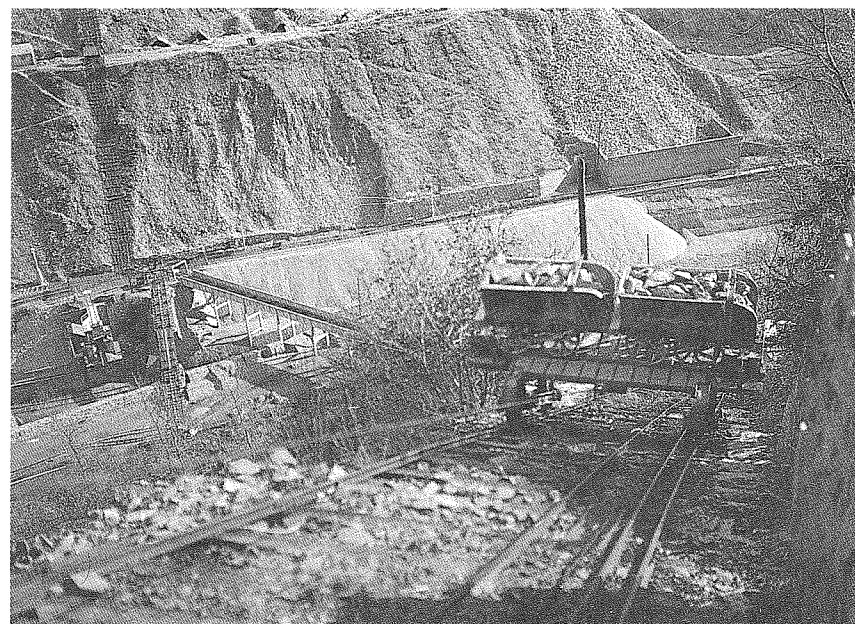
Le premier concasseur est monté en 1882 et utilisé à plein rendement pour la fourniture de matériaux qui serviront à la construction de la ligne de chemin de fer du Bocq au début du 20ème siècle.



Avant la seconde guerre mondiale, la production de concassés variait entre 150.000 et 180.000 tonnes par année.

Avant 1903, l'usine était alimentée en électricité par une centrale électrique hydraulique mais le captage des eaux du Bocq par la C.I.B.E. obligea monsieur Dapsens à construire une centrale à vapeur.

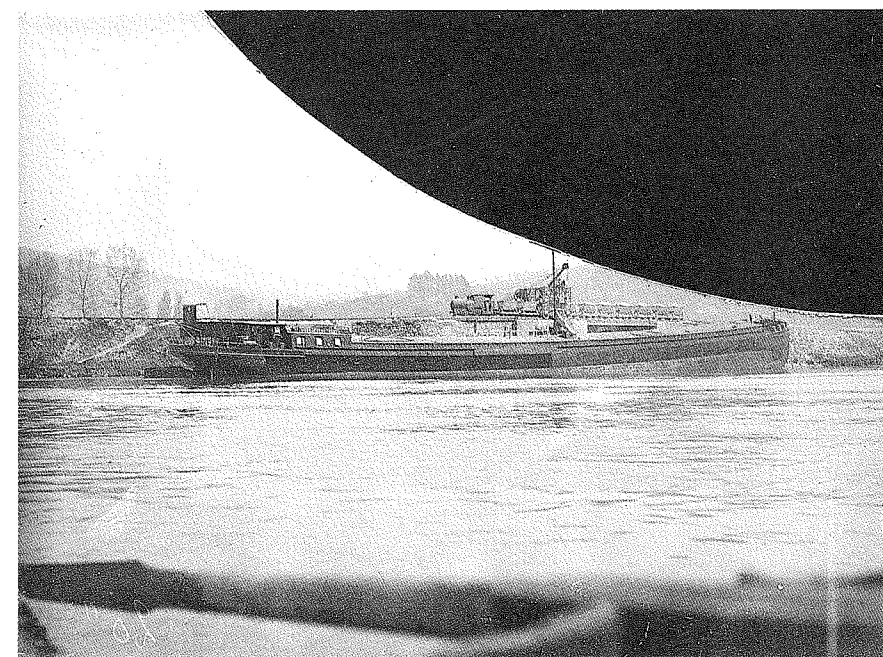




Dès 1876, les carrières sont reliées à la ligne de chemin de fer Dinant-Namur par une ligne privée traversant le village derrière la rue du Blacet et sur la place des Combattants pour rejoindre la voie du Nord Belge à hauteur de la poste actuelle.

Deux minuscules locomotives chauffées au charbon que les ouvriers avaient baptisées du nom de "coucou" assuraient les transports intérieurs.

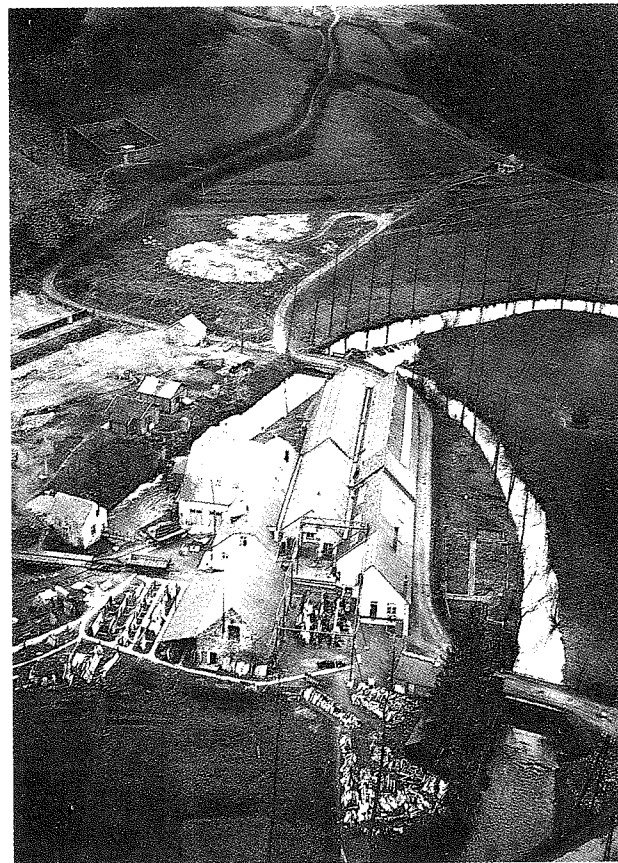
Une troisième plus petite encore et alimentée au mazout, faisait les navettes jusqu'au quai de chargement des bateaux au lieu-dit "Sur champ"



Voici une vue de la scierie de marbre prise de la colline avant 1940.

Ces bâtiments abritaient jadis un site de l'industrie du fer : la huitième forge d'Yvoir appelée forge et maca de la Gayolle.

En 1603, le marteau-fenderie de la Gayolle était déjà exploité; il était loué par Jean Muller, bourgeois namurois, à Nicolas Marotte, seigneur d'Arbre et maître de forges.



Juin 1940, c'était, en principe, la guerre.

Mais à Yvoir, pour certains, la drôle de guerre recommençait.

Le burlesque, il est vrai, rejoint souvent le tragique.

Herman Göering, dans l'euphorie du triomphe des armées allemandes, choisit Yvoir pour établir ses quartiers pendant quelques semaines : du 7 juin au 3 juillet 1940.

Comme le temps était splendide et la température tout à fait clémente, il fallait que le grand chef puisse prendre un bain en temps utile.

Ainsi, en très peu de temps, un magnifique bassin de natation fût construit non loin de la gare et le long du Bocq.

Des lauriers en garnissaient les bords.

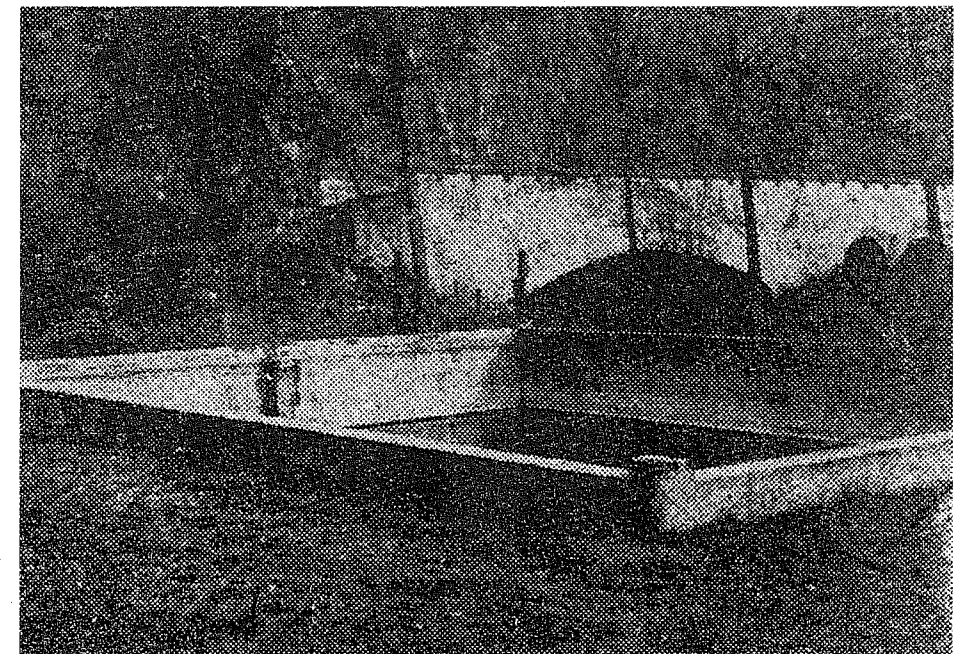
Les canalisations de l'intercommunale approvisionnaient le bassin en eau froide.

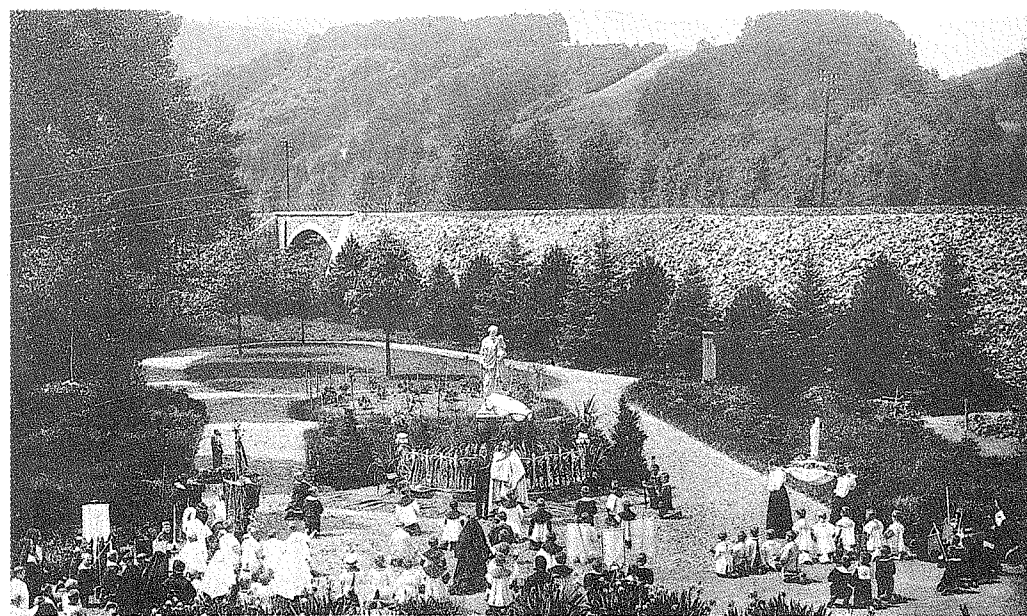
La piscine était alors chauffée par la chaudière d'une locomotive stationnée en permanence sur le remblai surplombant la prairie.

Aucun regard non arien ne perça jamais l'intimité des ébats de Göering dans l'eau tiède.

Avant le départ du maréchal, son adjoint, le lieutenant Michaëlis, voulu vendre cette piscine à la commune d'Yvoir.

Monsieur Thibaut, échevin assumant les fonctions de bourgmestre, lui rétorqua que celle-ci était construite sur le terrain d'un particulier (le baron de Halloy) et que de toute façon, il n'y avait pas d'argent pour un tel achat.





Yvoir - Orphelinat Notre-Dame de Lourdes.

Le parc de l'orphelinat Notre-Dame de Lourdes en 1927.
Surplombant les jardins, la ligne de chemin de fer du Bocq.

C'est par cette voie de communication qu'arriva H. Göering à Yvoir le 7 juin 1940.

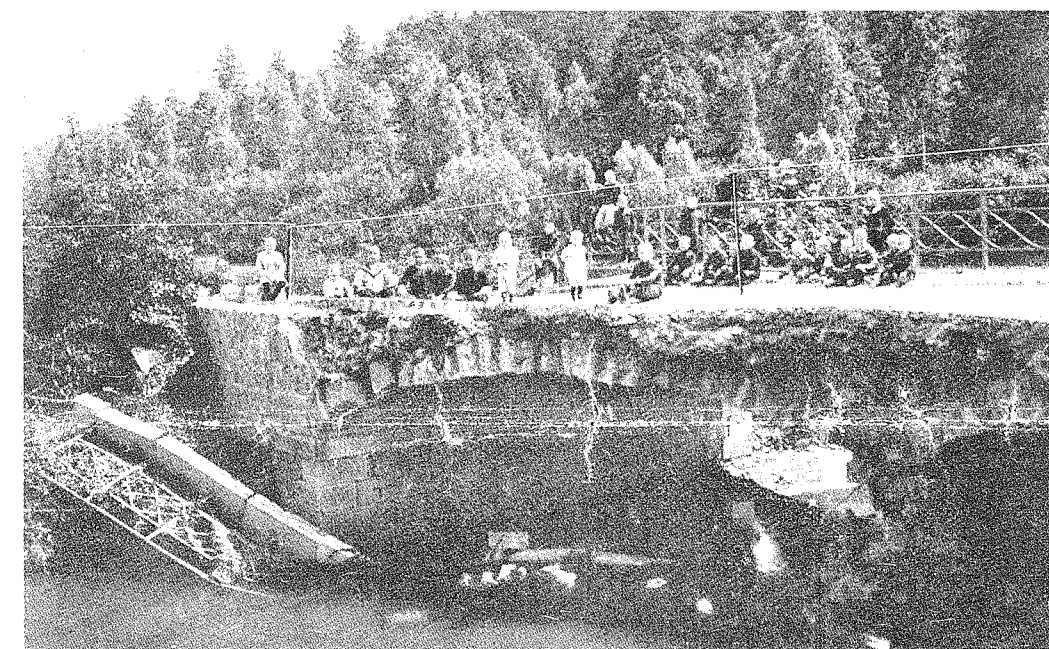
Pourquoi à Yvoir ?

Pour des raisons de sécurité, les allemands s'efforçaient de faire coïncider les lieux de stationnement des trains transportant les officiers avec un point proche d'un tunnel où, en cas d'attaque aérienne, le convoi pouvait trouver refuge.

Le tunnel de la ligne Yvoir-Ciney, long de 1056 mètres, présentait pour l'ennemi un gage important de sûreté.

De plus, à cette époque, la voie formait un cul-de-sac à Yvoir suite à la destruction du pont d'Houx sur l'embranchement Namur-Dinant.

La ligne Yvoir-Ciney n'attirait donc nullement l'attention des alliés.



Cette photo du pont qui enjambe le Bocq derrière l'Institut Notre-Dame de Lourdes date de juin 1910.

Les ravages de l'ouragan du 11 juin 1910 à l'orphelinat furent considérables; rien ne fut épargné.

L'orphelinat Notre-Dame de Lourdes fut fondé à Saint Gilles par Mademoiselle Marie Schaeken le 14 juillet 1904.

Son but était d'arracher les petits garçons abandonnés à la misère et d'en faire des hommes, des chrétiens.

La fondatrice se mit en quête, elle recueillit sept ou huit mille francs et commença.

Elle ouvrit une première maison provisoire, rue de Pragues à Saint Gilles; accepta 3, 5, 7 enfants et engagea deux religieuses pour les soigner.

Aussitôt, il y eut affluence de demandes; une maison contiguë fut annexée au bout de quelques mois; il y eut bientôt 30, 40, 50 enfants et 5 religieuses

Le 13 août 1906, mademoiselle Schaeken vint s'installer à Yvoir avec ses 58 enfants adoptifs et 5 religieuses dans sa nouvelle maison de Marteau Feuillien, ancienne forge et moulin, qui devint dès lors l'orphelinat Notre-Dame de Lourdes.

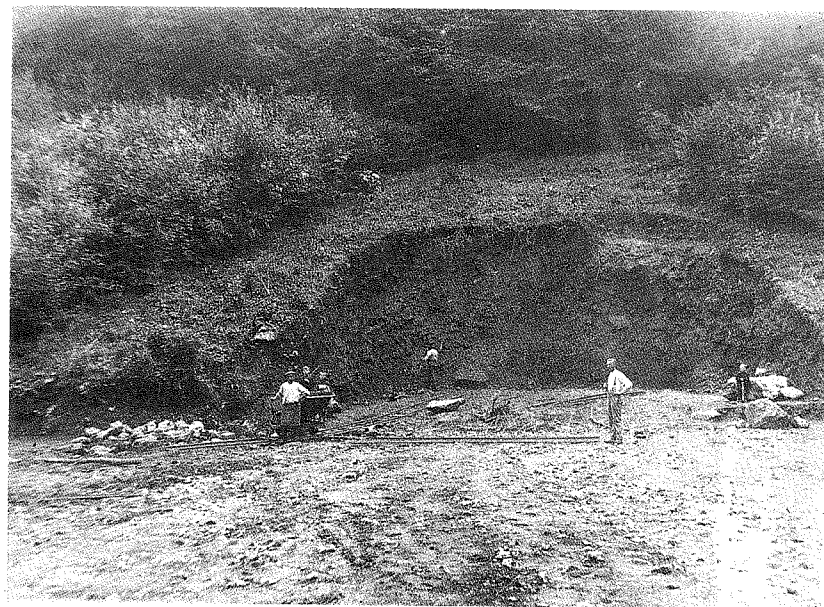
En moins de trois ans de séjour à Yvoir, l'oeuvre s'est développée à tel point qu'elle comptait 120 enfants de 2 à 12 ans, 14 religieuses, 6 domestiques, une institutrice, un cordonnier et un menuisier en permanence.

L'institut Notre-Dame de Lourdes se devait d'avoir en son domaine un lieu de prière dédié à la Vierge de Massabielle.

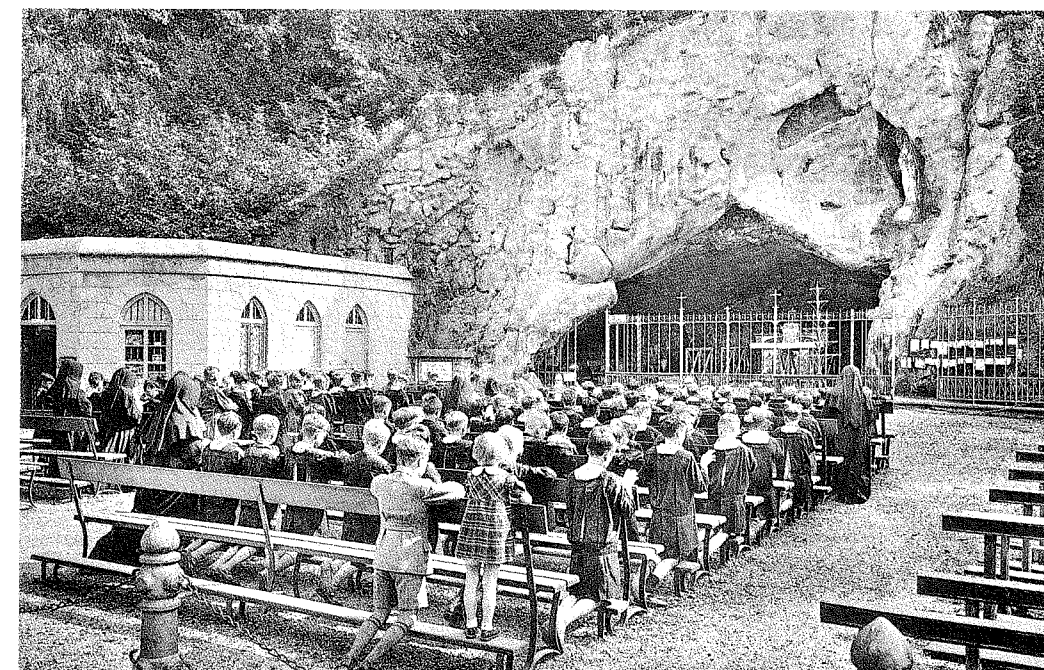
L'idée germa bien vite dans la tête de mademoiselle Schaeken et le 31 mai 1909, une grotte provisoire était inaugurée.



Vu le nombre croissant de pèlerins, il fut décidé d'entreprendre des travaux pour réaliser une copie parfaite de la grotte de Lourdes.



Celle-ci fut inaugurée le 13 juillet 1931 et bénie par Monseigneur Heylen, évêque de Namur.





*De la place
des Combattants
à
Fidevoie*

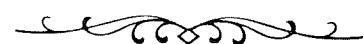
Voici une photo de la place des Combattants vers 1934.

On distingue les restes du mur de la propriété du cénacle abattu en 1934; et derrière, l'emplacement des maisons de la rue de Lhonneux ainsi que les grands arbres qui bordaient le chemin de fer du Nord Belge.

Les plans du nouveau quartier créé dans le parc du couvent ont été dressés par l'architecte Dony, il élaborera aussi ceux de nombreuses maisons construites à cette époque dans le village. L'aménagement des routes fut confié à la Société Michaux de Houyet pour la somme de 98.974 francs et le pavage se fit en 1937 pour 448.189 francs.

Quant au pont sur le Bocq, sa construction fut confiée à la firme Hardiez de Monceau-Sur-Sambre et coûtait 112.078 francs.

L'exécution des travaux du parc communal eut lieu en 1938.



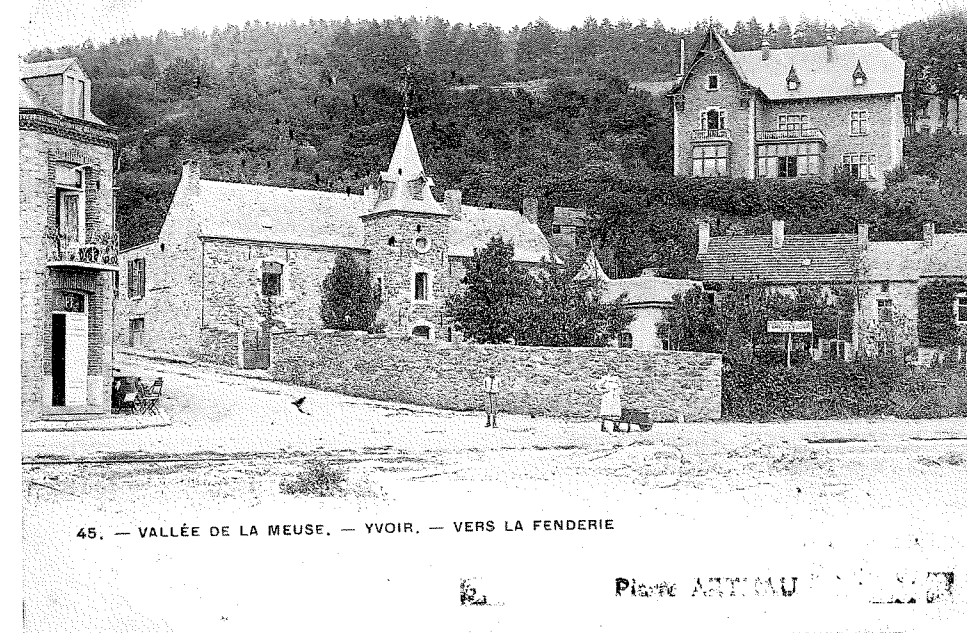
Avant 1900, la rue du Tricointe constituait l'axe principal de circulation reliant le village de Mont à Yvoir.

En effet, seul un sentier longeait la Meuse à Fidevoie et ne permettait pas un accès aisé vers Godinne.

Le parc du Cénacle était délimité au croisement de la rue du Tricointe et de la rue Puits du Champ par le mur de la menuiserie Vandenberg.

C'est à cet endroit qu'était située l'orangerie du Cénacle.

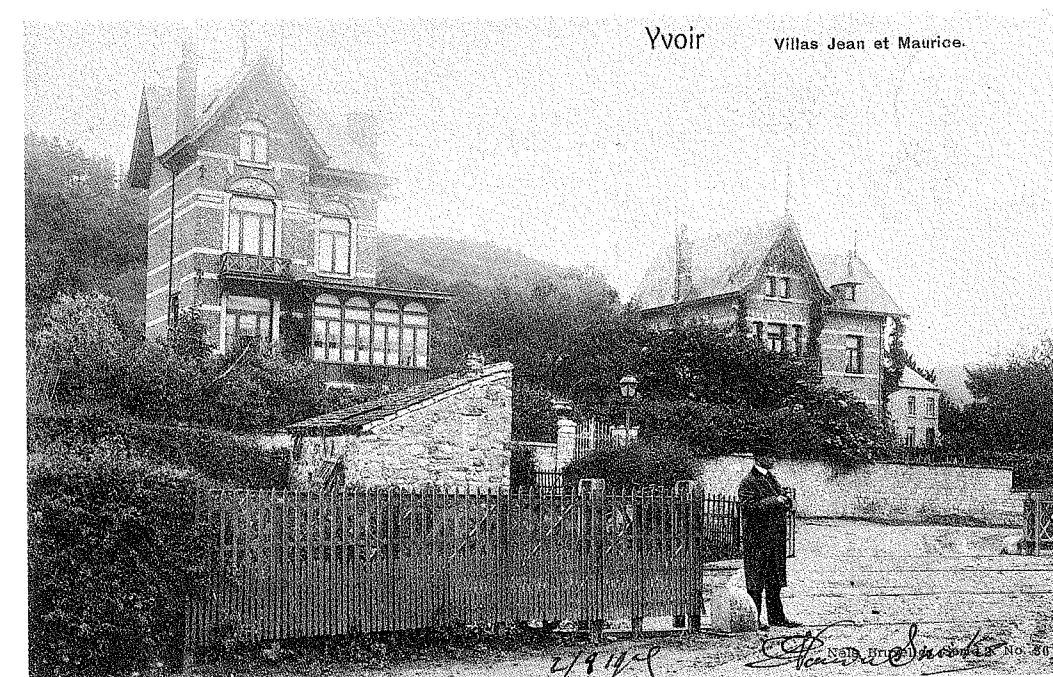
Le réseau d'égouttage n'étant pas encore installé, par temps de fortes pluies, un véritable torrent dévalait la rue et inondait les jardins du couvent.



Le bâtiment accompagné de la tourelle est une des plus vieilles bâtisses du village. La partie initiale date de 1777 et la tour fut construite en 1903.



En 1902, après plusieurs réclamations émanant des habitants des quartiers de la Fenderie et de Fidevoie, il sera accordé par les autorités communales le droit d'installer une pompe à eau potable. Avant cela, ces villageois devaient en effet aller prendre l'eau de la Meuse pour leurs besoins ménagers.



En 1876, le bourgmestre prend quelques mesures visant à améliorer sensiblement la salubrité publique.

" - Il est défendu de laisser couler sur la voie publique les eaux d'égouts et les purins, d'y déposer ou jeter des fumiers et autres matières généralement quelconques. Les animaux morts ou tous autres résidus quelconques susceptibles en cas de putréfaction de nuire à la santé publique seront enfouis dans la journée à une profondeur suffisante, à défaut de quoi l'autorité locale pourra le faire enfouir aux frais du propriétaire, sans préjudice de l'amende stipulée ci-dessous.

- Il est défendu d'altérer l'eau du ruisseau et des fontaines, d'y jeter des pierres et autres corps étrangers, ou des immondices quelconques, et notamment des cadavres d'animaux.

- Il est enjoint aux chefs de ménages de nettoyer ou faire nettoyer une fois par semaine les rues ou les chemins qui longent leurs habitations.

- Tout chef de ménage devra en cas d'épidémie, et sur la réquisition de l'autorité, blanchir à la chaux l'intérieur de sa maison et la tenir dans le plus grand état de propreté.

- Toute infraction à l'un des articles sera puni d'une amende de 1 à 5 francs, et du double en cas de récidive."



42. — VALLÉE DE LA MEUSE. — YVOIR. — L'AVENUE ROSALIE

Nous voici arrivés à l'endroit le plus célèbre du riche passé industriel d'Yvoir.

En effet, c'est à l'emplacement de l'actuelle quincaillerie Patinet que Nicolas Petit le Jeune (descendant des de Corioule, seigneurs d'Yvoir) érigea une fenderie en 1622.

La roue de cette forge était actionnée par un canal artificiel partant du parc communal et traversant le lieu-dit "sur-Champ".

Pour ce coup d'eau, le capitaine Petit devait s'acquitter d'une location annuelle de trois florins au roi de Castille.

Auguste Bauchau racheta le bien vers 1800.

Il était appelé le petit Napoléon des forges et faisait des fournitures importantes à la marine française.

Le fer affiné à Yvoir était d'une qualité exceptionnelle pour la fabrication des boulets et même des bombes.

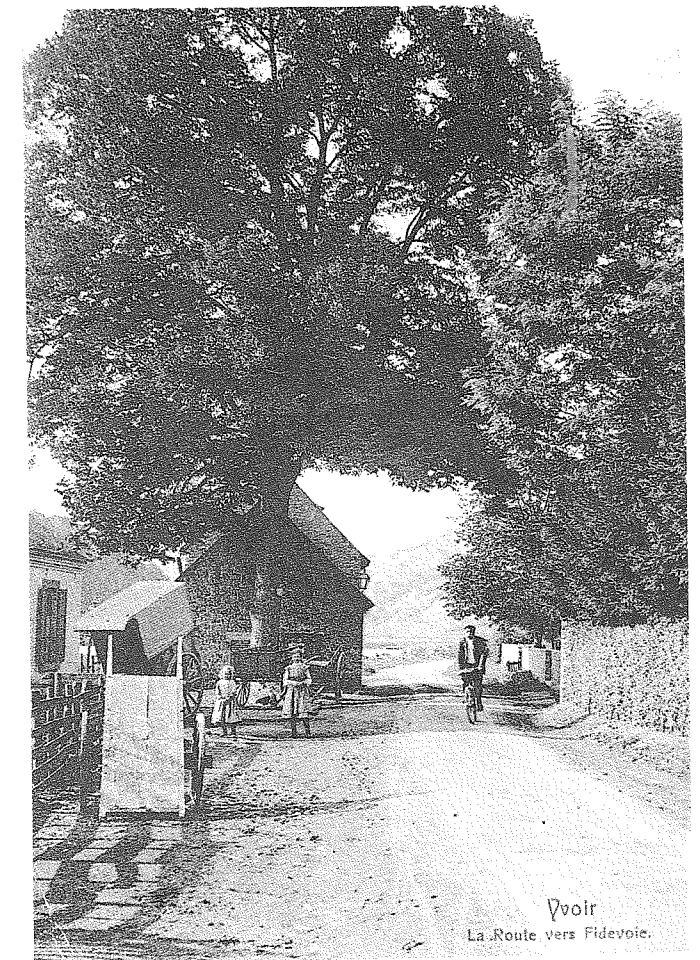
Auguste Bauchau était fournisseur attitré du gouvernement français. Hélas, après cette période prospère, l'industrie du fer périclita peu à peu au cours de la première moitié du 19ème siècle et les ferons quittèrent la vallée pour s'installer dans le pays de Charleroi.

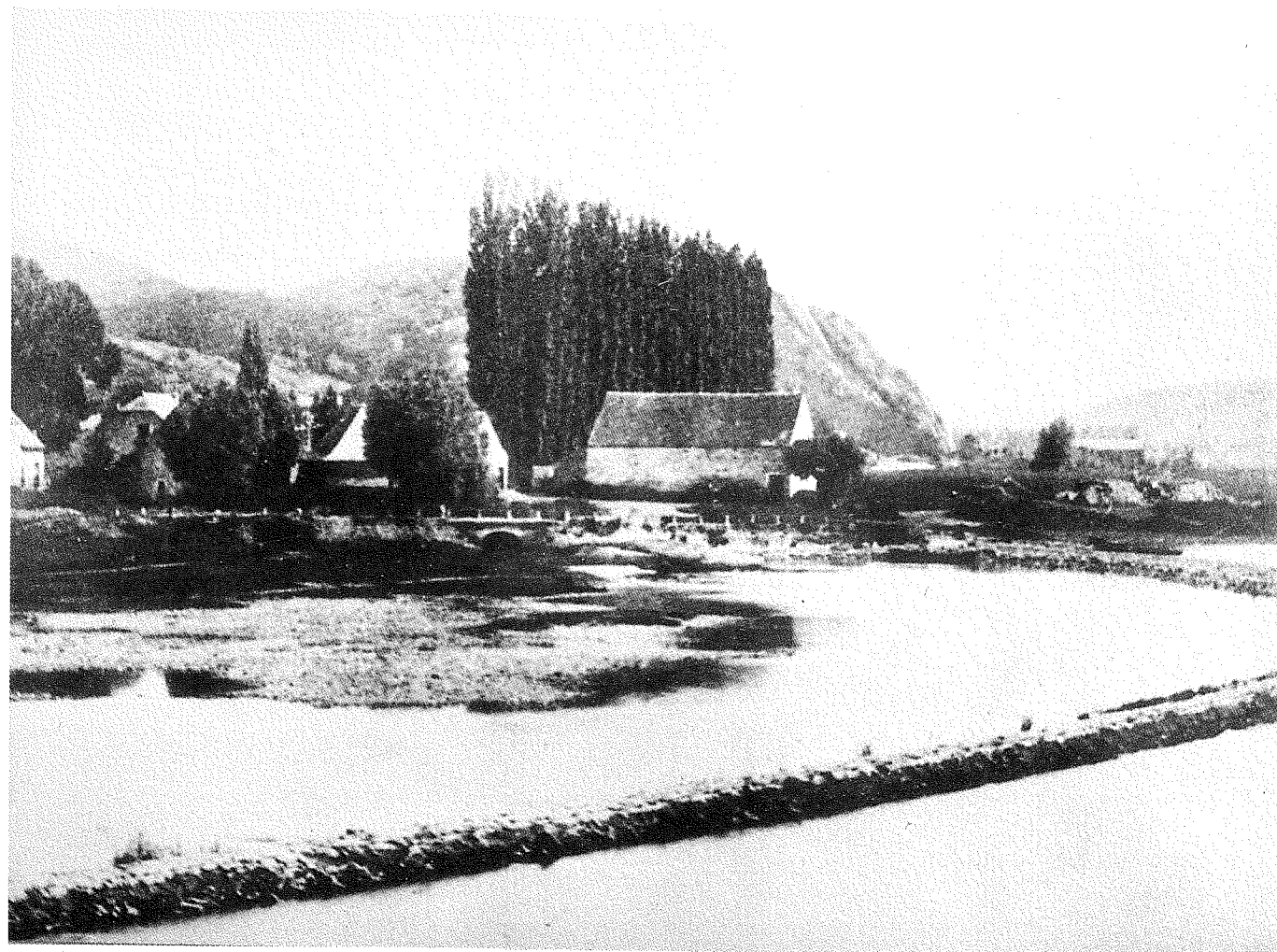
A cette époque, le bassin de la Sambre était largement avantagé par rapport aux forges de notre région car les carolos utilisaient la houille comme combustible alors que nos ferons fondaient encore le fer grâce au charbon de bois.

Pour lutter contre la concurrence et produire du fer moins honéreux, les maîtres de forges émigrèrent vers les bassins houillers et les usines locales furent transformées en huilerie, moulin à farine, scierie de marbre, brasserie et usine électrique.

La fenderie, quant à elle, fut abandonnée.

En 1885, elle était renseignée détruite.





Voici une photo très intéressante nous montrant, devant les peupliers, ce qui restait de la fenderie vers 1900, et à gauche du bâtiment, la sortie de la batte vers la Meuse. On distingue aussi les enrochements au milieu du fleuve destinés à créer des tirants d'eau.



L'ancien barrage de l'écluse de Hun fut construit en 1876 et utilisé jusqu'en 1988;

Avant la construction des écluses, le franchissement du fleuve se faisait par gués et passages d'eau.

Au 16ème siècle, sur les cinq gués existant à Yvoir, seul celui de Fidevoie pouvait être franchi à pied; les autres l'étaient à cheval.

Ce gué avait une grande importance militaire et suscita un intérêt considérable, notamment auprès de Louis XVI.

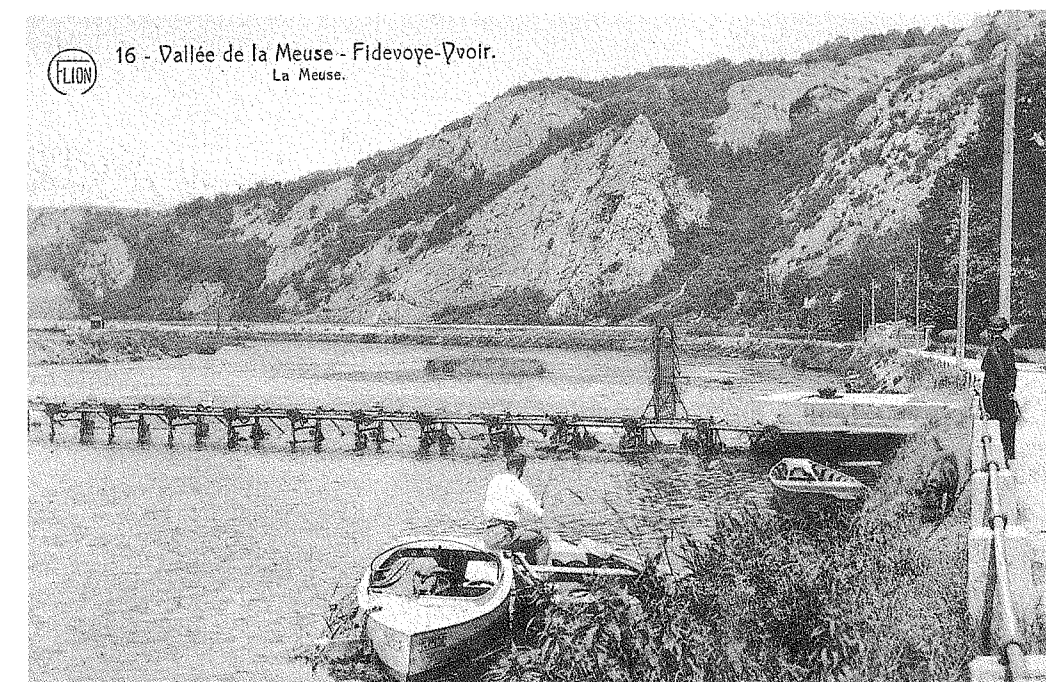
La navigation était facilitée grâce à des enrochements qui créaient un tirant d'eau là où il n'en existait pas.

Avant 1988, en aval du barrage et en période de chômage, on remarquait très bien plusieurs bates.

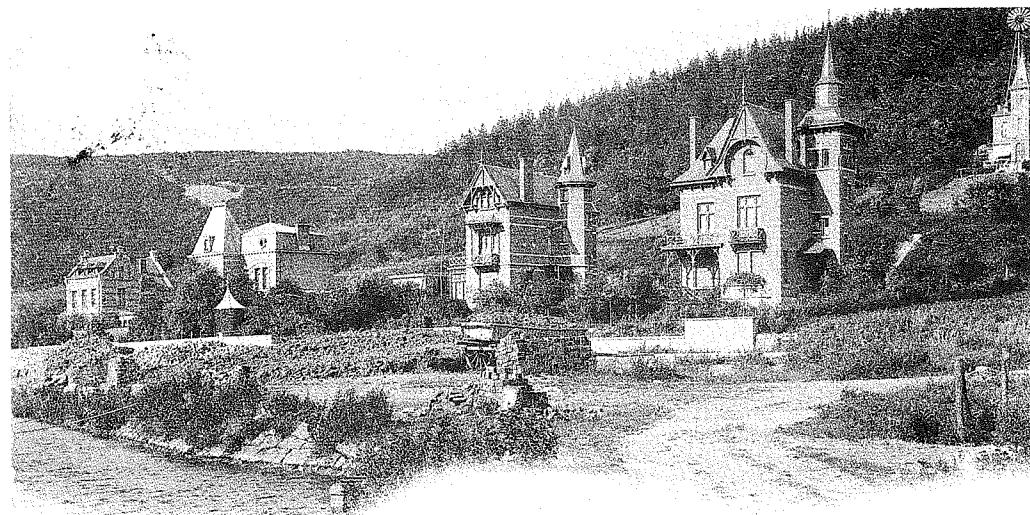
Yvoir fut une cité de ferons, ensuite de carriers.

Ces deux activités industrielles en amenèrent une troisième : celle du transport des marchandises par bateaux.

En 1865, on comptait encore 18 bateliers résidant à Yvoir.

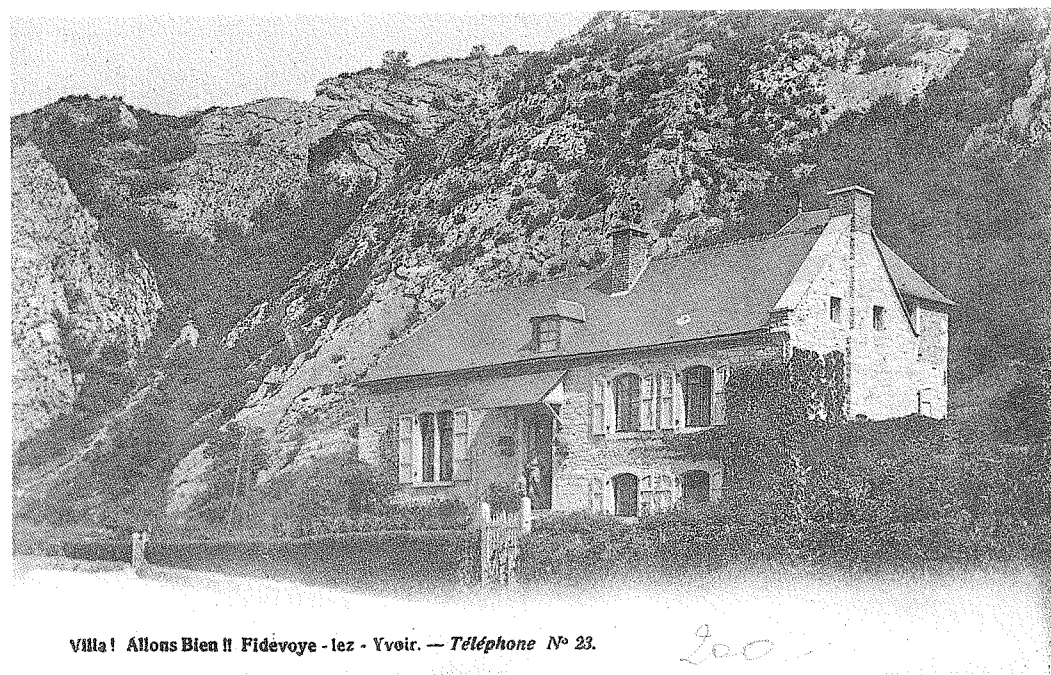


Un petit port fut aménagé en amont du barrage (face au rond-point actuel); il fut principalement utilisé par la Société des Carrières d'Yvoir mais aussi pour les chargements de bois provenant de Mont et de Godinne, ainsi que pour les pavés des carrières de Purnode, Crupet et Evrehailles.



LA MEUSE. — Fidevoie.

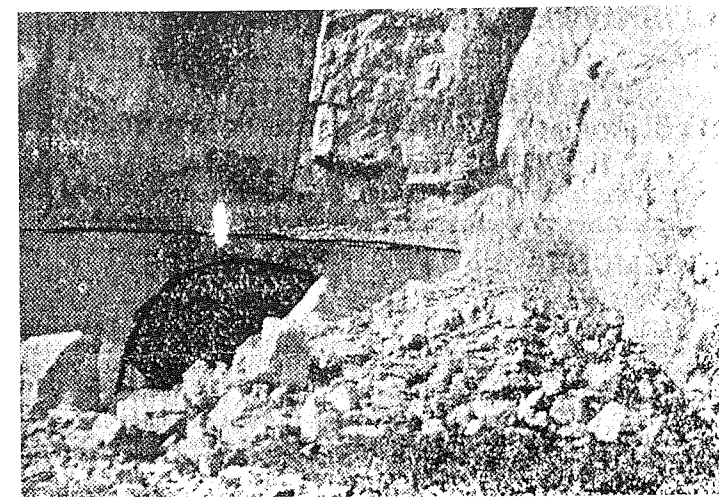
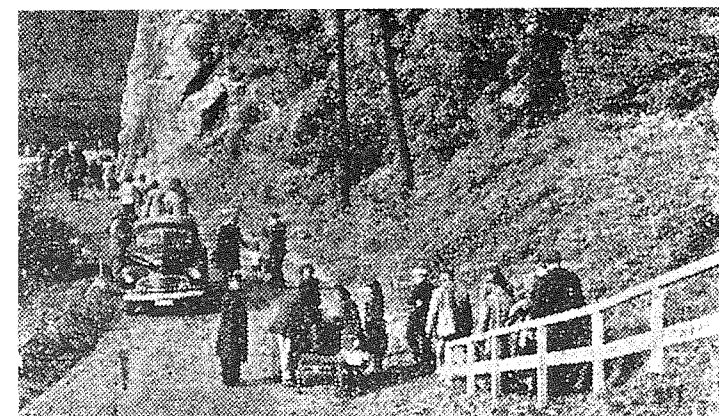
*Chère Madame, merci pour votre bon accueil et deux bons baisers
Euphémie*



Villa! Allons Bien!! Fidevoie - lez - Yvoir. — Téléphone N° 23.

Nous voici arrivés aux pieds des rochers de Fidevoie; la découverte des sites mosans suscitait de la part des touristes de la belle époque des commentaires quelques fois assez comiques.

"Chère mère, à notre arrivée à Godinne, nous avons dû attendre jusqu'à sept heures à cause de la pluie. Je t'écris d'Yvoir où nous sommes allés à pied par un beau soleil. Nous avons vu des montagnes tellement hautes que j'avais presque peur de passer à côté. Les compliments de tous."



En 1949, une masse rocheuse surplombant la sortie du tunnel du chemin de fer à Fidevoie présentait des signes inquiétants. Aussi, la direction de la S.N.C.B., soucieuse d'éviter une catastrophe, prit la sage décision de faire sauter les roches dangereuses. Pendant quelques jours, les voyageurs effectuant le trajet virent leur voyage coupé par une brève promenade pédestre le long de la Meuse. Cette aventure n'avait rien d'effrayant, les 500 mètres étaient vite parcourus et beaucoup de navetteurs prenaient cela avec le sourire.

Avant l'arrivée du train venant de Namur, un convoi attendait de l'autre côté et vice-versa. Des ouvriers, du haut des rochers, contemplaient le cortège passant à leurs pieds. Le calme revenu, ils recommençaient à faire pleuvoir sur le chemin de fer des cailloux en grand nombre. Une voie avait été démontée et l'autre, maintenue pour faciliter les opérations de déblaiement, était protégée par un amas de fagots. Plus tard, il s'avéra nécessaire d'employer la dynamite et environ 400 mètres cubes, pour un poids de 600 à 700 tonnes se sont disloqués sous l'éclatement d'une importante charge de poudre.

BIBLIOGRAPHIE

- * Mai 1940 : La campagne des dix-huit jours. Peter Taghon.
- * Archives du Musée du Chemin de Fer à Bruxelles.
- * Archives de l'Etat à Namur.
- * Archives du Journal "Vers l'Avenir".
- * Brochure du Syndicat d'Initiative d'Yvoir 1937.
- * Hitler et Göering à Yvoir. Dr. René MICHEL
- * Les forges d'Yvoir. Dr. René MICHEL.

