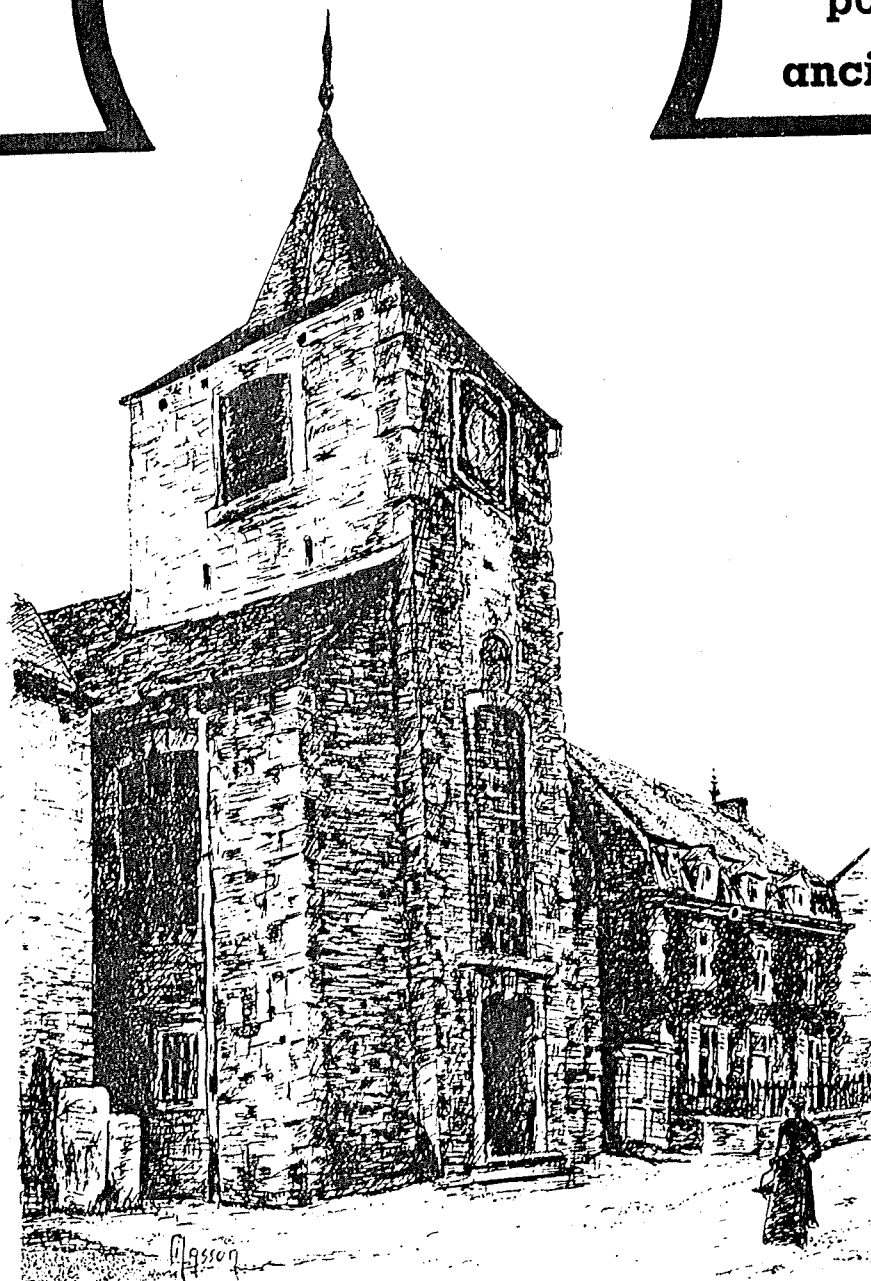


y voir

S. COLLARD
E. PIRSON

En 80 cartes
postales
anciennes



jadis & naguère

1984

La carte postale illustrée est un souvenir fidèle qui ne demande à l'expéditeur qu'un peu de temps pour l'adresser.

Cette invention est moins ancienne qu'on ne le pense généralement.

La carte postale ordinaire est née en AUTRICHE en 1869 et la carte illustrée est due au Marseillais PIAZZA qui l'inventa en 1890.

En 1892, l'ITALIE et l'ALLEMAGNE imitent la FRANCE, l'ANGLETERRE fait de même en 1894.

L'adresse du destinataire, d'abord inscrite du côté des vues fut, à partir de 1903, libellée au verso.

Les messages de l'expéditeur furent encore, pendant quelques années, écrits du côté de l'image.

Notre village n'a pas échappé au phénomène et les cartes-vues émises furent nombreuses ; plus de 2.000, selon les collectionneurs avertis.

C'est à partir de ces documents que nous allons parcourir la petite histoire de notre localité.



Les Forges

YVOIR fut une cité industrielle de tout premier rang grâce à ses forges.

Notre pays possédait en abondance les deux éléments indispensables : le minerai et le combustible.

Les forêts produisaient le bois à profusion et le minerai se rencontrait en couches épaisses.

Les forges d'YVOIR se révélèrent vers 1350, sous le règne de GUILLAUME le RICHE, Comte de NAMUR.

Non seulement, elles étaient les plus importantes de la région, mais la qualité du fer travaillé à YVOIR était excellente.

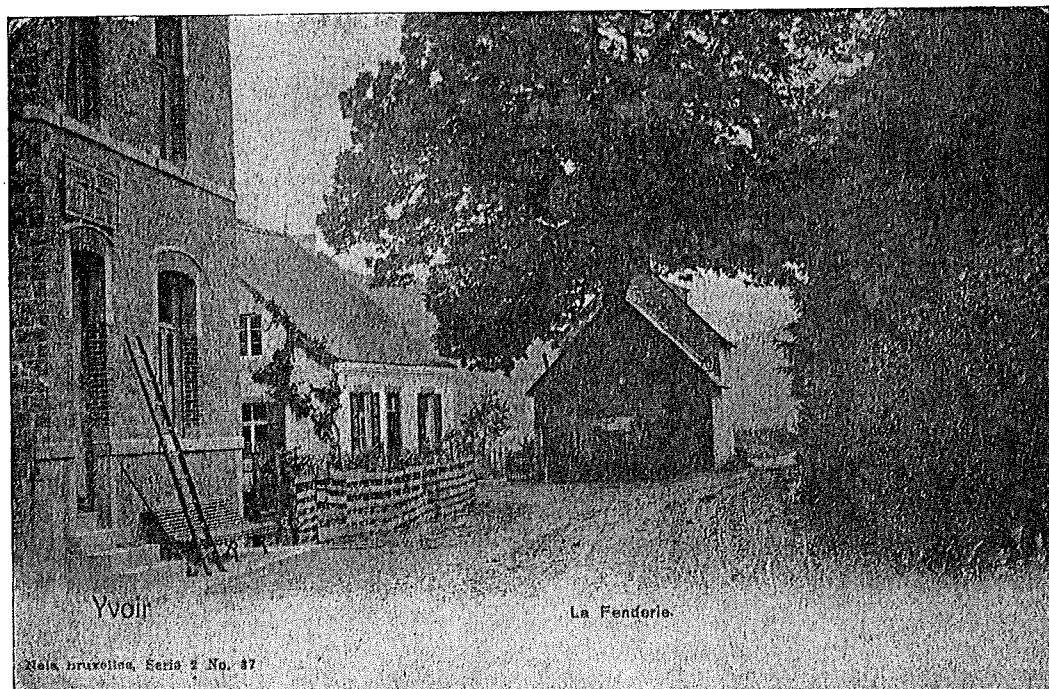
Ainsi, à l'exposition nationale du 25 mai 1806 à PARIS, Auguste BAUCHAU obtint le premier prix.

L'industrie du fer périclita brusquement après le dernier maître des forges, Joseph de MOREAU, décédé en 1866.

Cette fin brusque fut amenée de deux façons :

- en 1866-1870, on construisit sur la MEUSE des écluses qui firent augmenter le niveau du fleuve, et ralentir son cours ; de cette façon, la fenderie fut submergée et dans l'impossibilité de fonctionner ;
- le travail du fer devait se faire au charbon de bois, alors qu'au pays de CHARLEROI, on avait la houille sur place ; de cette façon, le prix de revient était trop élevé.

La plupart des ouvriers émigrèrent dans la région de CHARLEROI et les forges furent transformées en moulins à farine pendant une vingtaine d'années.



La rue de la Fenderie en 1909.

Cette rue doit son nom à une forge qui se trouvait sur un canal artificiel partant du parc communal actuel, vers les bords de la MEUSE en amont du quartier de Fidevoxe.

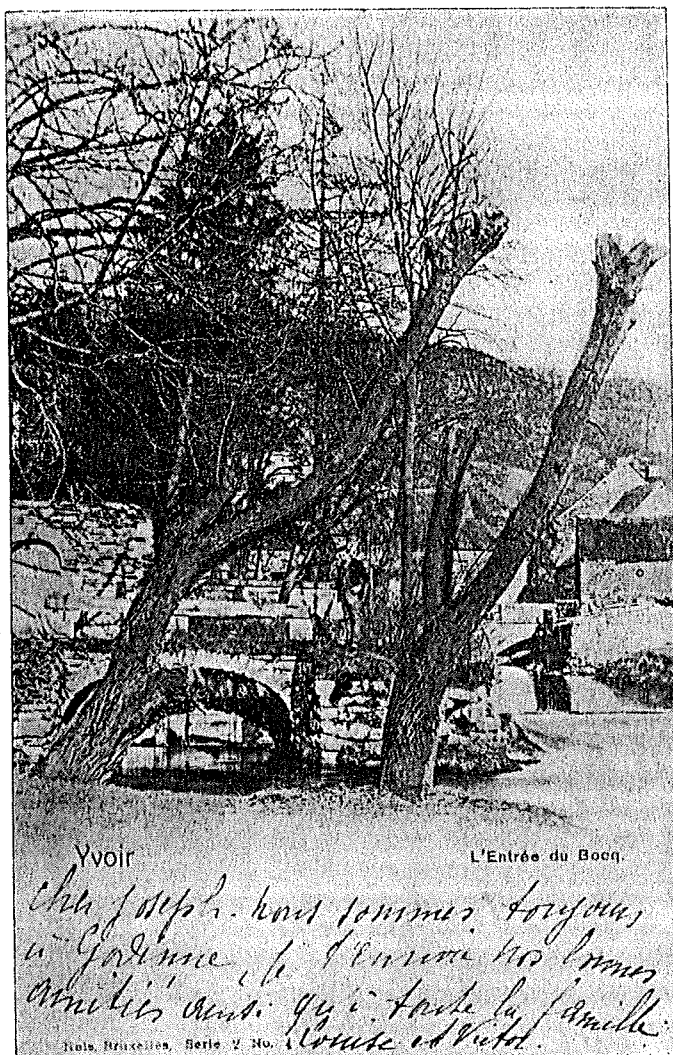
Les terrains de la fenderie faisaient partie de la cense féodale, domaine de la seigneurie d'YVOIR. La fenderie fut construite en 1622 et connut une ère de prospérité de quelques trois siècles.

Elle cessera son activité en 1876 lors de la mise à eau du bief d'YVOIR.

En 1900, l'usine est renseignée sur une carte comme non activée.

Dans les bâtiments s'installe, entre les deux guerres, une distillerie.

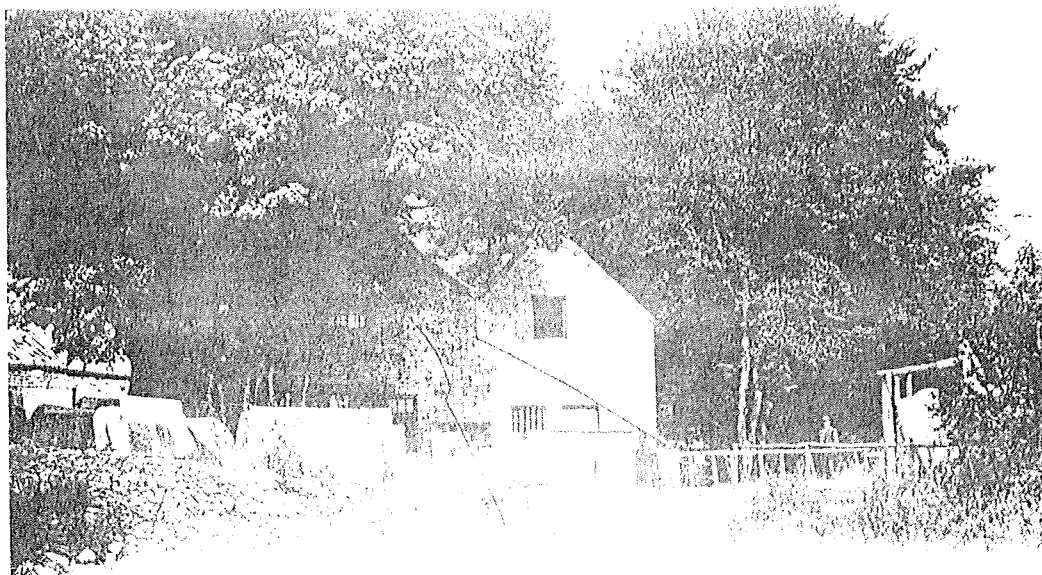
Il ne reste actuellement rien de ces bâtiments, leur emplacement est occupé par un garage.



La batte sur le BOCQ dans le parc communal avec l'amorce du canal allant vers la fenderie.

Ces battes de pierres et de fascines étaient érigées afin d'établir des dérivations de la rivière.

Elles créaient des cours d'eau de 1 à 2 mètres de hauteur et amenaient la force motrice à la forge ; la force du courant étant favorable au fonctionnement des roues hydrauliques.



3. VALLEE DE LA MEUSE. YVOIR. FORGE D'AMINTE. (Arch. Mus. Hist. Nat. Paris)

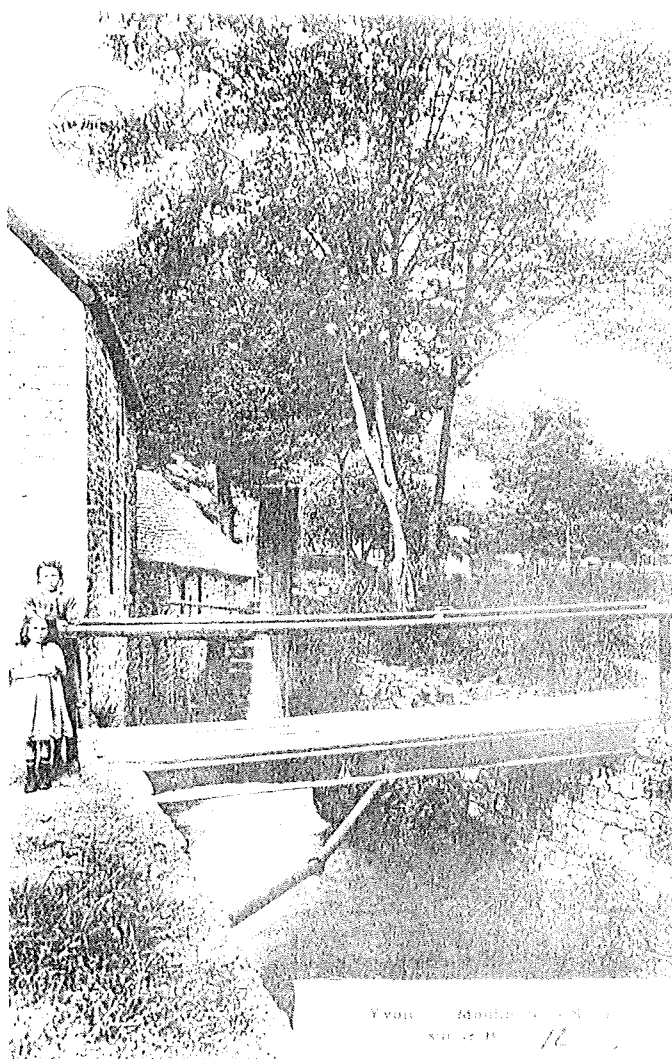
La forge Aminthe s'est convertie en fenderie de pierres.

Devant la bâtisse, un tilleul comme on en plantait dans les cours des forges.

Celui-ci a dû être planté en 1861, du temps des HAMAIDES.

Il est probable que cet arbre ait servi autrefois d'auxiliaire à la justice.

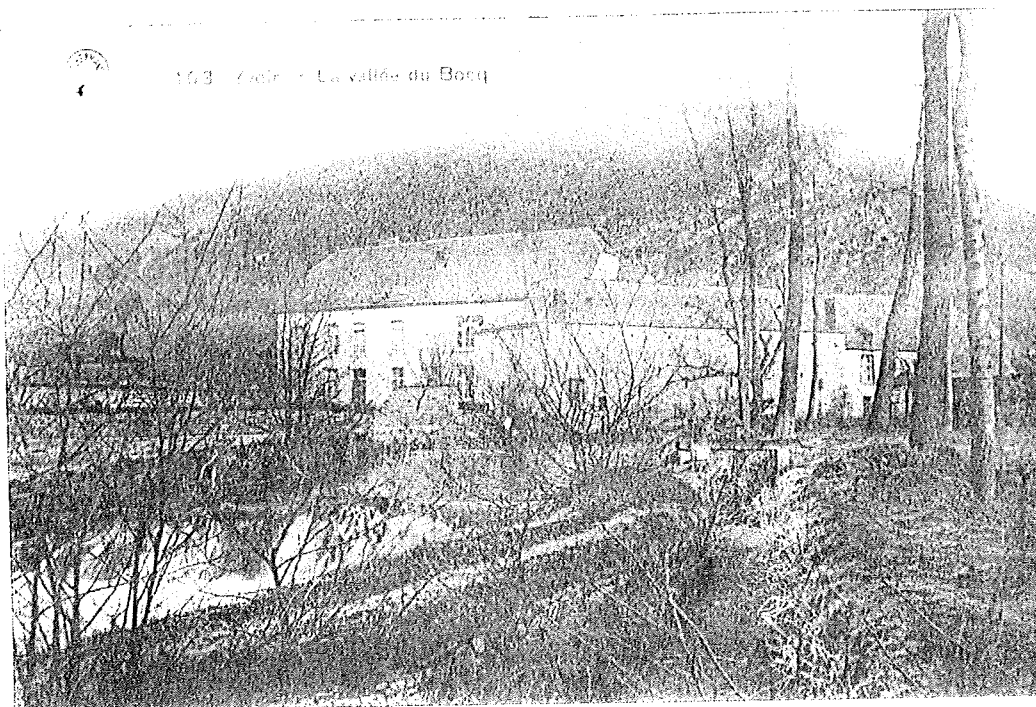
Certaines notes semblent en témoigner ; c'était au tilleul qu'était le plus souvent fixé le carcan.



La roue de la forge Aminthe.

Son diamètre était de 6 m 20 en 1900.

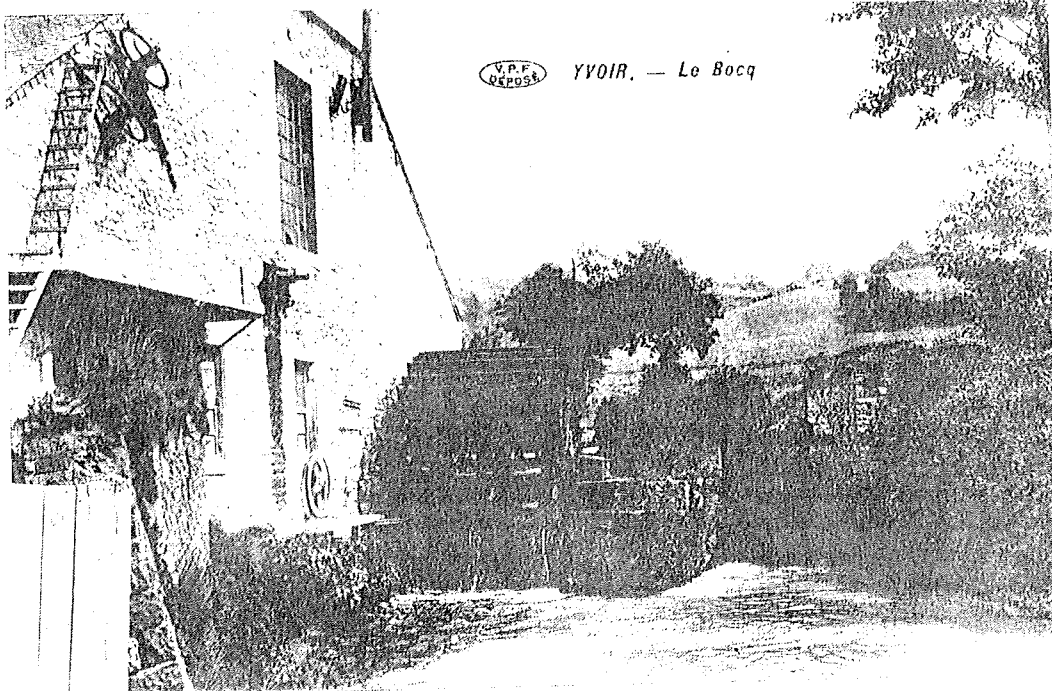
Au 17^e siècle, se trouvait près de cette forge, un petit atelier à faire des canons de mousquets.



A l'endroit des bureaux des carrières d'YVOIR, se trouvaient deux forges : l'une sur le BOCQ et l'autre sur sa dérivation.

Elles étaient appelées les forges de REDEAU. Le terme de REDEAU vient de « au ris de l'eau ».

La création des dérivations artificielles, par le jeu, des vannes et des battes ayant amené une élévation du plan d'eau, les terrains se trouvèrent, par le fait même, au niveau de celui-ci.



La roue de la forge de la GAYOLLE était probablement la plus large de toutes celles d'YVOIR.

Au 19^e siècle, l'industrie des forges périclita et les forges sont reconverties en fours à chaux, huilerie, scierie de pierres, brasserie, usine électrique, distillerie et moulin à farine.

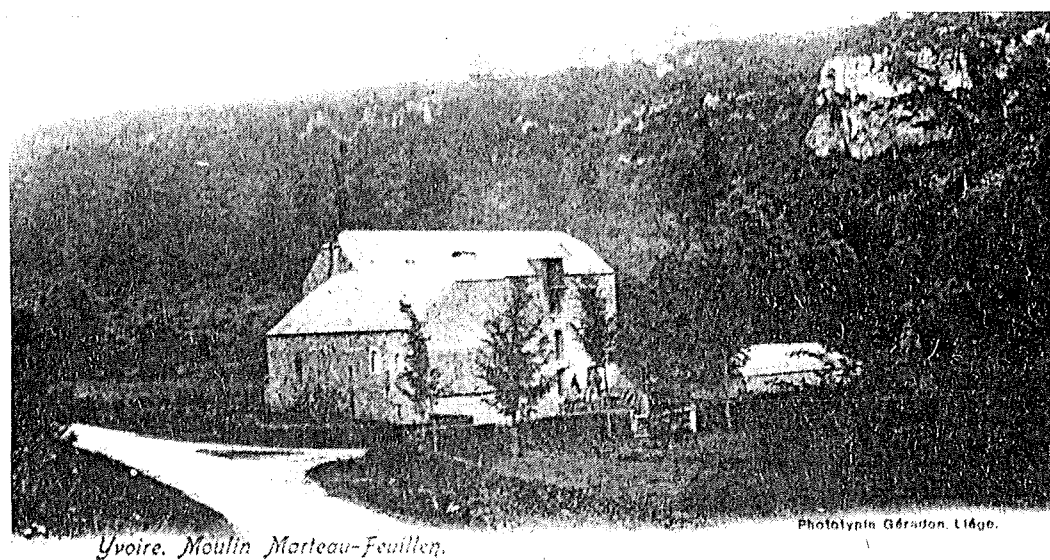
Cette forge de la GAYOLLE fut transformée en forge pour maréchaux en 1893.



La forge de MARTEAU Jacques est actuellement l'institut du SACRE-COEUR.

Elle fut convertie en moulin à farine et rachetée en 1931 par les sœurs de Saint-Vincent de Paul qui installèrent un orphelinat.

Pendant la deuxième guerre mondiale, le maréchal GOERING et l'état-major de la LUFTWAFFE y établirent leurs quartiers.

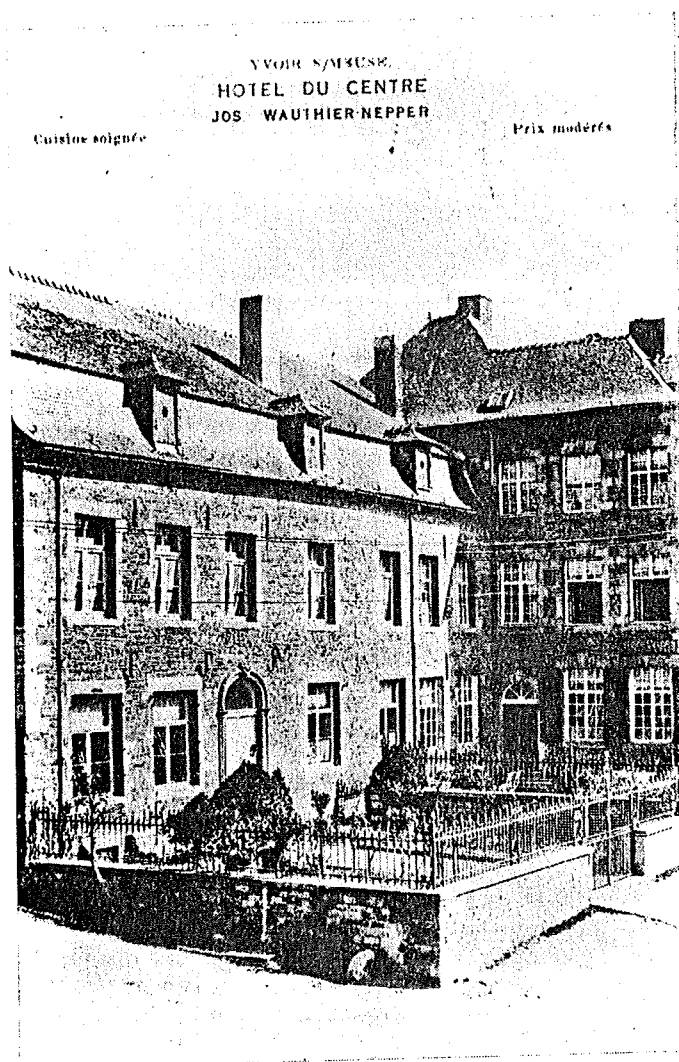


Phototypie Gérardon, Liège.

C'est à l'emplacement de la forge de MARTEAU-FEUILLEN que fut érigé l'orphelinat Notre-Dame de LOURDES. Il existait à cet endroit deux forges appelées MARTEAU-FEUILLEN et la forge HENRI.

L'octroi d'ériger un marteau à forger le fer est donné à HENRI Gérard le 7 juin 1564 et l'on retrouve trace du MARTEAU-FEUILLEN pour la première fois en 1618.

En 1900, la forge HENRI n'est plus renseignée sur carte. La deuxième forge est rachetée par l'Inter-communale des Eaux et est occupée jusqu'en 1906 par les pères Cisterciens de VERSAILLES.



La maison POSSON est située sur la place du Monument, c'est l'une des plus vieilles bâtisses d'YVOIR, elle était déjà habitée vers 1645 par POSSON, maître des forges.

Les forges d'YVOIR étaient les plus importantes du comté de NAMUR.

En 1808, sur 1.495 ouvriers travaillant dans la province, 765 étaient employés à YVOIR ; dont une centaine par POSSON.



Les Carrières

Après le déclin des forges, au début du 19^e siècle, il fallut attendre quelques décennies pour voir renaître une industrie prospère.

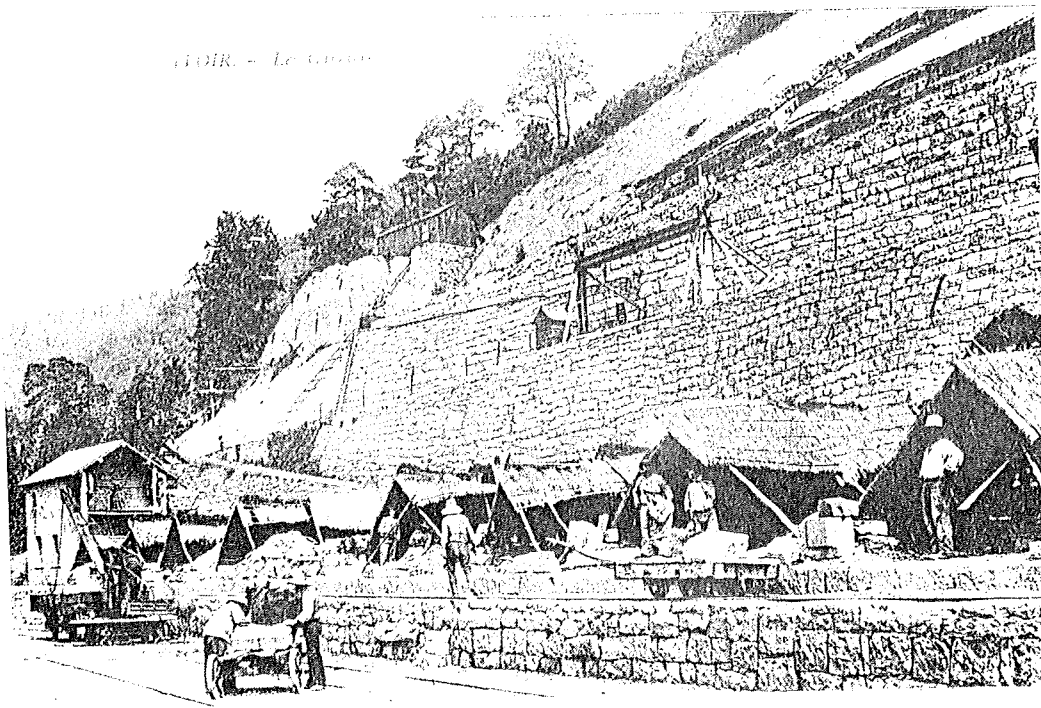
En 1861, A. DAPSENS quitte le pays de TOURNAI pour venir s'installer à YVOIR où il achète les biens des de WILMET.

Dès le début, l'exploitation des carrières est un succès pour Monsieur DAPSENS ; mais aussi, et surtout, pour les habitants d'YVOIR qui retrouvent une source de travail fiable.

A. DAPSENS exploite d'abord les scories qui prennent le chemin du pays de CHARLEROI pour être refondues au four à coke.

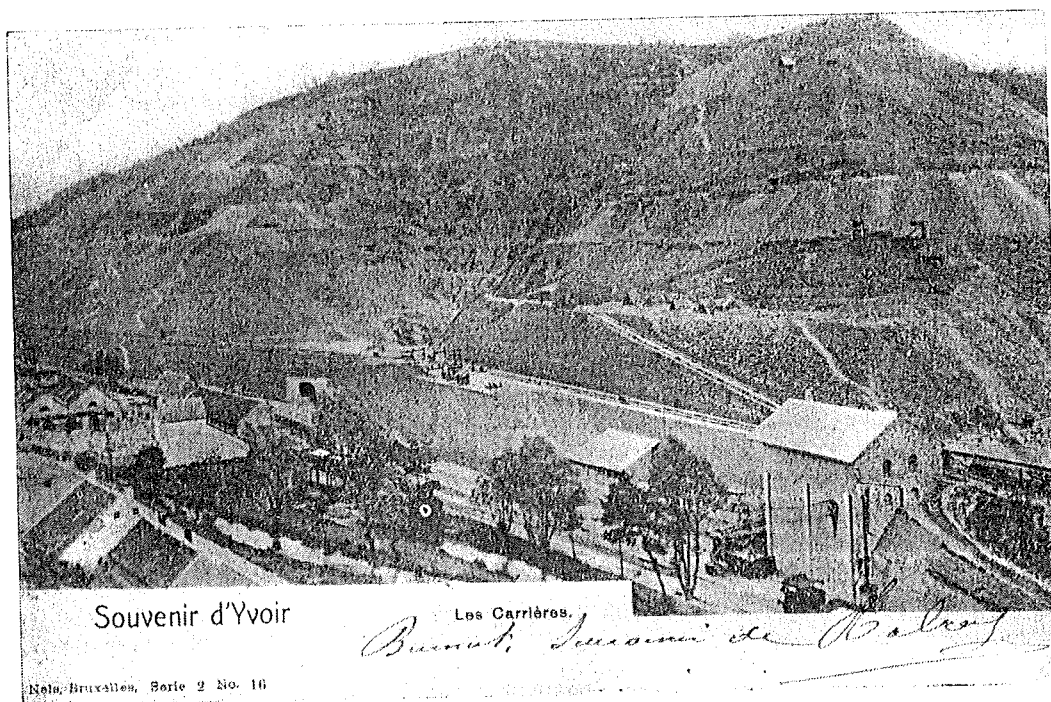
Au début du siècle, 400 ouvriers sont occupés.

Le fer disparaissait du pays pour laisser sa place à la pierre.



La première activité importante des carrières est l'exploitation des bancs de petit granit à Saint-Roch.

L'extension des carrières est très rapide et très importante ; principalement pour la fabrication des petits pavés de route. A. DAPSENS est adjudicataire pour la fourniture de lots de pavés à plusieurs grandes villes : BRUXELLES, GAND, BRUGES, VERVIERS et des villes étrangères comme PARIS, BERLIN et CRACOVIE. A cette époque, 500 ouvriers dont 300 épinceurs de grès sont occupés à YVOIR.

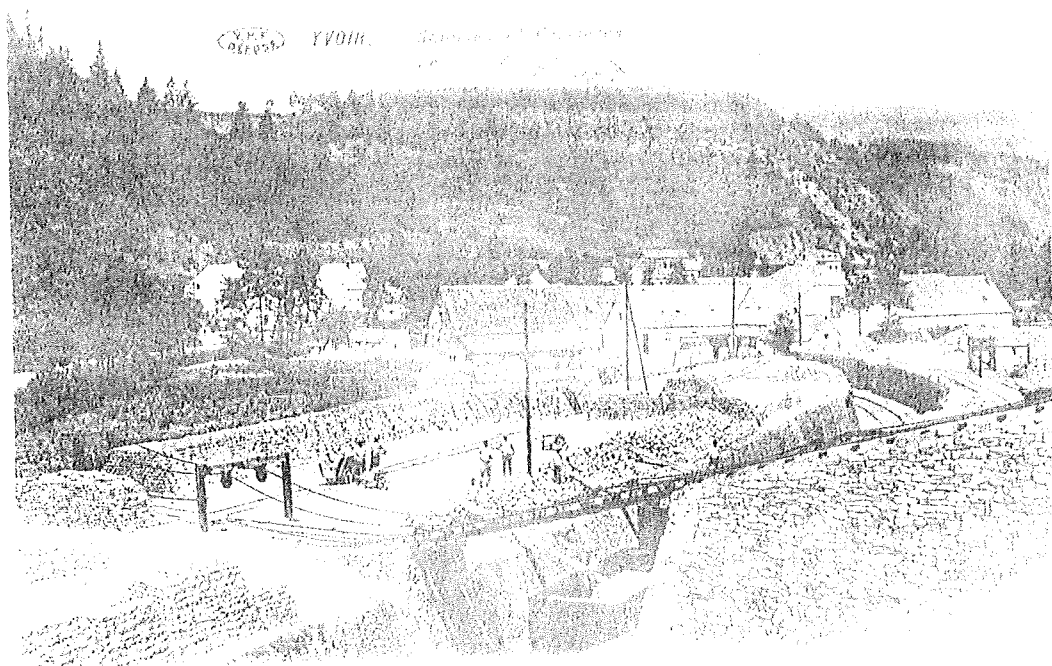


Les carrières Saint-Laurent au début du siècle.

L'exploitation se faisait alors sur 18 étages.

Chaque niveau était mis sous la responsabilité d'un chef d'équipe qui vendait à Monsieur DAPSENS le produit du travail de ses ouvriers.

Ce procédé procurait au patron un rendement maximum et permettait une plus grande facilité de surveillance.



D'après une description datant de 1930, les voies DAPSENS étaient équipées de manière très moderne.

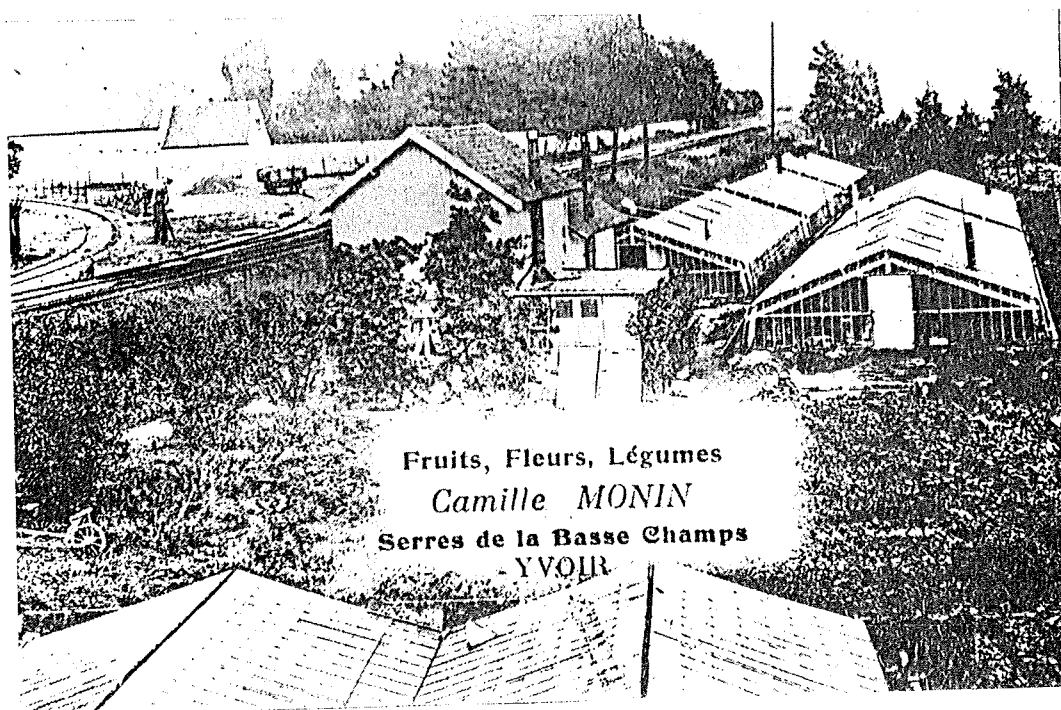
On pouvait notamment lire : « Les voies DÈS AU VILLE étroites et tortueuses, rampent, s'insinuent partout dans les chantiers et carrières sur une distance de 12 km (400) ».

La traction se fait à l'électrique, à un deux kilomètres, elle a lieu automatiquement par trainage mécanique à chaîne, qui supprime tout effort de manutention. On peut voir fonctionner au Blacet, une pelle mécanique spéciale, semblable à un tapis roulant sur lequel les ouvriers lancent les concassés qui tombent et retombent directement dans le wagon. Les ouvriers désignent l'angle et le point de chute sous le nom de « table » dont il a le dessin et l'usage ».



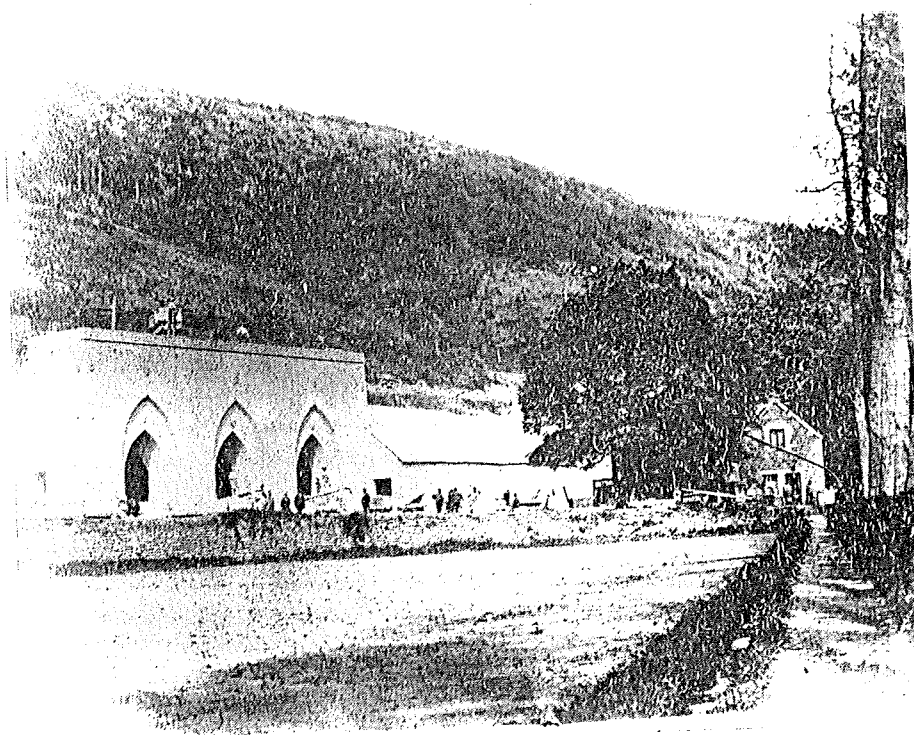
Vu l'extension rapide des carrières, Monsieur DAPSENS fut obligé de trouver un moyen de transport pour acheminer ses marchandises vers les quais de la ligne de chemin de fer du Nord-Belge.

C'est ainsi qu'il fit construire, en 1876, un chemin de fer à petite section. Celui-ci fut bien vite insuffisant ; on le remplaça en 1882 par une voie plus importante. C'est en 1884 qu'apparut la première locomotive sur cette ligne privée. Auparavant, les wagons étaient tirés par des chevaux.



Les carrières étaient reliées à la ligne du Nord-Belge par un raccordement de 7 km 400. La jonction des voies se faisait à proximité des serres de Monsieur MONIN. Deux minuscules locomotives, que les ouvriers avaient baptisées du nom de « coucou »,

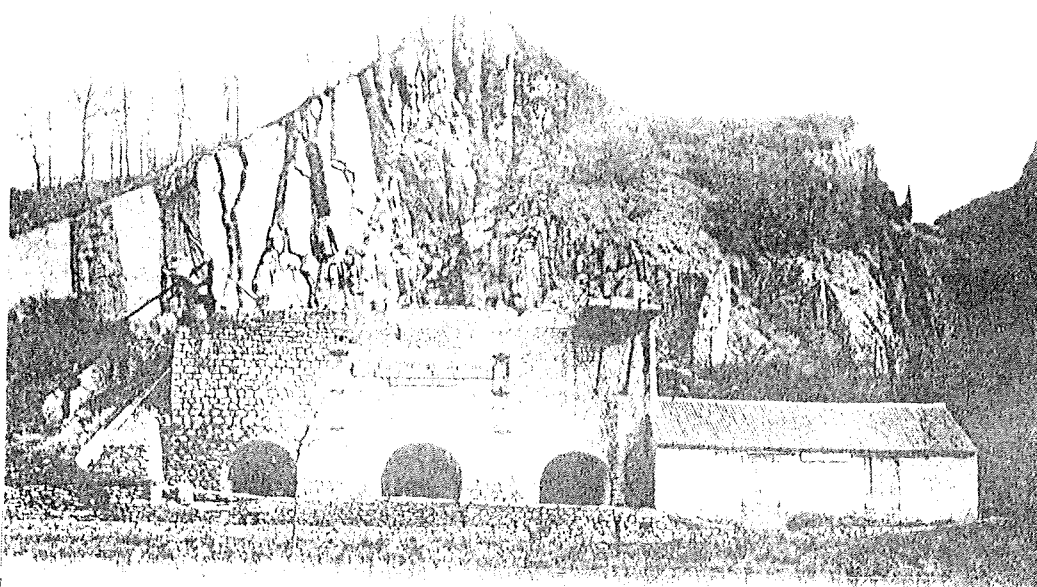
chauffées au charbon étaient utilisées pour le service intérieur des carrières. Une troisième beaucoup plus petite encore, était alimentée au mazout et assurait le service entre la ligne du Nord-Belge et le quai de chargement situé « sur champ ».



Les fours à chaux en 1880.

Ces fours furent utilisés dès 1865 pour la transformation des déchets de granit en chaux hydraulique servant pour l'agriculture. Cette exploitation cessa pendant la première guerre mondiale.

Devant les fours, le pré BOUVIGNES et à droite, la forge AMINTHE.



Le four à chaux

Yvon-André Marse - Four à chaux

Monsieur DAPSENS ne fut pas le seul à exploiter l'industrie de la pierre.

En 1823, Monsieur TAROU était propriétaire des fours à chaux à la gare et en 1925-1926, Monsieur TASIAUX vint y installer une marbrerie.



L'église et le cénacle

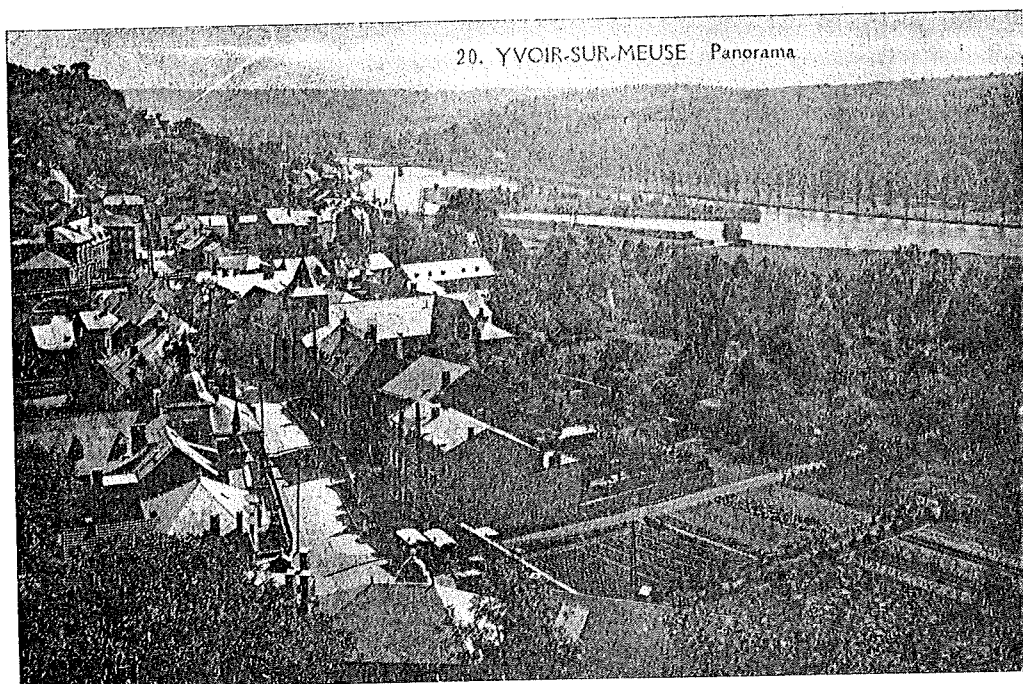
L'histoire religieuse de la commune est très précoce.

C'est le 3 octobre 1556 que le prince Georges d'AUTRICHE, prince-évêque de Liège, donne l'autorisation aux manants d'YVOIR d'avoir un prêtre résidant qui administre l'Eucharistie, le baptême, la pénitence, l'extrême-onction, et qui peut enterrer, mais pas marier.

Avant cette date, YVOIR faisait partie de la paroisse de SENENNE (ANHEE) mais en cas de crues de la MEUSE ainsi qu'en hiver, l'accès de l'église était difficile, voire impossible.

C'est très probablement la raison qui amena la création du vicariat d'YVOIR au 16^e siècle.

Après le concordat de 1801, le vicariat fut détaché de SENENNE et érigé en paroisse indépendante.



La plus grande propriété du centre de la localité était celle des Sœurs du CENACLE.

Elle se situait entre le BOCQ, la rue de l'Eglise, la place du Centre et la ligne de chemin de fer NAMUR-DINANT.

D'après le nombre de religieux repris dans les registres de population de 1900, il faut croire que le couvent d'YVOIR était important. Il y avait, en effet, 23 pères et 64 religieuses dont la grande majorité était des étrangers.

5 Yvoir. L'Eglise



La rue TACHET DES COMBES au début du siècle.

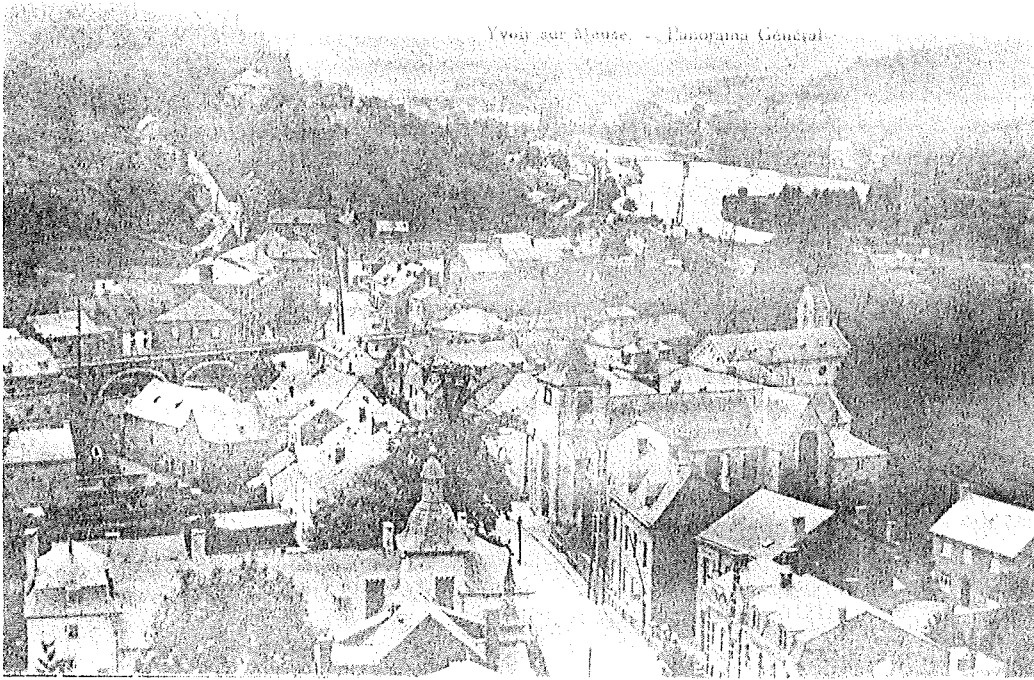
L'église paroissiale fut construite en 1556. Elle comprenait alors une maison où se célébraient les offices, une grange et un jardin. Ce n'est qu'en 1761, qu'on procéda à l'érection d'une tour et à l'élargissement de la chapelle.

Ces travaux furent effectués aux frais de Jacques de MISSON qui fit placer au-dessus de la verrière, une pierre armoriée représentant les armes des de MISSON, anciens maîtres des forges.

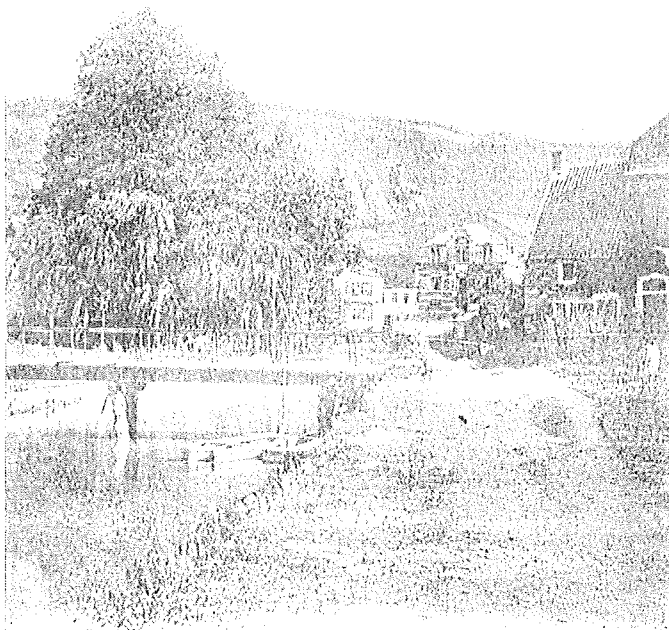
Ces armoiries se retrouvent également dans la voûte. Les bâtiments furent encore agrandis en 1887 et 1938.

Dans le dallage de l'église, on remarque des pierres tombales datant de 1641 et 1649.

Yvoir sur Meuse. - Panorama Général.



*Normandie. Revenus d'indemnités, avec mes
souvenirs de monnet. Les mes années saluables.
Marthe (Gérard) - Yvoir.*



Yvoir - Normandie. Sentier du BOCQ

*Vous avez probablement vu ne pas besoin de
reprendre de votre lettre, excusez-moi si je suis
resté si long temps dans vos souvenirs de castles.
Et vous êtes toujours dans les mêmes dispositions
je vous leur faire un échange de vues, nous ne pourrions
pas pas de ces souvenirs, et de l'absence de l'été la
que l'est de l'été en Belgique. Je vous serai même plus
obligé, en attendant, mais les vôtres conseils m'ont
été très utiles. Je vous envoie bien cordialement de l'été.*

Les bâtiments communaux.

Ces vieux murs ont connu de nombreuses destinations :

- cense féodale dépendant de la prévôté de POIL VACHE en 1458 ;
- ferme occupée par les PETIT en 1621 ;
- La disparition des forges, les bâtiments furent rachetés par les sœurs du Cénacle ;
- ensuite, les pères de SCHEUT y installèrent une maison de repos ;
- toute la propriété fut achetée par l'Administration communale d'YVOIR en 1933 pour la somme de 800.000 francs.

C'est à partir du 9 janvier 1934, que les séances du conseil, du collège, des mariages... y ont lieu.

Le sentier du BOCQ et le pont donnant accès à la propriété du Cénacle en 1930.

Entre 1934 et 1935, les trois hectares de biens des pères de SCHEUT ont été transformés.

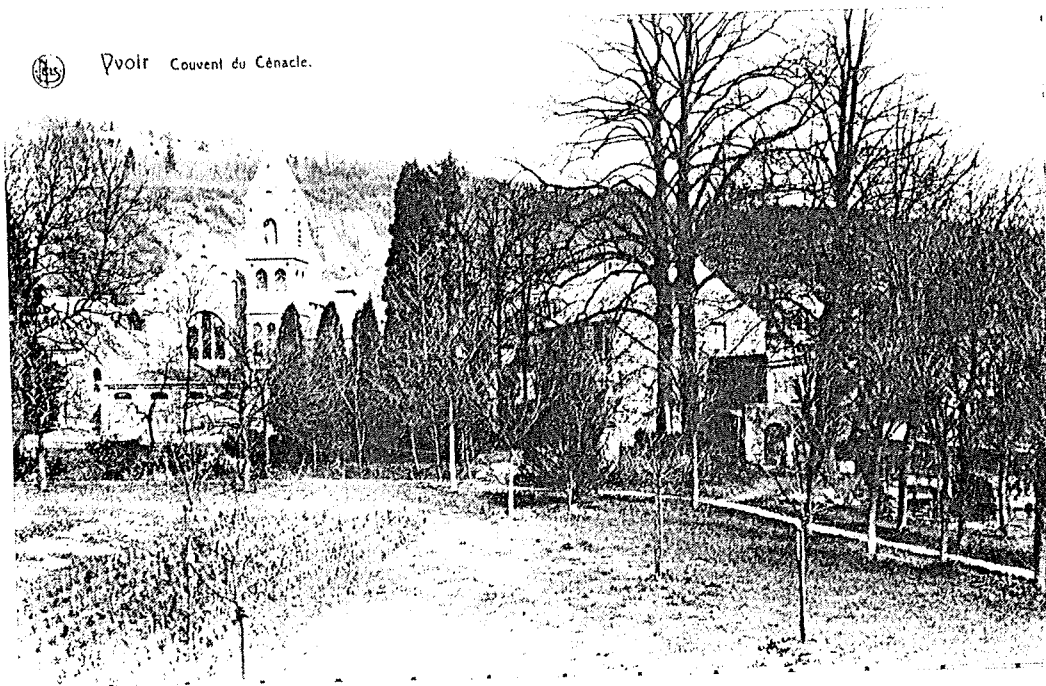
1934 a vu la construction de la salle des fêtes et la vente des premiers emplacements à bâtir de la rue L'HONNEUX.

La firme HARDY de MONCEAU-sur-SAMBRE a construit le pont sur le BOCQ près de la salle des fêtes en 1935.

En 1937, on a procédé au pavage des nouvelles rues et à la création du parc communal.

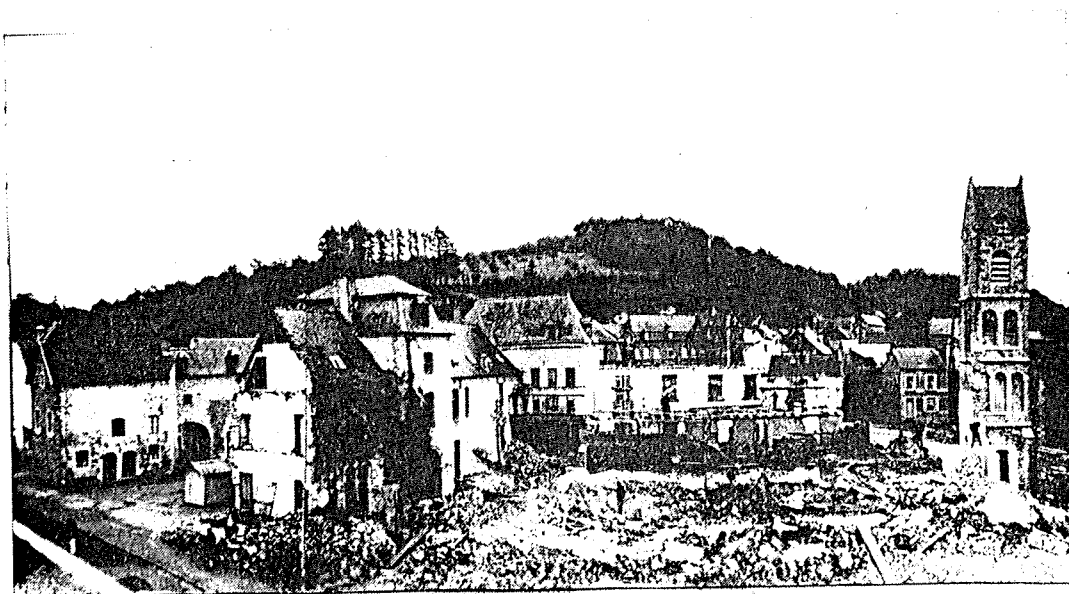


Voir Couvent du Cénacle.



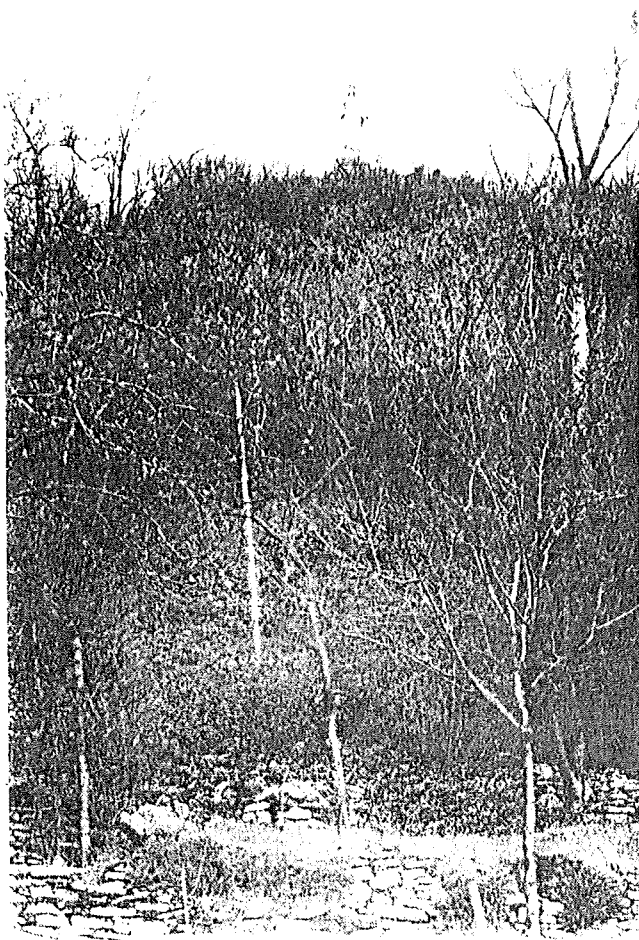
La chapelle du cénacle datant de 1609 fut abattue
lors de l'établissement de la rue de LHONNEUX.

Il ne restait ensuite que le beffroi de la chapelle qui
disparut lui aussi quelques années plus tard.



"Le Cénacle" en démolition 1938.

C'est en 1933 que fut décidée l'exécution de
l'aménagement du parc du Cénacle. En effet, il
devenait nécessaire de créer des emplacements à
bâtir dans la commune et la seule solution était
d'exproprier les pères de SCHEUT. Les plans furent
dressés par l'architecte DONY. Grâce à ces travaux,
on employa 80 chômeurs.



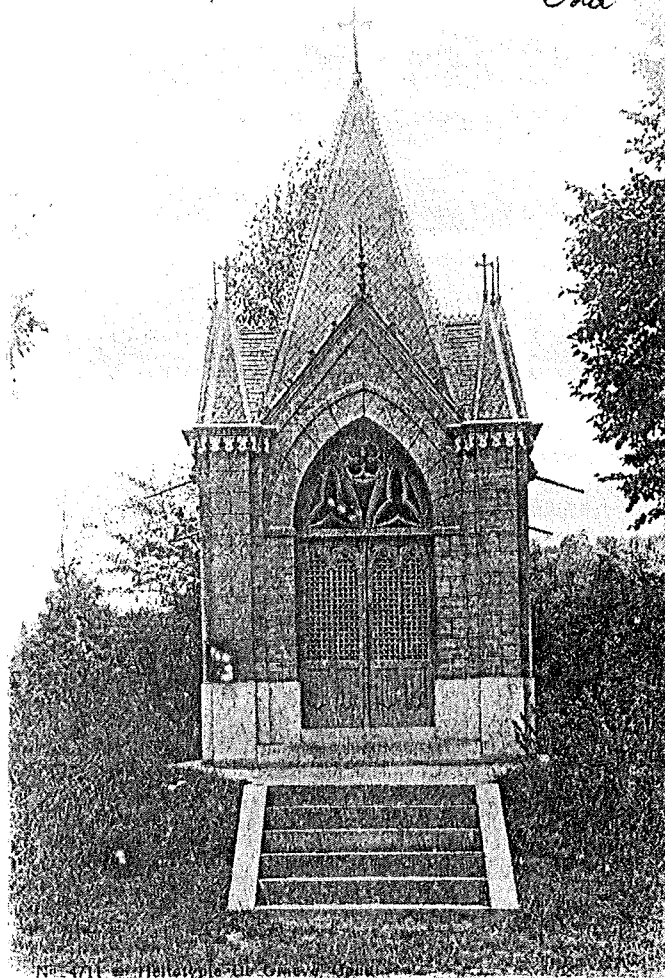
Yvoir — La Vierge, Vue prise du jardin du Grand-Hôtel

La statue de la Vierge qui domine le village a été taillée dans un bloc monolithe de marbre de CARRARE. Elle mesure 3 m 50.

Elle a été érigée en 1922 par un américain, Monsieur DUVAL, en témoignage de reconnaissance pour la protection de la Vierge sur l'établissement des dames du cénacle pendant la tourmente de 1914. Parmi les religieuses, se trouvait la sœur du dit DUVAL.

Houx — Petite chapelle sur la route d'Yvoir.

Sola

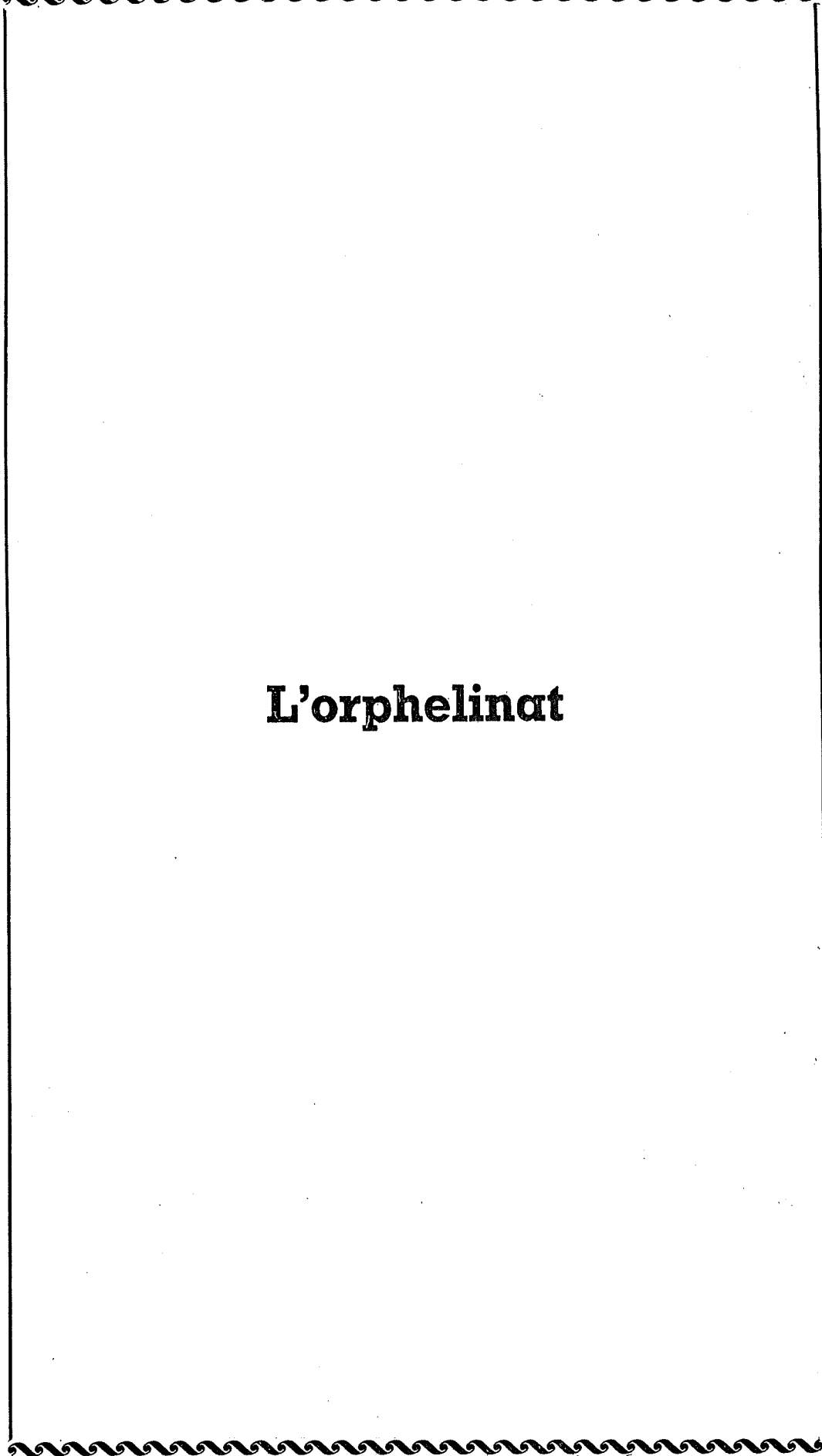


La chapelle de la route de HOUX datait de la moitié du 19^e siècle. C'est l'ancienne chapelle de BROUYAT (de la Vierge) qui fut transférée à CHAMPALLE.

Le lieu-dit BROUYAT se situe derrière la gare d'YVOIR.

BROUYAT est le nom de la source qui vient du cimetière d'EVREHAILLES et coule aux pieds des roches de CHAMPALLE.

Autrefois, les locomotives à vapeur emplissaient leurs cuves à cet endroit.



L'orphelinat

L'orphelinat Notre-Dame de Lourdes est l'œuvre d'une dame, Mademoiselle SCHAEKEN, qui consacra toute sa vie aux enfants abandonnés.

Elle désirait fonder un refuge pour petits garçons sans ressource ou sans moyen d'existence.

Elle ouvrit une première maison à Saint-Gilles.

Aussitôt, il y eut affluence de demandes.

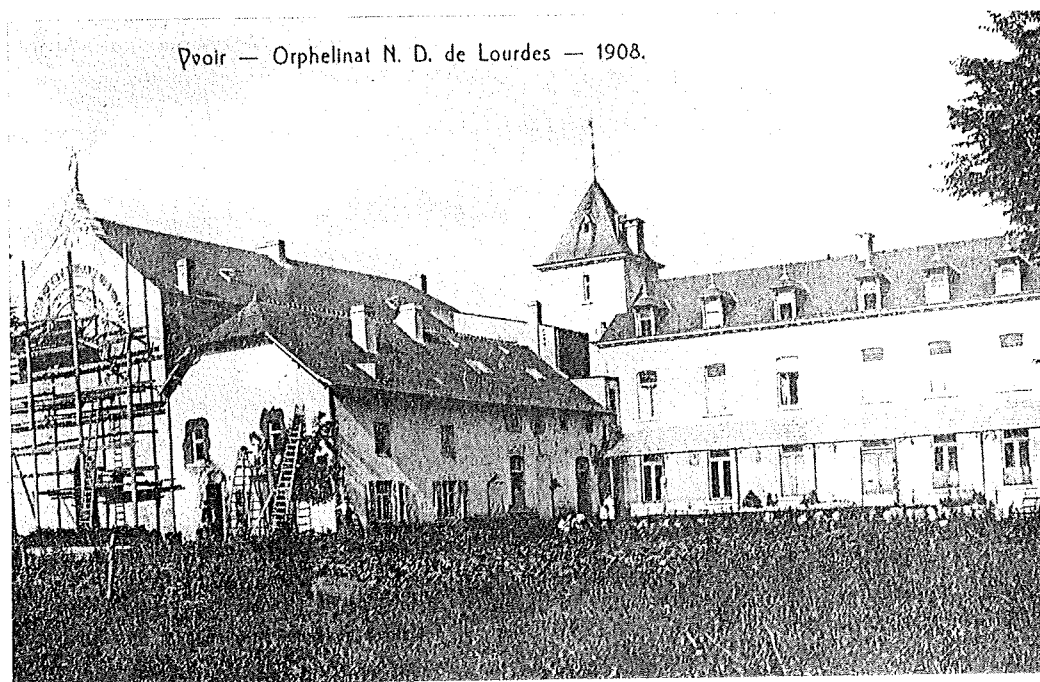
Dès lors, la fondatrice se mit en route à la recherche d'une bonne propriété bien aérée et bien spacieuse à la campagne.

Bien loin de la capitale où elle avait posé les premiers jalons de son œuvre, elle découvrit, au beau milieu de la vallée du BOCQ, une maison assez vaste pour les besoins de l'époque, et susceptible d'être agrandie.

120 enfants furent recueillis à YVOIR, la moitié ne payait rien, les autres payaient une pension dérisoire variant de 10 à 20 francs par mois.

Les revenus fixes de l'œuvre s'élevaient en 1908 à 10.000 francs par an alors que les dépenses étaient de 36.000 francs.

Il y avait donc à trouver 26.000 francs chaque année, et cela, à charge de la charité chrétienne.



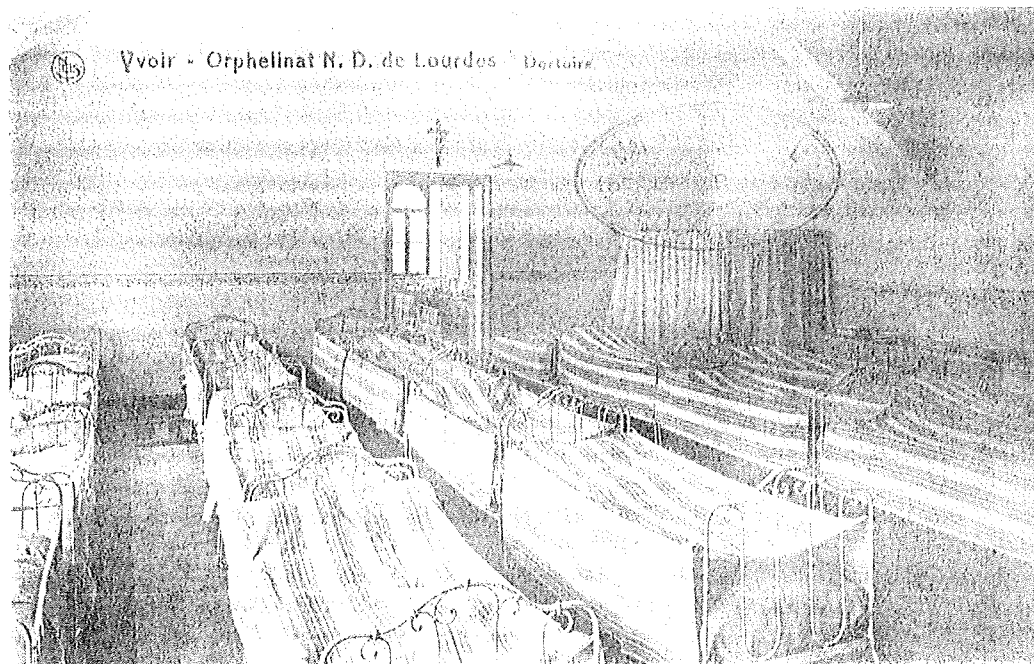
L'orphelinat Notre-Dame de Lourdes en 1908.

L'institution fut fondée à Saint-Gilles par Made-moiselle SCHAEKEN, le 14 juillet 1904. Le 13 août 1906, elle vint s'installer à YVOIR avec 58 enfants adoptifs et 5 religieuses dans la maison de MAR-TEAU-FEUILLEN.



Le 22 août 1908, la visite de Monseigneur HEYLEN, évêque de NAMUR, fut l'occasion d'une fête grandiose.

Les enfants reçurent la communion des mains de l'abbé des Prémontrés de LEFFE et le même jour, la confirmation de l'évêque diocésain.



Voir - Orphelinat N. D. de Lourdes - Dortoir

En 1909, la nouvelle œuvre était développée à tel point qu'il y avait 120 enfants, 14 religieuses, 6 domestiques, 1 cordonnier et 1 menuisier.

Les bâtiments étaient nombreux : une chapelle, une école, des réfectoires, dortoirs, lavoir, infirmerie, lingerie...



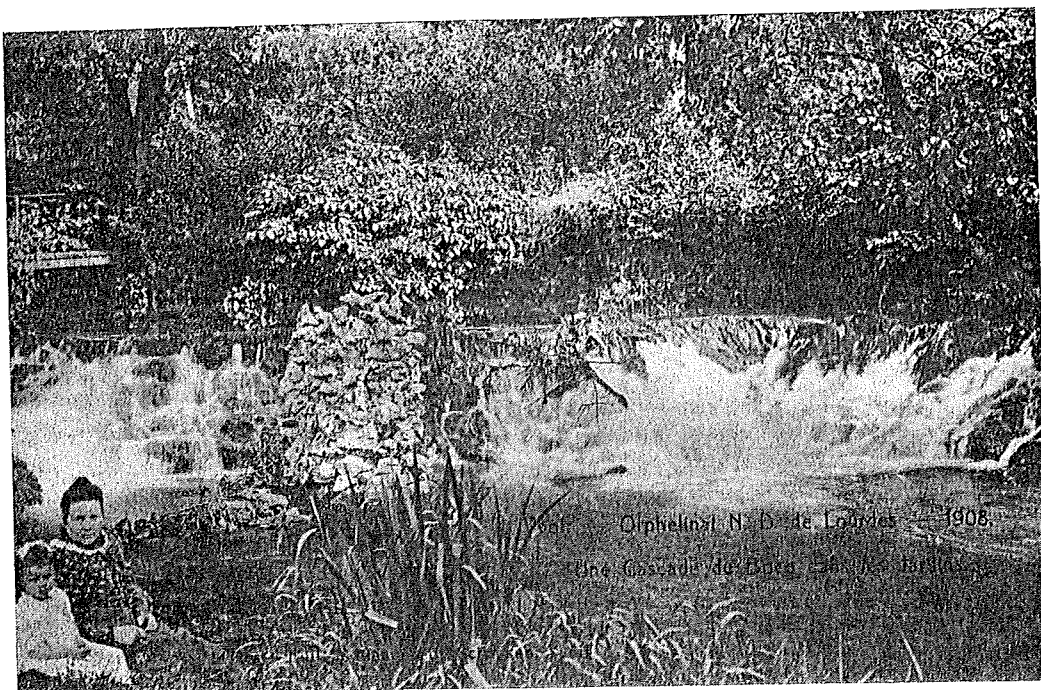
28

Classe

Orphelinat N. D. de Lourdes

L'enseignement primaire soumis à l'inspection de l'Etat et subsidié par lui, était donné par des religieuses et l'institutrice. Des cours intermittents de menuiserie, de cordonnerie, d'horticulture, de boissellerie et d'agriculture étaient donnés en préparation de cours professionnels.

Les enfants habitant dans les environs de l'orphelinat, pouvaient y suivre les cours. Dans cette classe, le garçon marqué d'une croix est Georges DEKKERS qui deviendra plus tard concierge à l'institut de Mademoiselle SCHAEKEN.



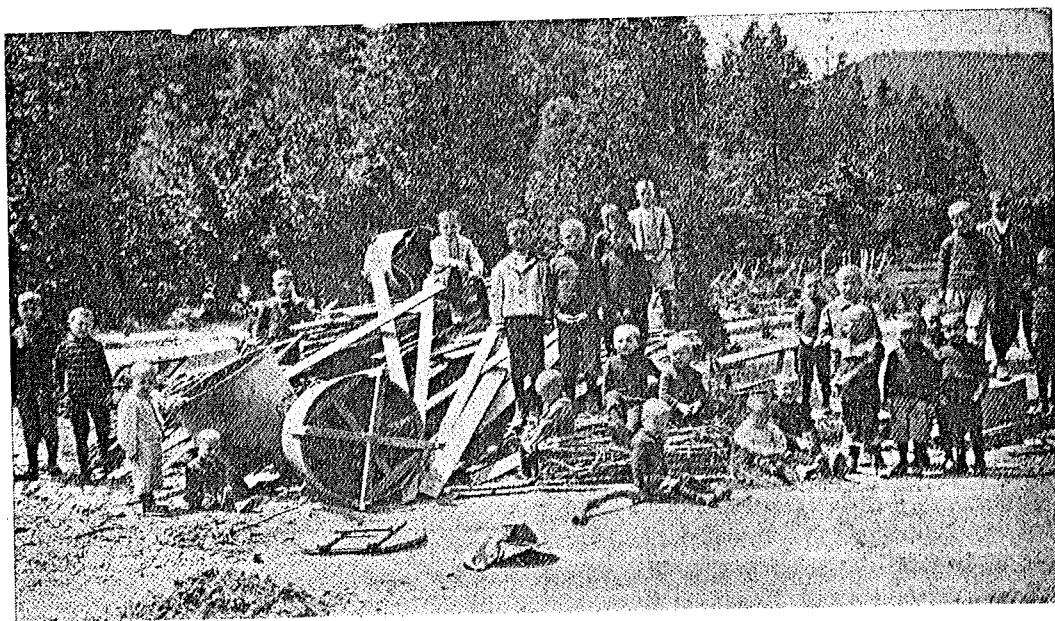
Orphelinat N. D. de Lourdes - 1908.

Une cascade du Bocq - 1908.

Après 5 ans de travail à YVOIR, Mademoiselle SCHAEKEN fit un compte rendu de son activité à l'orphelinat.

« L'établissement a été aménagé avec tous les avantages du confort et du progrès moderne. La distribution des eaux du BOCQ, dûment filtrées et

conduites dans toute la maison, et principalement dans la cuisine : les lavoirs et les bains, le chauffage par radiateurs de toutes les places et enfin, l'éclairage électrique produit par un moteur qui est actionné sans frais par les chutes du BOCQ, sont des installations confortables ».



Quelques orphelins d'Yvoir sur les ruines de la buanderie. — Inondation du 11 Juin 1910

Le 11 juin 1910, un ouragan ravageait la région namuroise.

Les dégâts occasionnés par les eaux furent considérables.

A l'orphelinat, rien ne fut épargné.

Dans un article du Patriote Illustré, le journaliste notait : « Au rez-de-chaussée, tous les meubles sont abîmés par l'eau et la boue, qui, en quelques instants, atteignaient 60 cm de hauteur. A la chapelle, les bancs et les prie-Dieu allaient à la dérive en détériorant les murs. Seuls les livres et les papiers de l'œuvre ont pu être sauvés. Impossible encore de faire une estimation exacte des pertes subies, mais on peut sans exagération les évaluer à 800.000 francs ».



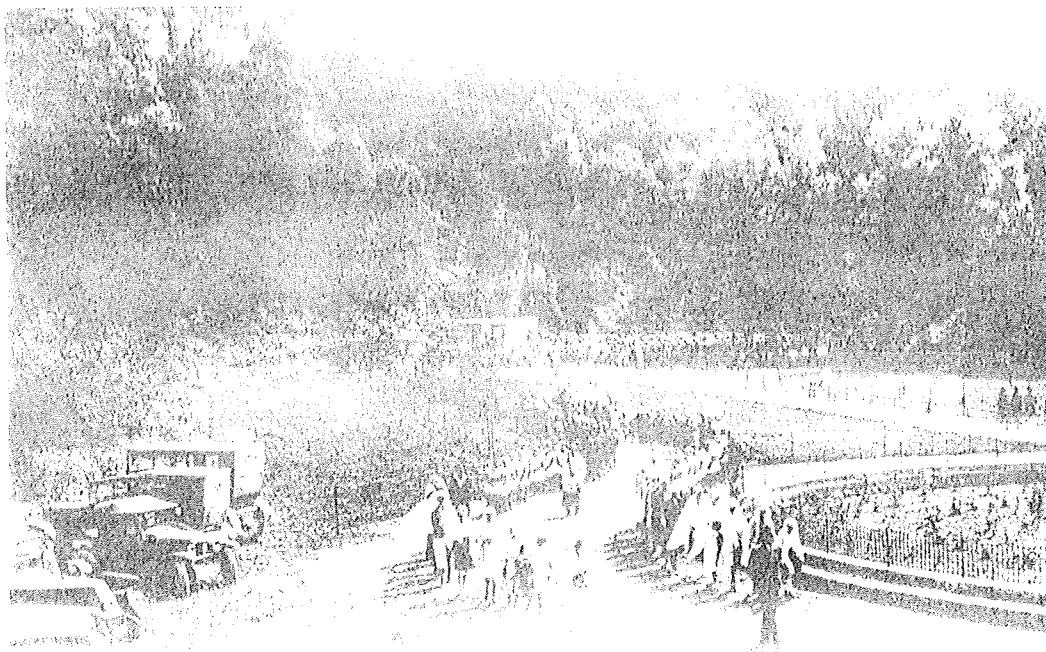
Grotte provisoire de N.-D. de Lourdes dans l'orphelinat d'Yvoir-Bazillères. 31 Mai 1909

En 1909, fut mangé le pain de la grotte provisoire dédiée à Notre-Dame de Lourdes.

Ensuite, un projet grandiose fut conçu : celui d'édifier une grotte semblable à celle de Lourdes.

Cette construction fut commencée en 1906 grâce aux oboles recueillies dans ce but.

Les travaux furent terminés en 1930.



Ces deux photos datent du 13 juillet 1931.

Elles ont été prises lors de la bénédiction de la statue de Bernadette par Monseigneur HEYLIEN, évêque de Nîmes.

En haut : La messe aux pieds de la statue.

En bas : Bénédiction des malades par Monseigneur HEYLIEN.



La Meuse et le Bocq

Les deux rivières font partie de la vie d'YVOIR et ont été des sources de richesse pour la localité.

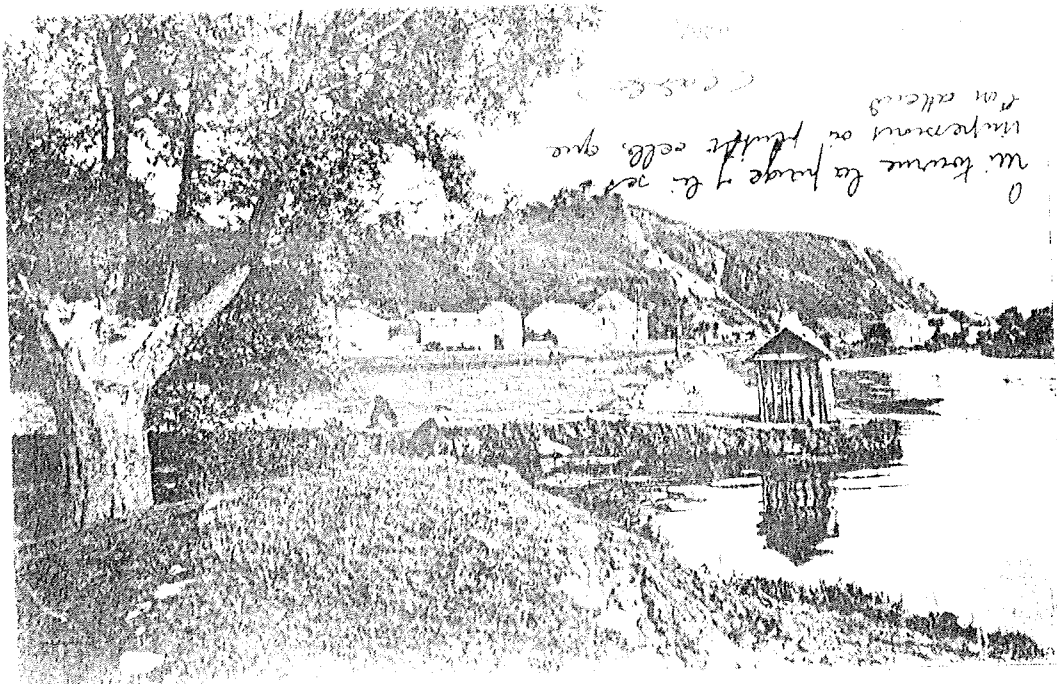
Elles ont apporté la force motrice nécessaire au fonctionnement de nos forges, le moyen de transport des matériaux, le tourisme,...

Par contre, elles nous ont aussi joué de vilains tours.

La débâcle la plus catastrophique fut sans doute celle de janvier 1891 qui, en cinq vagues successives, causa des dégâts importants.

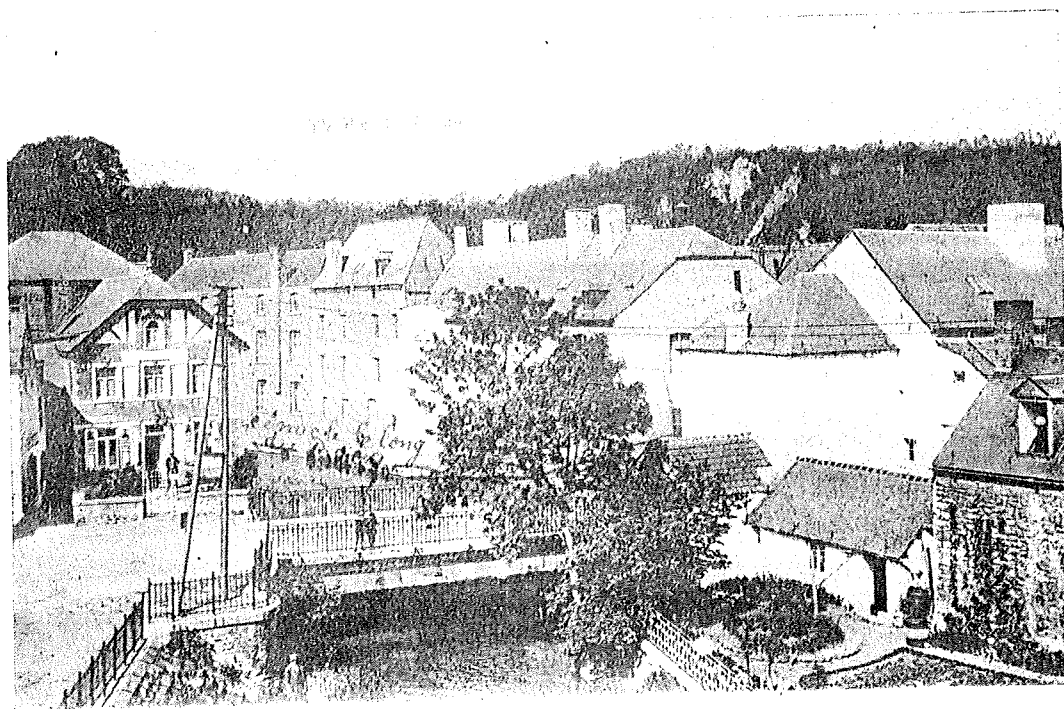
« C'est après une période de neuf semaines de chutes de neige, que la débâcle se produisit... Dans la journée du 26, la MEUSE charrie de nombreux et énormes glaçons... A de nombreuses reprises, on doit faire sauter au moyen de dynamite les glaces qui s'arrêtent aux différents ponts... L'eau est montée d'un mètre en une heure... Sur les berges se déposent des glaçons épais de cinquante centimètres... Les glaces, sur leur passage, pulvérisent tout... Pas une borne de garde-fou ne reste debout ».

Tels furent, d'après les journaux de l'époque, les événements qui illustrèrent la débâcle de 1891.



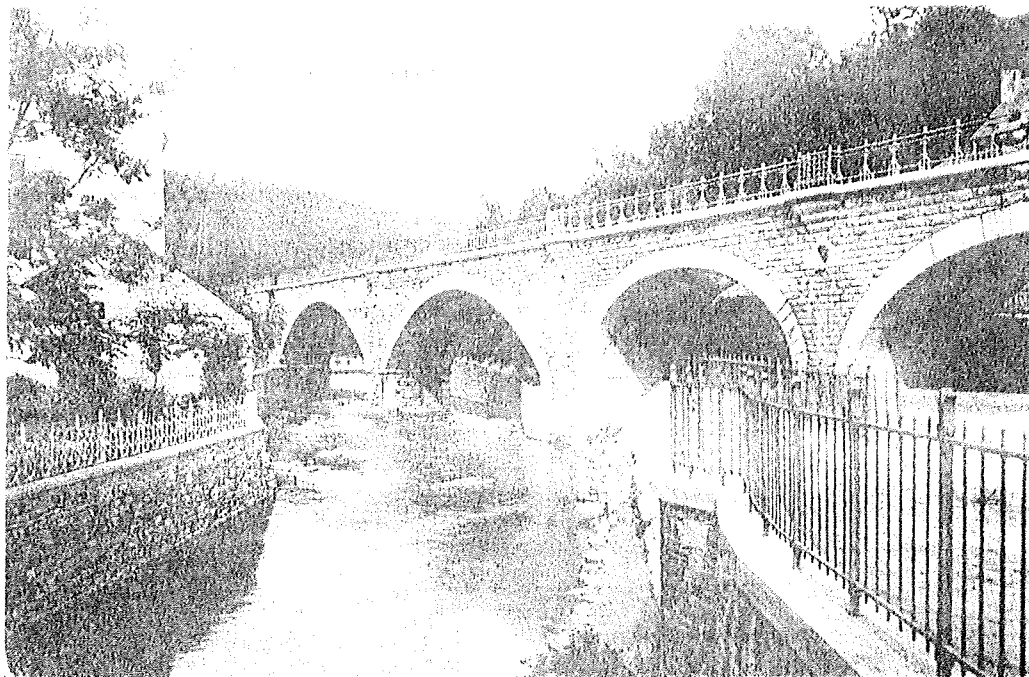
Avant l'exploitation de l'île par le Syndicat d'Initiative, il existait au confluent du BOCQ et de la MEUSE, une plage et une plaine de jeux qui furent aménagées en 1935.

Ce lieu de divertissement disparut lors de la construction de la rue DOYEN WOINE en 1950.



Le pont sur le BOCQ au centre du village, fut détruit plusieurs fois par la rivière en furie. En 1461, la localité fut inondée, le moulin emporté, entraînant avec lui, un attelage et son conducteur vers la MEUSE.

En 1910, les membres du conseil communal demandèrent des subsides pour les dégâts causés par les eaux, et principalement pour la réparation du pont reliant la traverse du village. Celui-ci dut être démoli. Il fut reconstruit par la société « Bétons et Planchers Tubulaire » de BRUXELLES, pour la somme de 23.763 francs.



A l'arrière-plan de cette photo, on distingue le barrage, qui servait à alimenter la batte de la 1^{re} forge située sur le BOCQ. En 1903, le cours d'eau devint la propriété de la famille LAMBRET. Cela permit aux frères LAMBRET d'installer une turbine dans leur brasserie l'année suivante.



Voici une vue du BOCQ en 1904.

Pouvez-vous la resituer ?

Dans le fond : La quincaillerie PATINET.

Le cours du BOCQ a été dévié lors de la construction du chemin de fer YVOIR-CINEY.

A cette période, il traversait le « pré Bouvignes » sur le chemin de la place du Centre jusqu'à la forge Annatlie.

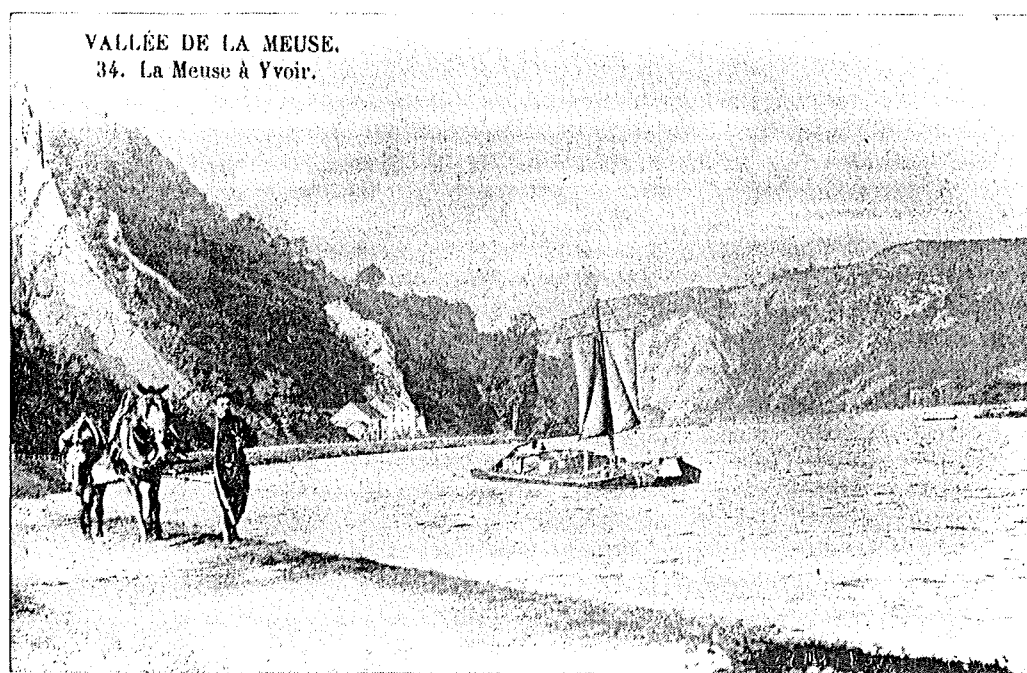
C'est approximativement à l'endroit du petit barrage, qu'a été construite la gendarmerie.

*Vallée de la Meuse.
Barrage du Boqz A Ivoyr.*



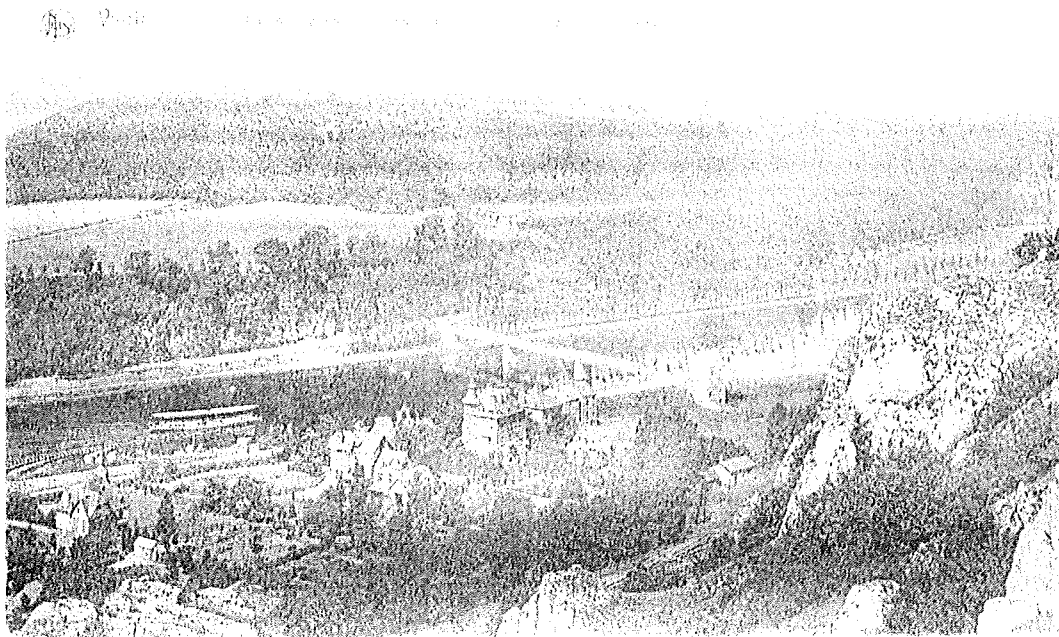
Le BOCQ a son entrée dans la propriété de
l'orphelinat Notre-Dame de Lourdes.

Dans le fond, la grotte provisoire dédiée à Notre-
Dame.



Un batelier tient les rênes de ses chevaux de halage
sur un chemin étroit et rocailleux. La corporation
des bateliers a joué un très grand rôle dans l'indus-
trie de notre région et principalement pour l'exploit-
ation des forges.

Ils transportaient alors les minerais de fer, le
charbon de bois, ainsi que les produits finis. On
comptait en 1865, 1.800 arrivées de charbon de bois
par an pour la région de NAMUR. A cette époque, il
y avait 18 bateliers à YVOIR ; et on en dénombrait
7 en 1900.



Le pont d'YVOIR vu des rochers de CHAMPAILLE en 1910.

Il fut construit en 1872 et inauguré en 1873.

Ce pont métallique fut adjudé pour 600.000 francs de l'époque.

Détruit trois fois par les guerres en 1914, 1940 et 1944, et reconstruit chaque fois provisoirement, il disparut du paysage en 1974.

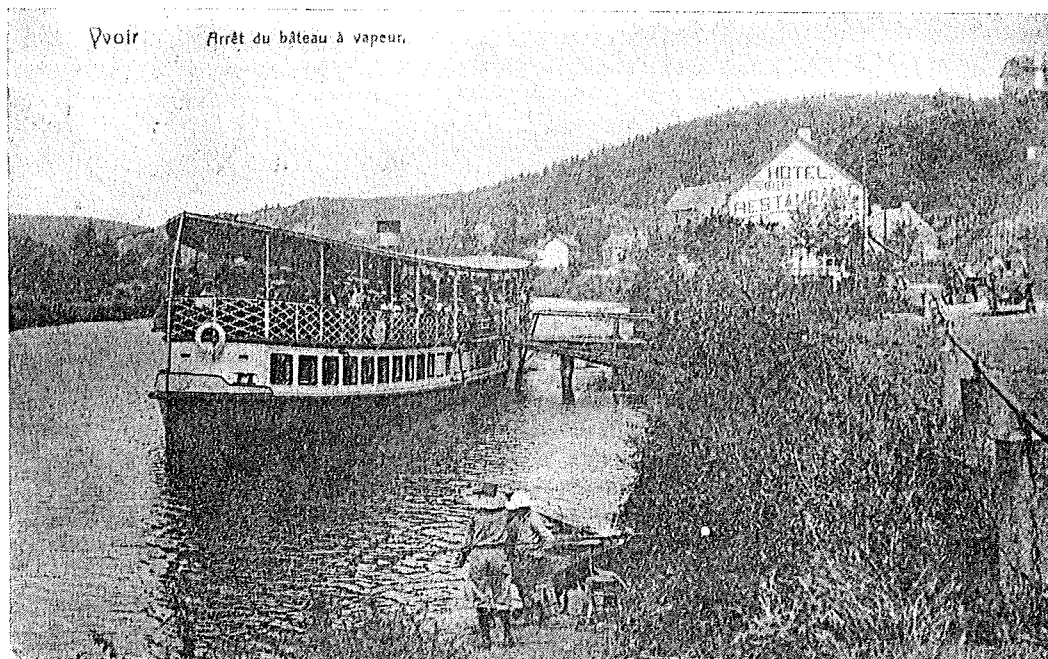
La construction des ponts à la fin du siècle dernier devint nécessaire à cause de la rectification du cours de la MEUSE et de l'édification des écluses qui débuta en 1868. Avant ces travaux, le franchissement de la MEUSE se faisait par gués et passages d'eau.



Le quartier de la gare et l'île en 1901.

En 1909, est créée à YVOIR, le Syndicat d'initiative dans le but de « rechercher les moyens à employer pour amener davantage l'étranger dans le pays et notamment, sur les bords de la MEUSE ».

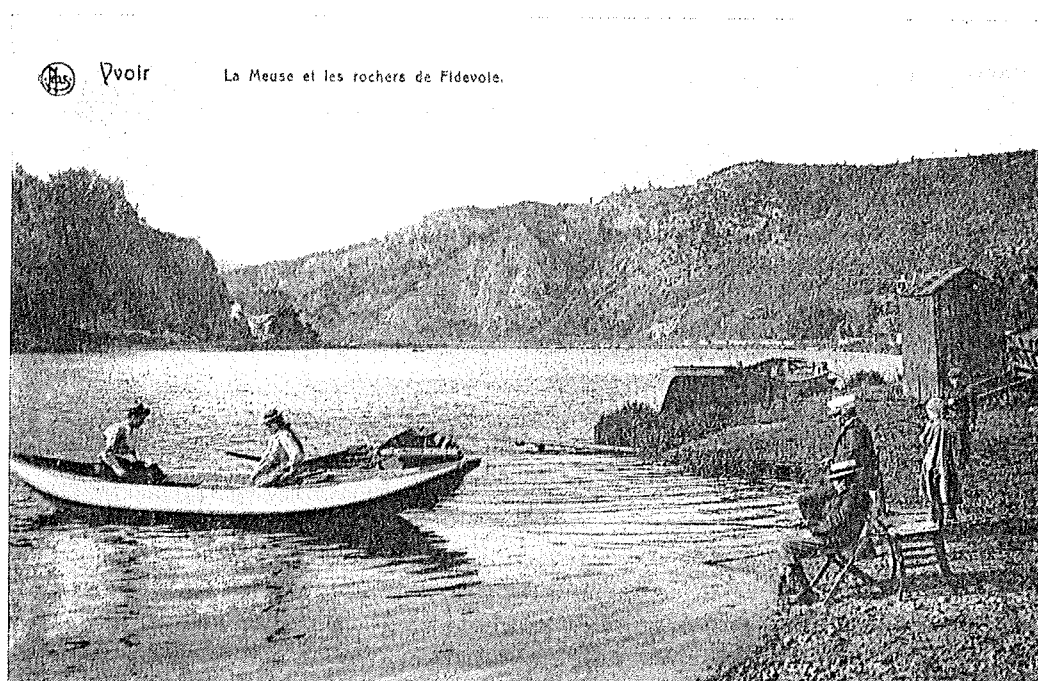
C'est en 1937 que les membres du Syndicat d'Initiative proposent aux autorités communales un projet de création d'une plaine de sports sur l'île. Avant cette année, l'île était exploitée comme terrain agricole.



L'arrêt du bateau à vapeur à proximité de l'Hôtel de Bruxelles.

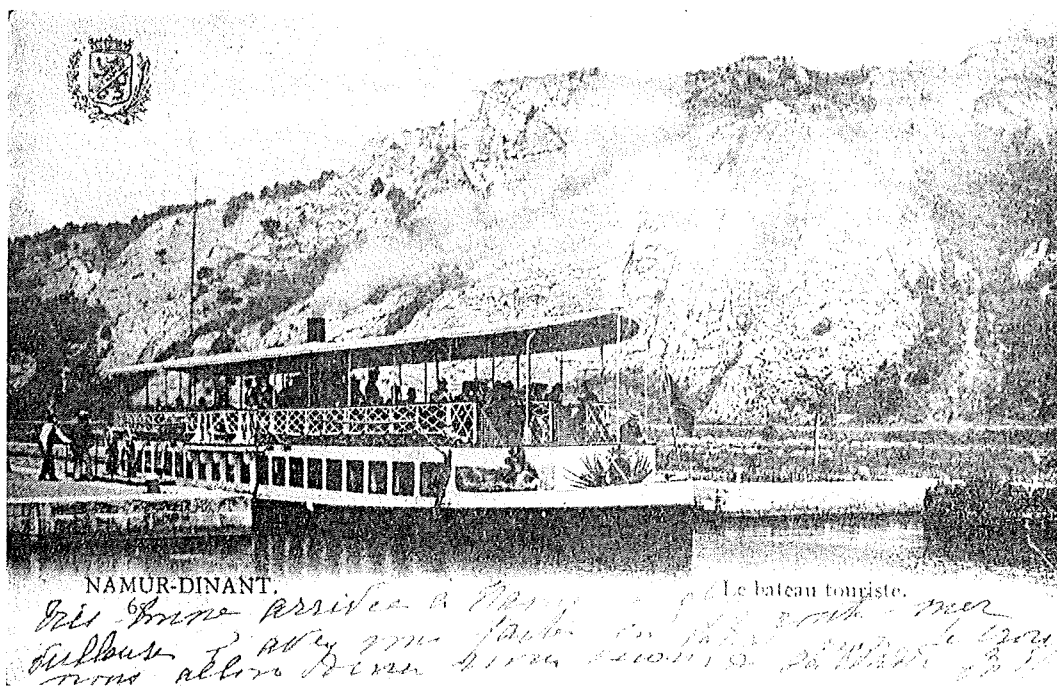
Ce n'est qu'après l'inauguration du chemin de fer en 1863, qu'apparaissent les constructions d'hôtels et le premier développement du tourisme.

La société qui exploitait les bateaux touristes était la « S.A. des Bateaux Luxe NAMUR-DINANT Touriste » et l'horaire pouvait être consulté dans le guide officiel des chemins de fer.



Au début du siècle, existait un port au quartier de la fenderie. Nous en trouvons la preuve dans le compte rendu d'une réunion du conseil communal de 1912.

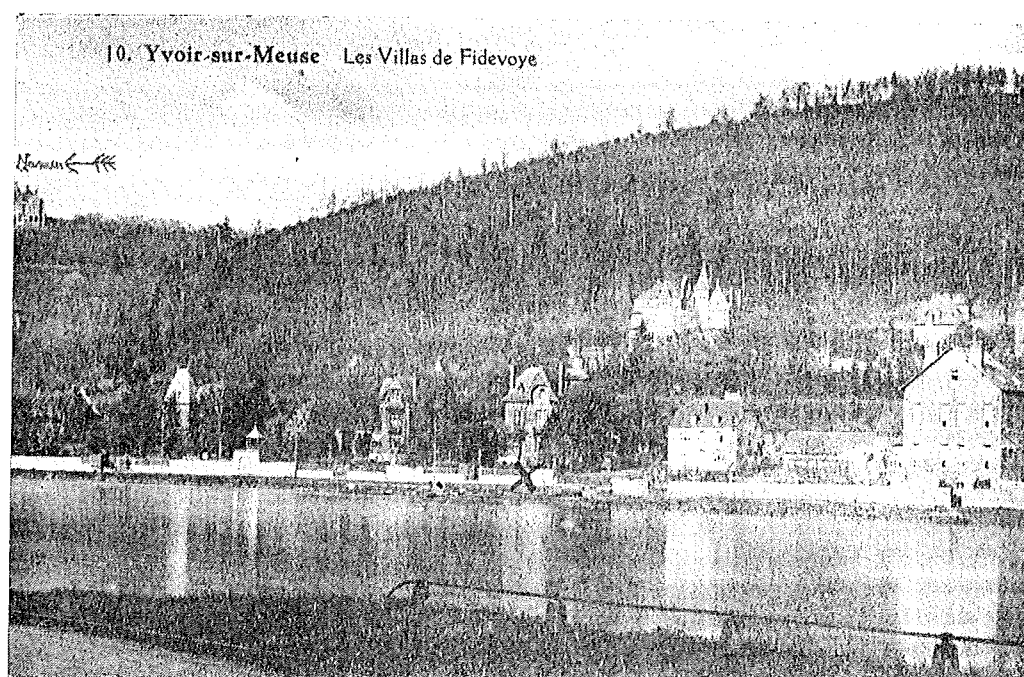
L'administration des Eaux et Forêts voulait faire supporter à la commune les frais de dragage de la MEUSE à cet endroit. Les édiles communaux de l'époque ont refusé cette proposition car le port n'était pas uniquement d'intérêt local mais était également utilisé pour les chargements de bois provenant de MONT et de GODINNE, mais aussi de pavés des carrières de PURNODE, CRUPET et EVREHAILLES.



Le bateau touriste à l'écluse d'YVOIR en 1905.

L'écluse fut construite en 1876, un an après celle de DINANT.

Avant leur existence, la profondeur était obtenue par des battes : gros enrochements qui traversaient la MEUSE pour créer un tirant d'eau là où il n'en existait pas. En période de chômage, on remarque très bien, en aval du barrage, plusieurs battes.



En 1880, une seule route importante existe sur la rive gauche de la MEUSE et le village d'YVOIR n'y est relié que par deux gués et des passages de bacs. La construction du chemin de fer et du pont vont contribuer au développement de l'habitat après 1863. Les premières constructions en dehors du centre sont les villas du bord de la MEUSE au quartier de FIDEVOYE et à CHAMPALLIE.

Dans le coin supérieur gauche de la photo, le château de HALLOY qui fut construit en 1903.

FIDEVOIE -- Le tunnel et les roches de Faulx
Vue d'amont



C'est en 1874, suite à la demande des conseillers communaux aux autorités provinciales que le chemin entre YVOIR et GODINNE est considéré de grande communication. Suite à cette intervention, le gouvernement provincial finance l'aménagement d'une route carrossable. Toutefois, avant 1900, l'exigüité du chemin ne permet pas le croisement de deux charrettes à chevaux.

En 1880 et 1891, les crues de la MEUSE charriant des glaces, ont brisé les garde-corps existants. La première réparation eut lieu en 1882, avec l'aide de l'Etat qui finança les deux tiers des travaux. En 1894, il n'intervint plus que pour moitié dans le placement de bornes de pierres et d'une main courante en fer.



Les inondations de 1925-1926 furent catastrophiques dans toute la BELGIQUE.

La situation d'YVOIR était alors jugée des plus graves.

La commune avait demandé des barques car des vies étaient en péril.

Au plus fort de l'inondation, il passait en MEUSE 10.000.000 de mètres cube à l'heure. Du fond du fleuve à sa surface, il y avait 8 mètres d'eau, et le niveau était de 5 m 50 au-dessus de la normale. La MEUSE, en certains endroits, avait quintuplé de largeur.



Lors de cette crue, le cours du BOCQ arrivait au-dessus du monument aux morts et l'église était totalement inondée.

Les habitants de plusieurs maisons longeant le BOCQ durent être évacués, et cela, au péril de leurs sauveteurs.

La maison abitée à cette époque par les AURY (près de l'Hôtel du BOCQ) était submergée jusqu'au premier étage.

La famille entière fut sauvée à l'aide d'une barque partant de la place du Monument et retenue, à la main, par 25 ou 30 hommes. Le courant était si fort que la barque, sans être retenue, aurait été emportée par les flots.

Yvoir, ici et là

SEANCE DU 12 AOÛT 1876

Présents : Monsieur LAMBRET, bourgmestre Président ; J. HENNUY et J. MOUSNY, échevins ; F. DIEUDONNE, conseiller.

Vu l'article 78 de la loi communale - Arrête :
Police des cabarets et autres lieux publics.

Art. 1 : Le règlement sur la police des cabarets du 27 août 1873 est conservé dans son entier.

Art. 2 : Il est expressément défendu à tous les débitants de boissons d'en fournir à des personnes ivres.

Art. 3 : Les individus qui font tapage, se disputent, se battent, ceux qui se trouvent en état d'ivresse sont tenus, à la première réquisition de la police, de quitter à toute heure les auberges, cabarets et autres lieux publics.

Art. 4 : En cas de tumulte, l'autorité peut faire fermer immédiatement l'établissement dans lequel le désordre se produit.

Art. 5 : Tout jeu de hasard est strictement défendu.

Art. 6 : Tous les bals, spectacles, danses, jeux publics et autres divertissements quelconques, tant sur les chemins et places que dans les lieux publics, cabarets, etc... ne pourront avoir lieu sans l'autorisation expresse du Bourgmestre.

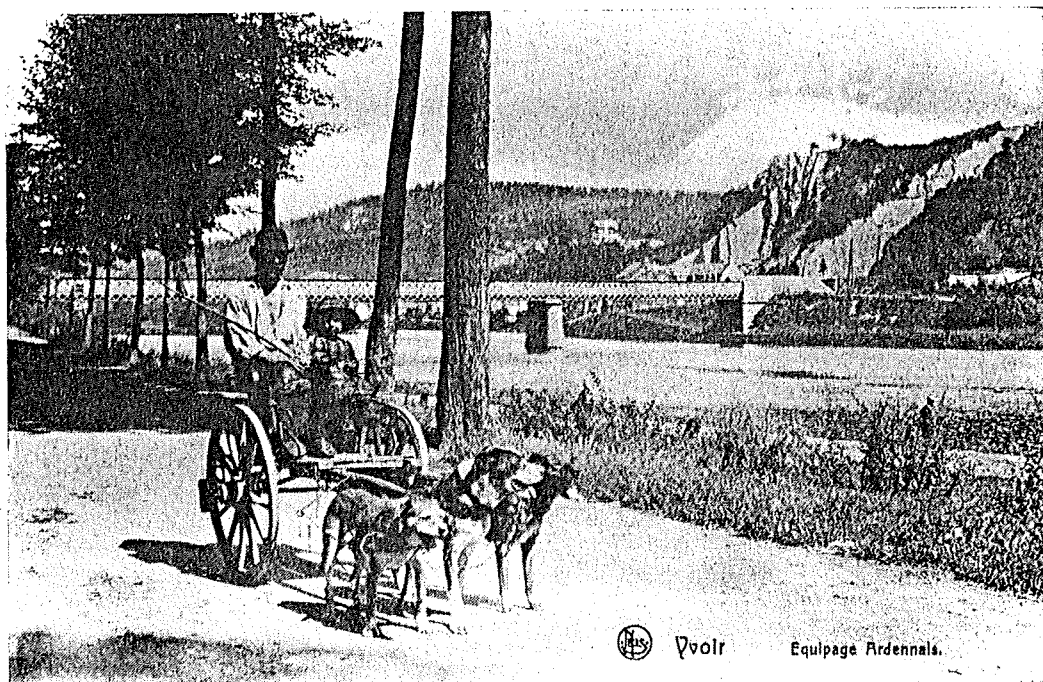
Art. 7 : Tous les travestissements, charivaris quelconques, cris, chansons, attroupements qui troublent le repos public sont défendus.

Art. 8 : Il est interdit de faire du bruit ou du tumulte dans les rues ou maisons voisines des lieux où l'on célèbre le service divin ou tout autre office du culte.

Art. 9 : Les contraventions aux articles 2 à 8 seront punies par une amende de 3 à 6 francs. Toutefois, pour les organisateurs et meneurs dans les cabarets, l'amende sera de 6 à 12 francs.

Art. 10 : La peine d'emprisonnement de 1 à 3 jours sera en outre prononcée, selon les circonstances, contre les contrevenants aux présentes dispositions, lorsqu'ils auront refusé d'obéir aux injonctions des autorités locales, sans préjudice de peines plus graves en cas de rébellion. En cas de récidive, le maximum de la peine sera appliqué.

Extrait des Archives de l'Etat
NAMUR



Voici un équipage ardennais pour le moins original sur les bords de la MEUSE.

Au début du siècle, les colporteurs étaient nombreux à vendre leurs marchandises de villages en villages.

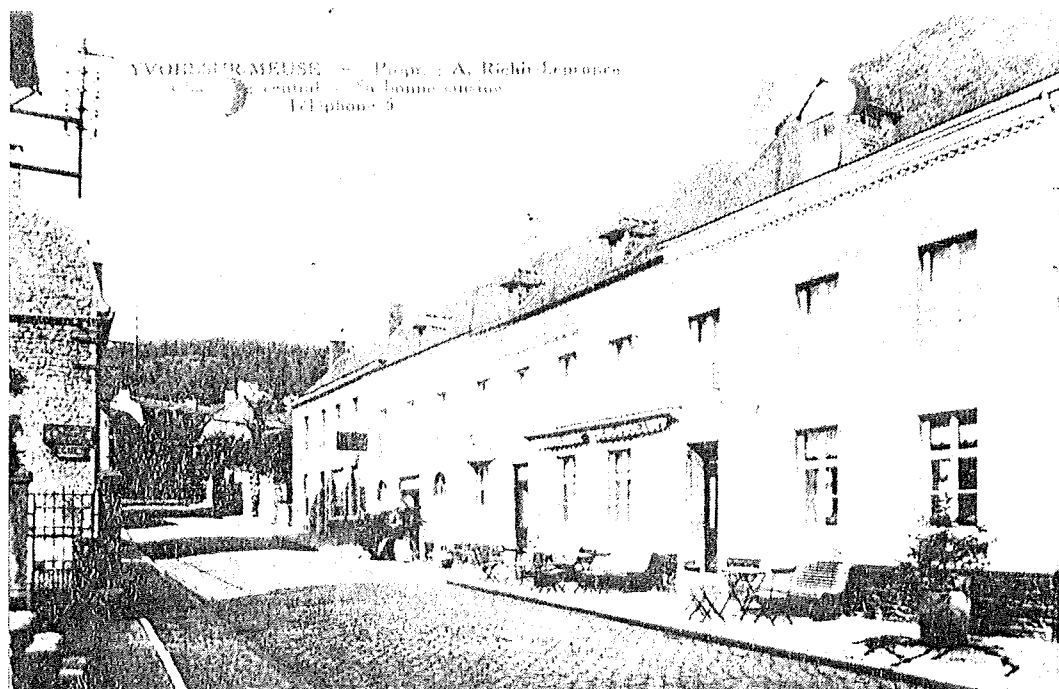
En 1902, vu les difficultés financières rencontrées par notre commune, un impôt fut créé.

Les colporteurs devaient s'acquitter de taxes journalières qui variaient selon les véhicules utilisés :
 5 francs pour les charrettes à chevaux ; 2,5 francs pour celles à un cheval ; 1 franc pour celles à un âne et 50 centimes pour les charrettes à chiens et autres.



C'est la rue de la Station (RAUYSSE) qu'habitait Monsieur LECLERCQ, marchand de bestiaux. Bien qu'YVOIR ne fut pas un village agricole, 8 maréchaux-ferrant et 4 charrons exerçaient leur métier dans la localité.

Ceux-ci travaillaient beaucoup pour les carrières.



Le tourisme procurait un nombre non négligeable d'emplois à YVOIR.

En saison, les cinq hôtels du village faisaient régulièrement le plein.

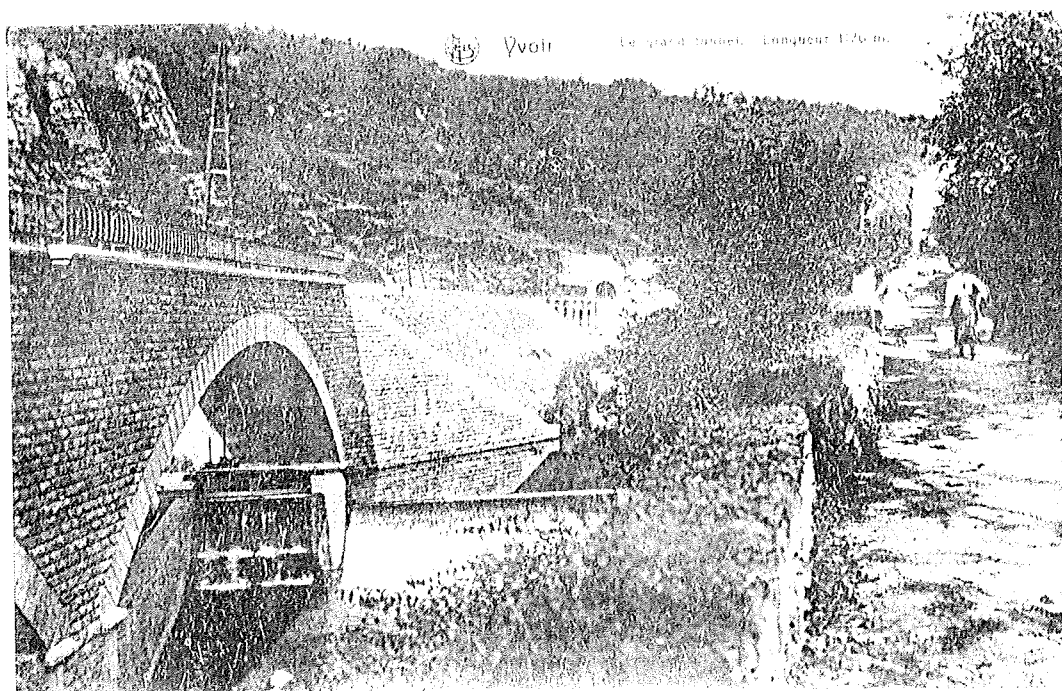
Nous voyons ici l'hôtel RICHIR qui fut démoli en 1963. A proximité de cet établissement, existait une savonnerie.



Au début du siècle, il n'existait pas de moyen de transport en commun entre YVOIR et EVRE-HAILLES. Ce n'est qu'en 1931 que fut créé un service d'autobus.

Le boulanger MASSART, qui habitait place Communale assurait la distribution à domicile à l'aide de sa carriole.

A côté de la boulangerie : le café du jeu de balle et la maison des vanniers J.B. et J. PIERRARD.



La rue du Moulin n'était autrefois qu'une voie sans issue qui menait aux serres du jardinier BRESSELIERS.

Elle devient plus importante grâce à l'aménagement du lotissement du LAUNOY en 1950.



Les eaux de nos rivières nous ont souvent joué de vilains tours ; en 1889, 1891, 1910, 1926, 1952, 1968, 1980 et 1984.

Un autre genre de catastrophe naturelle a touché notre village : la trombe d'eau du 1^{er} mai 1940.

Elle s'était abattue sur EVREHAILLES et le charreau nouvellement pavé fut complètement ravagé : tous les pavés arrivant à YVOIR avec le torrent sur la place du Monument.

La place du Monument était autrefois la place Communale.

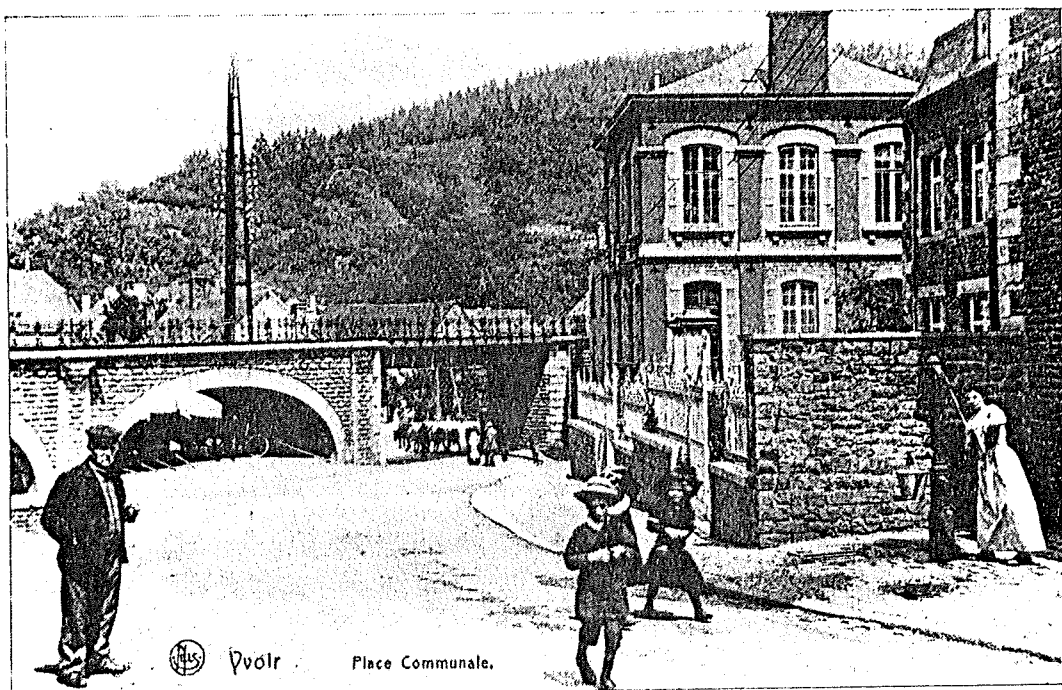
Elle fut créée à la demande de la jeunesse d'YVOIR en 1821 au lieu-dit SASEURE afin de jouer à la balle et de danser. L'Hôtel de Ville se trouvait dans les bâtiments de l'école des garçons.

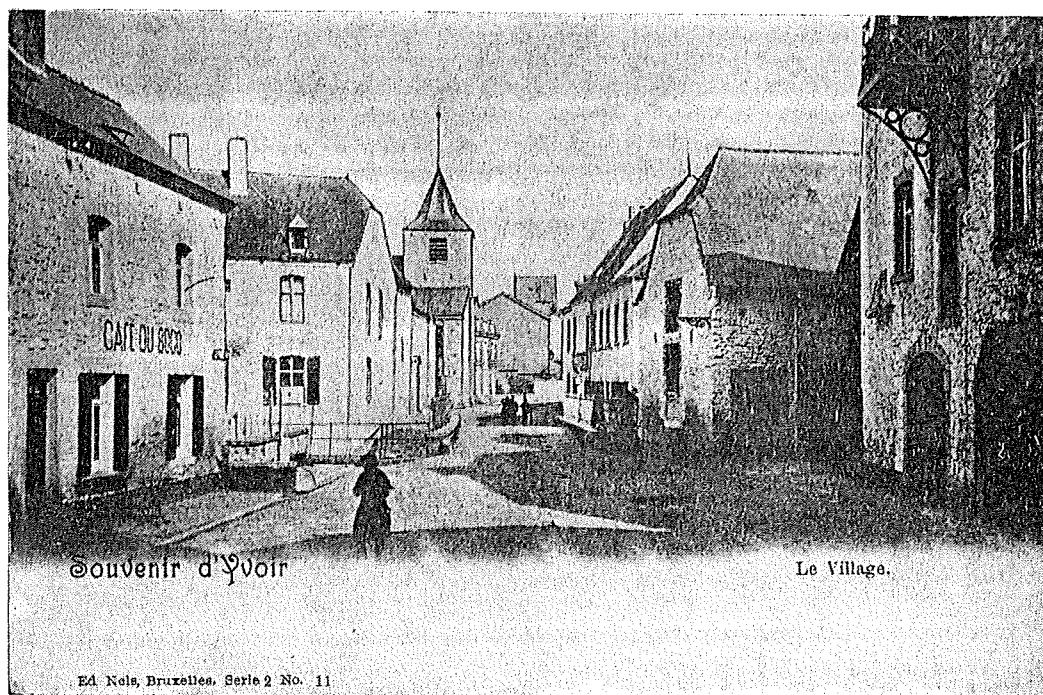
Autrefois, les habitants allaient chercher l'eau à la pompe.

L'histoire de la distribution d'eau est très longue, elle commence en 1897 par une demande collective des habitants afin d'obtenir dans la commune une distribution d'eau potable. En 1906, l'eau des différents puits est analysée à l'Institut Agronomique de GEMBOUX et on place sur chaque pompe un écriteau signalant que l'eau ne peut plus être bue sans être bouillie.

En 1921, naît un projet d'installation de conduites et les autorités communales décident la suppression des puits de façon à obliger la population à se raccorder à la distribution d'eau. L'exécution du projet définitif coûte 495.000 francs et est réalisée par l'entrepreneur E. DESSY et la Cie Cle des Conduites d'Eau de LIEGE.

L'exploitation commence le 1^{er} octobre 1926.





Le moulin banal d'YVOIR se trouvait sur le BOCQ, à l'endroit où fut planté l'arbre commémoratif du centenaire de la BELGIQUE.

Sa disparition date de 1906 lors de l'expropriation nécessaire à la construction de la ligne de chemin de fer du BOCQ.

Son dernier propriétaire fut Antoine GODEFRIND.

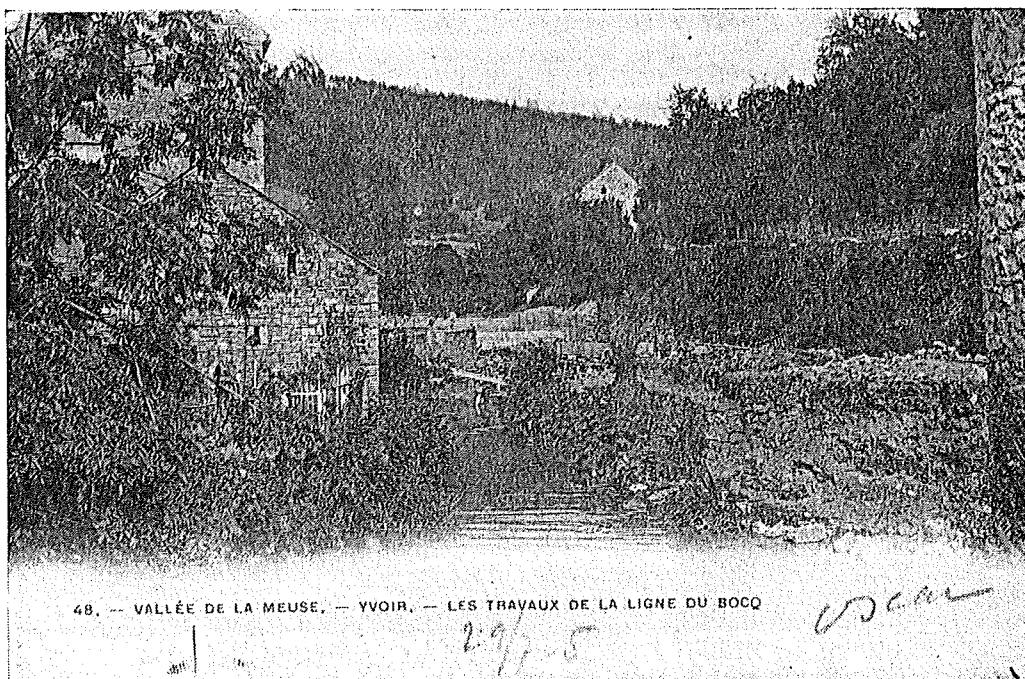
L'existence de ce moulin peut paraître surprenante à YVOIR, car la culture n'existe pas, le sol étant trop ingrat. C'est sans doute la rivière du BOCQ qui aura décidé de sa construction à cet endroit, surtout au profit des cultivateurs environnants qui devaient faire moudre le blé de leurs récoltes. L'ensemble des constructions était composé de deux parties ; le moulin proprement dit et le corps de logis auquel on accédait par un double escalier de pierres bleues.



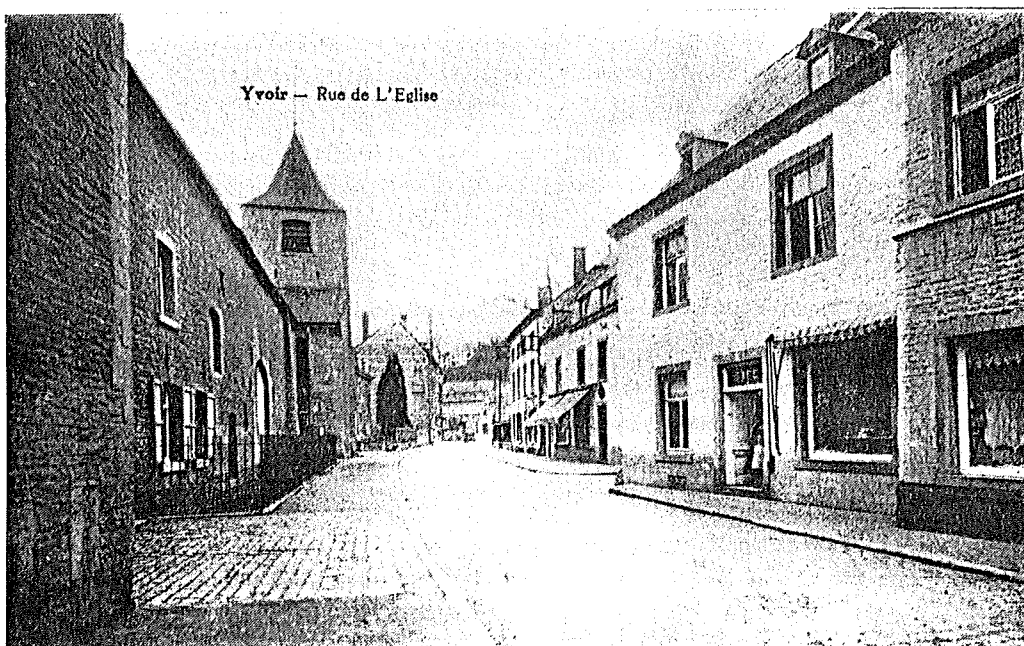
La rue de l'Eglise a connu de nombreux changements.

Le mur d'enceinte de la propriété du cénacle a été déplacé pour la première fois en 1897. C'est cette année-là que fut votée à YVOIR la loi de l'alignement des maisons.

La grange à gauche sur la photo a été démolie afin de permettre la construction de la pharmacie RABOZEE à côté du château du Docteur BAUDART.



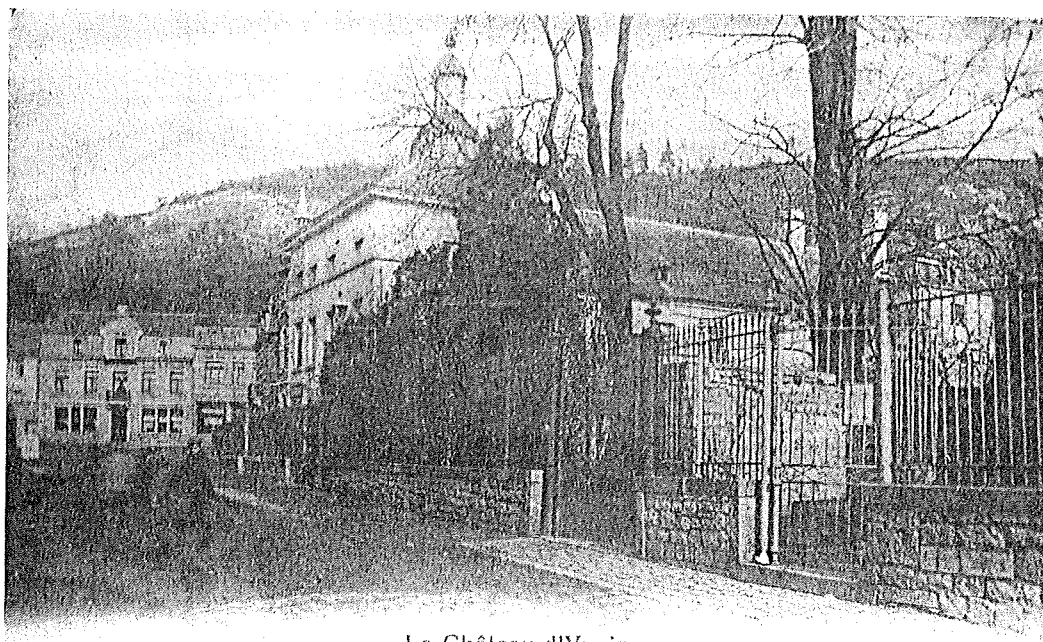
En 1886, alors que le chemin de fer de la Molignée est déjà en construction, l'Administration communale d'YVOIR reçoit une lettre du ministre des chemins de fer signalant qu'un projet de création d'une ligne YVOIR-CINEY est en court et demandant une participation financière qui fut refusée par le bourgmestre. Les travaux commencèrent dans la localité en 1904 et la ligne fut exploitée de 1906 à 1960.



La rue de l'Eglise et le carrefour de la rue du MAKÀ.

Cette rue n'était qu'une servitude de passage sur un terrain de Monsieur LAMBRET.

En 1910, les membres du conseil communal votent l'expropriation du chemin sur une largeur de 3 mètres en vue de rendre la voie plus praticable car c'est un lieu de grand passage permettant d'aller de la brasserie LAMBRET jusqu'à proximité du lavoir public établi lors de la construction de la ligne de chemin de fer du BOCQ.

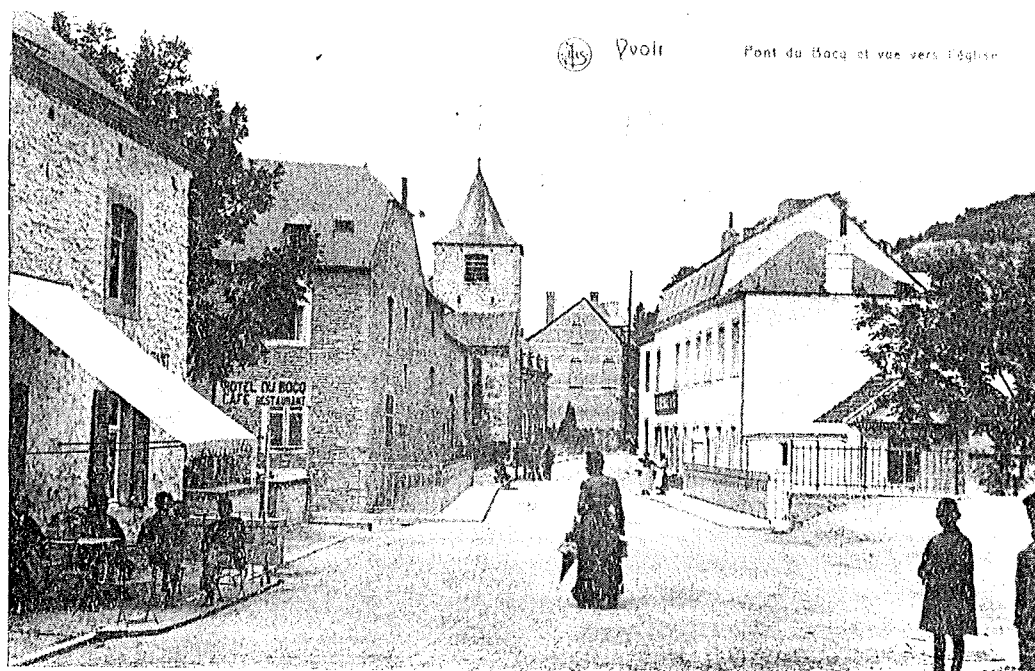


N. 159. G. H. Ed., A.

Le Château d'Yvoir.

Le château BOUVIGNES en 1903.

Ce manoir renferme des boiseries du 16^e siècle, ainsi que des peintures murales de VERNET. La tour carrée avec le clocheton est plus vieille que le château. Le clocheton est du 17^e siècle, les œils-de-bœuf datent de 1751. Comme le reste, la tour fut construite après l'ère des simples meurtrières mais encore à une époque où le pays était dévasté par la guerre. (15^e et 16^e siècles). Cette tour était flanquée d'un corps de logis dont on retrouve les fondations dans le jardin.



Yvoir

Pont du Bacq et vue vers l'Eglise

La rue de l'Eglise avec au centre de la photo : la poste.

Elle fonctionna régulièrement à partir de juin 1863 et le bureau de perception fut ouvert le 1^{er} janvier 1870. Elle était alors installée rue du RAUYSSIE.

C'est en 1901, que l'Etat acheta à la commune d'YVOIR une partie de l'ancien cimetière afin d'y construire un bureau des postes.



Un coin de la place du Centre vers 1920. La pharmacie CAMBERLIN était alors un magasin de confections ; à côté, la boucherie était tenue par Monsieur BASTIN.

En 1891, fut organisé à YVOIR un service d'inspection des viandes de boucherie. Les frais d'expertise s'élevaient à 2,50 francs pour un cheval ; 2 francs pour le gros bétail ; 1 franc pour les veaux, moutons et pores ; 0,50 franc pour les petits animaux. L'expert désigné par les autorités provinciales recevait 20 % des sommes demandées.



Durant la guerre 1914-1918, plusieurs maisons furent incendiées par les Allemands. En 1917, l'occupant obligea les propriétaires à démolir les restes de leurs demeures.

C'est après la libération que l'on assista à la reconstruction des habitations ; ici, la pharmacie CAMBERLIN.



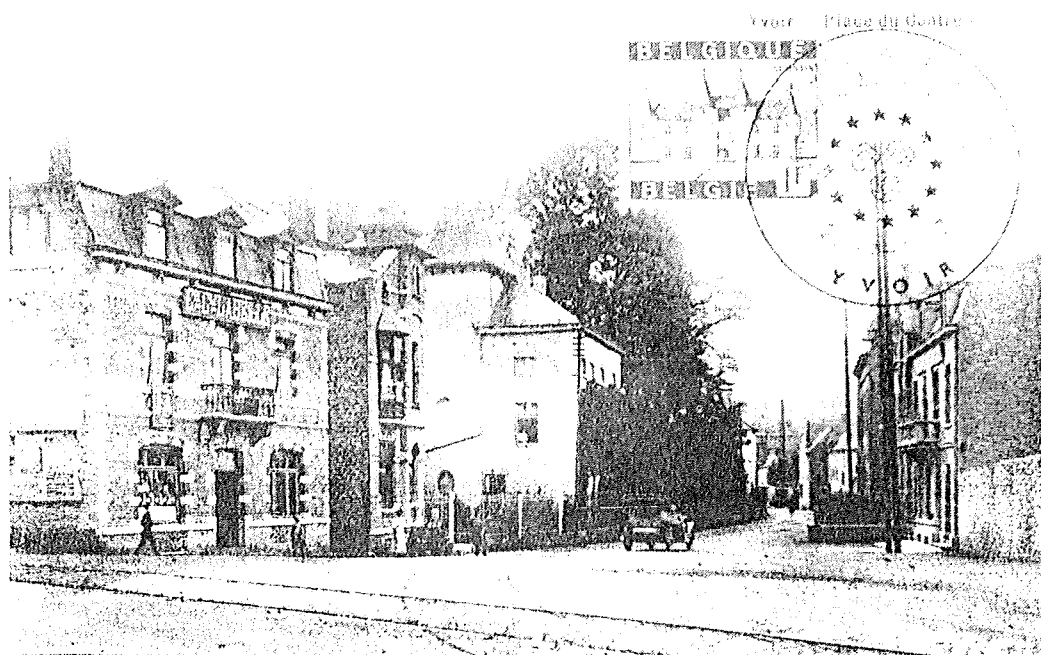
Autrefois, la place du Centre était beaucoup plus étroite ; c'était plutôt une large rue bordant le mur du cénacle.

Elle fut agrandie en 1905 car la place Communale était trop restreinte du fait de la construction de la ligne du BOCQ. Elle fut dénommée « place des Combattants » en 1928.

Un marché public fut créé en 1901 ; il se tenait le samedi sur la place du Centre et le mercredi sur la place Communale.

Les jours de marché, il était interdit aux colporteurs de circuler dans le village. Il semble que ces marchés ne durèrent que quelques années.

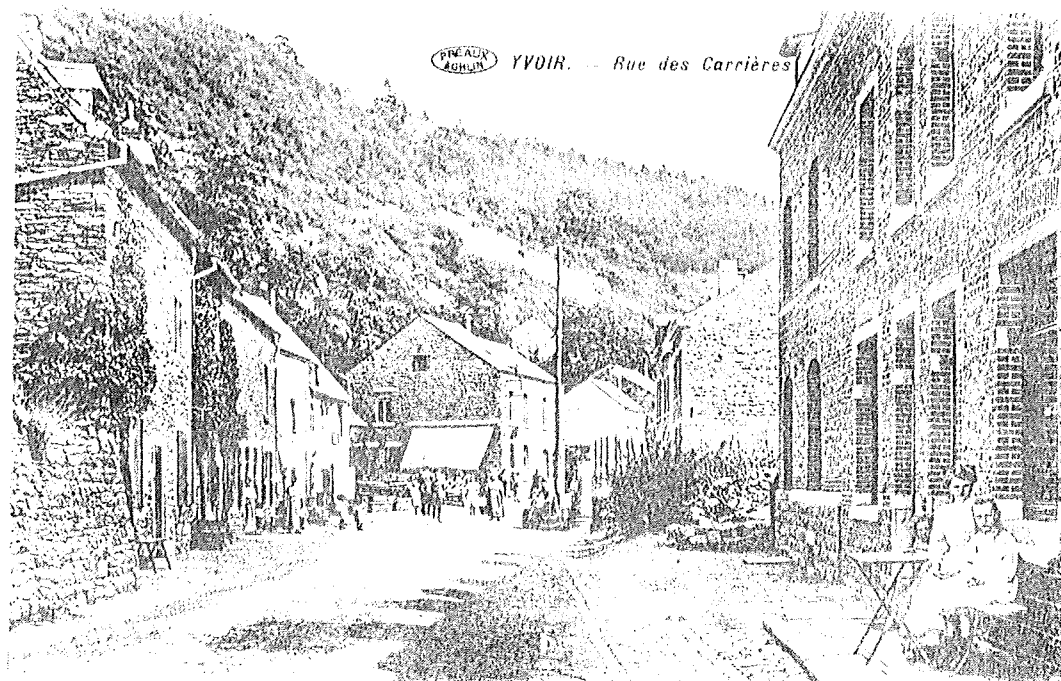
Mais en 1927, les membres du conseil communal décidèrent un nouvel agrandissement de la place pour en faire une plaine de sports et de marchés.



Sur cette carte de 1910, une voiture quitte la place du Centre en direction de l'église.

En 1895, tout propriétaire d'un véhicule circulant sans lanterne après le coucher du soleil était passible d'une amende de 5 francs.

En 1901, afin de préserver la sécurité des piétons, il était interdit de circuler dans le village à bicyclette ou en automobile à une allure dépassant celle d'un cheval au trot.

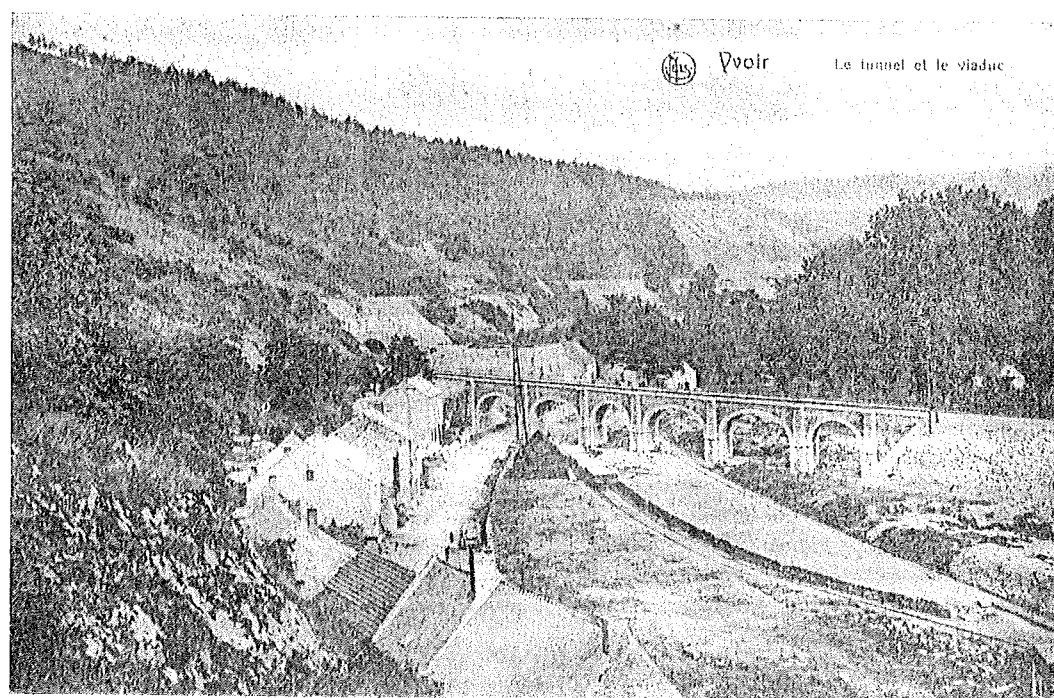


Jadis, les terrasses derrière les maisons de la rue du Blacet étaient plantées de vignes qui existaient encore en 1845.

Le vignoble a été, depuis lors, camouflé en jardins.

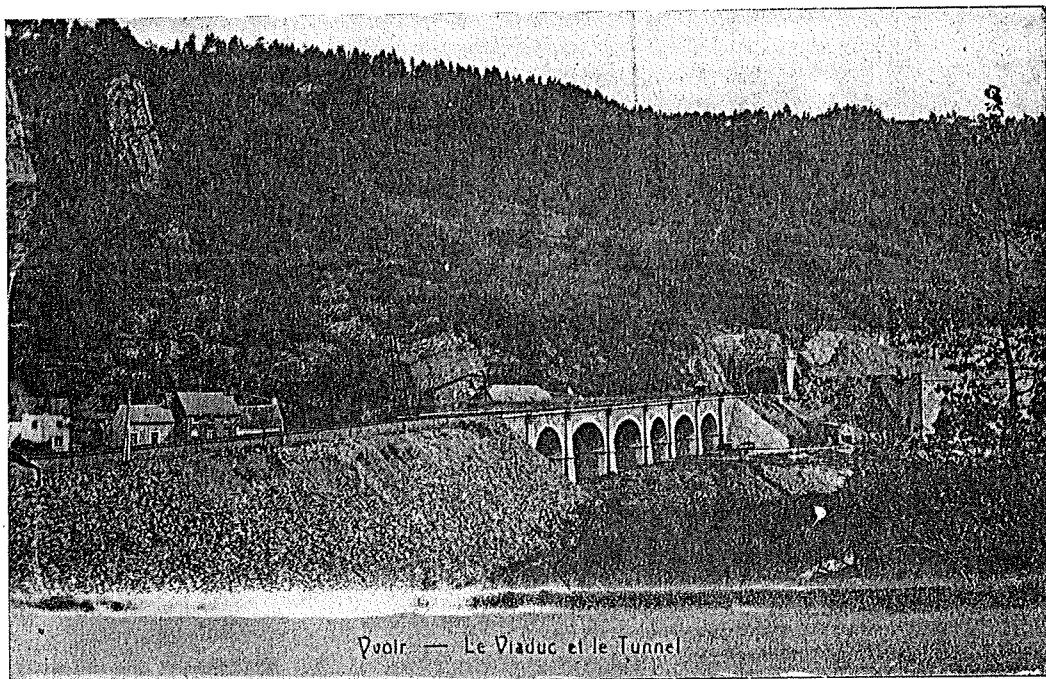
C'est à l'initiative des habitants de cette partie du village qu'eut lieu la première fête de quartier en 1924. Ce genre de festivité prit de l'extension et gagna chaque coin de la localité.

On vit ainsi naître les fêtes des quartiers de la gare, de la place du Monument, d'YVOIR - Carrières...



Au début du siècle, la rue du Blacet était dénommée rue des Carrières.

Derrière le viaduc, on distingue les fours à chaux et la forge Andinthe. La « PICHELOTTE » existait déjà à cette époque car en 1908, il y eut une demande collective des habitants qui signalaient l'état défectueux du lavoir public au lieu-dit « Notre-Dame du Ry » et l'insuffisance d'eau que procurait le lavoir.

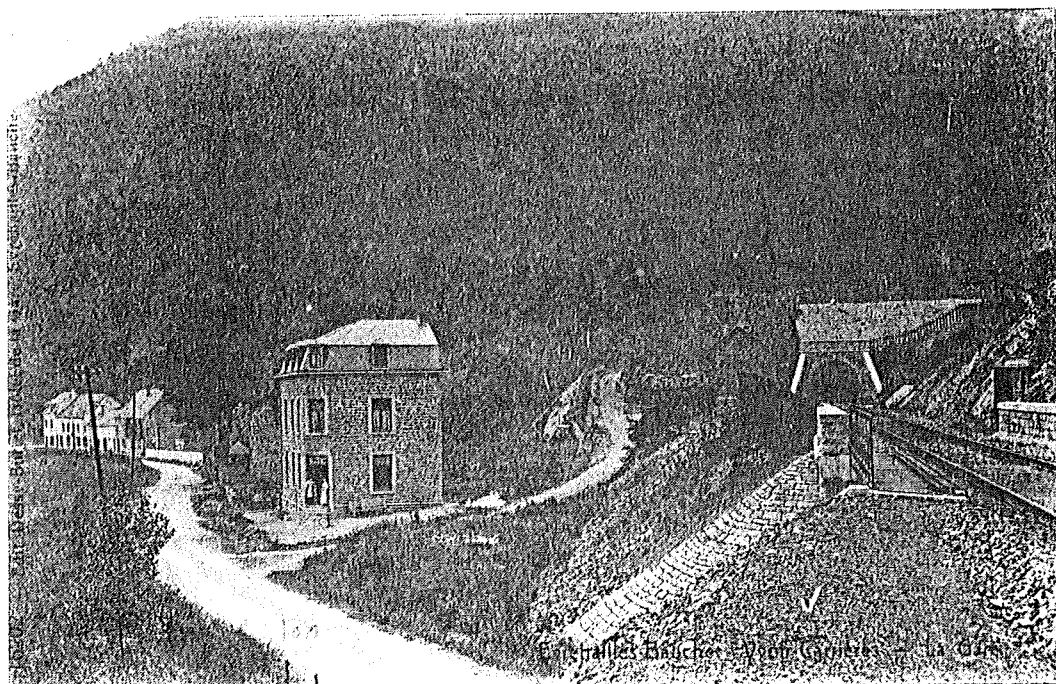


Voir. — Le Viaduc et le Tunnel

Le viaduc et le tunnel de la ligne du BOCQ furent construits en 1906. Ce tunnel est le plus long de BELGIQUE (1.176 m).

Il servit de refuge au train d'Hitler en 1940. En octobre de cette année, le Führer effectua un voyage afin de rencontrer FRANCO, PETAIN et MUSSOLINI.

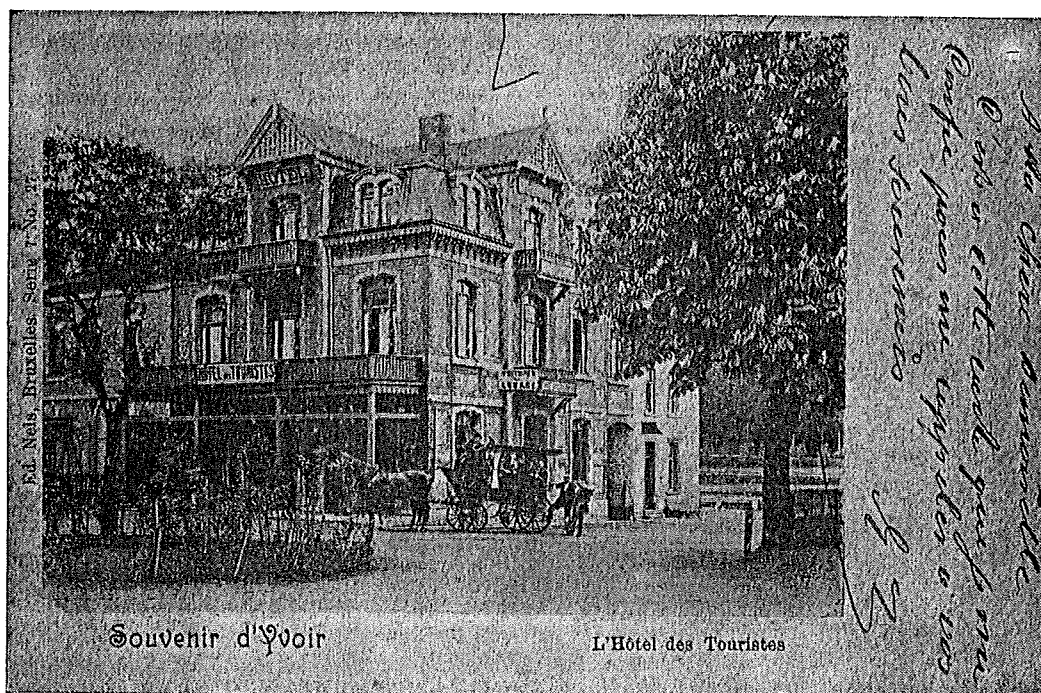
Les responsables de la sécurité s'efforçaient de faire coïncider les terminus journaliers avec un point proche d'un tunnel où, en cas d'attaque aérienne, le train pouvait trouver refuge. A cause de la pente assez raide de la voie entre la gare et le tunnel, lors du premier passage, le convoi ne parvint pas à l'entrée du tunnel. HITLER passa la nuit aux pieds des rochers de CHAMPALLÉ. La deuxième tentative, lors du retour d'HITLER le 25 octobre, fut réussie et le Führer passa la nuit à l'abri.



La sortie nord du tunnel de la ligne du BOCQ et la halte de Redeau.

C'est en 1904, alors que les travaux de la ligne du BOCQ avaient déjà débuté, que le bourgmestre DAPSENS et ses conseillers introduisent une demande d'installation d'un point d'arrêt à YVOIR - CARRIERES pour les 260 habitants résidant à proximité mais aussi pour ceux de FUMY qui dépendaient alors d'EVREHAILLES. C'est à cet endroit que le maréchal GOERING et son état-major établirent leurs quartiers en juin 1940.

L'officier avait fait creuser une piscine en contrebas du talus. Sur le remblai proche, une locomotive constamment sous pression alimentait le bassin en eau chaude.



En octobre 1940, compte tenu de l'échec du train d'HITLER, le lundi 21, dans ses tentatives pour arriver à se placer à l'entrée nord du tunnel, le Führer a dû envisager un nouveau stationnement en gare d'YVOIR.

Il a dû aussi envisager d'utiliser les caves de l'hôtel des Touristes comme abri en cas d'attaque aérienne car celles-ci ont été aménagées : tapis par terre, draps de lit pour couvrir les murs, tables, chaises et plantes vertes. Une rencontre HITLER-LEOPOLD III devait avoir lieu à YVOIR et il n'est pas impossible, vu les préparatifs dans l'hôtel, qu'elle aurait dû se passer à cet endroit en cas de nouvel échec de remontée vers le tunnel. Cette entrevue fut annulée car HITLER ne s'attarda pas à YVOIR et, dès le samedi 26 à 5 heures du matin, il reprit la direction du Reich. L'hôtel était alors la propriété des BOREUX.

YVOIRS/MEUSE



SITUATION SPLENDIDE
PENSION depuis 5f.50

Pêche à la Truite

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
PARTOUT

SALLE POUR SOCIÉTÉS

CUISINE ET CAVE RENOMMÉES

PIANO

SALLE DE BAIN

GARAGE POUR AUTOS

L'HOTEL EST SITUÉ A UNE
DEMI MINUTE DE LA GARE ET
DU DÉPART DES BATEAUX A
VAPEUR.

VILLÉGIATURE

Yvoir sur Meuse

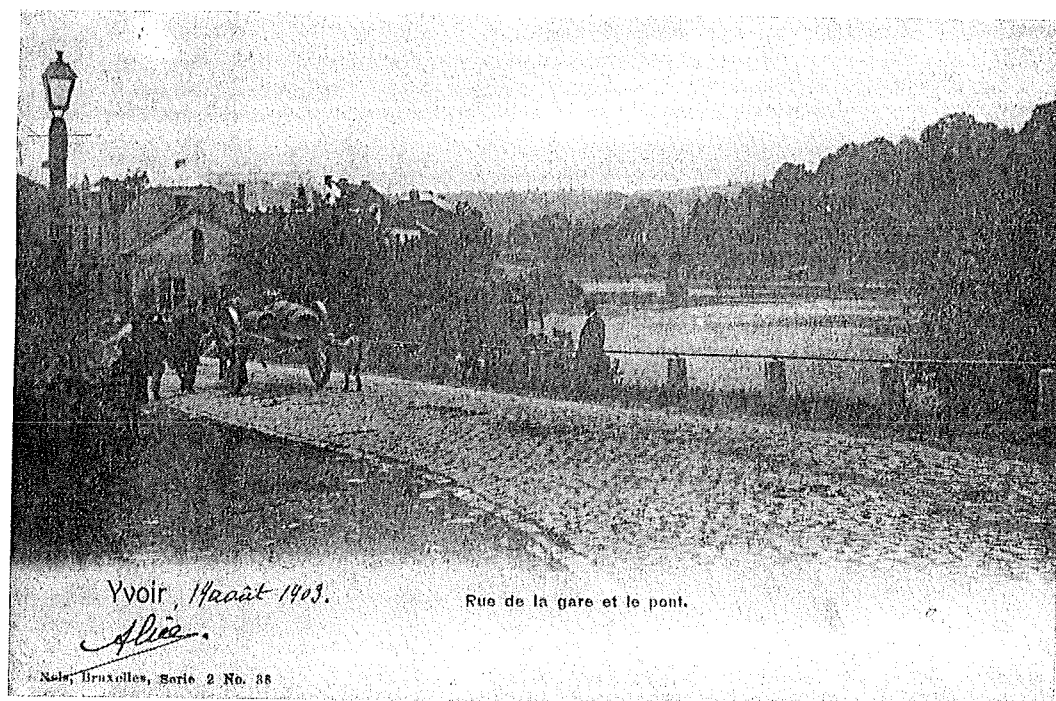
Grand Agrandissement de

L'HOTEL de BRUXELLES

Propriétaire : O. COUNE-COSSE

Téléphone pour la nuit 28 Yvoir

ATELIERS F. MAASSEN, BRUXELLES



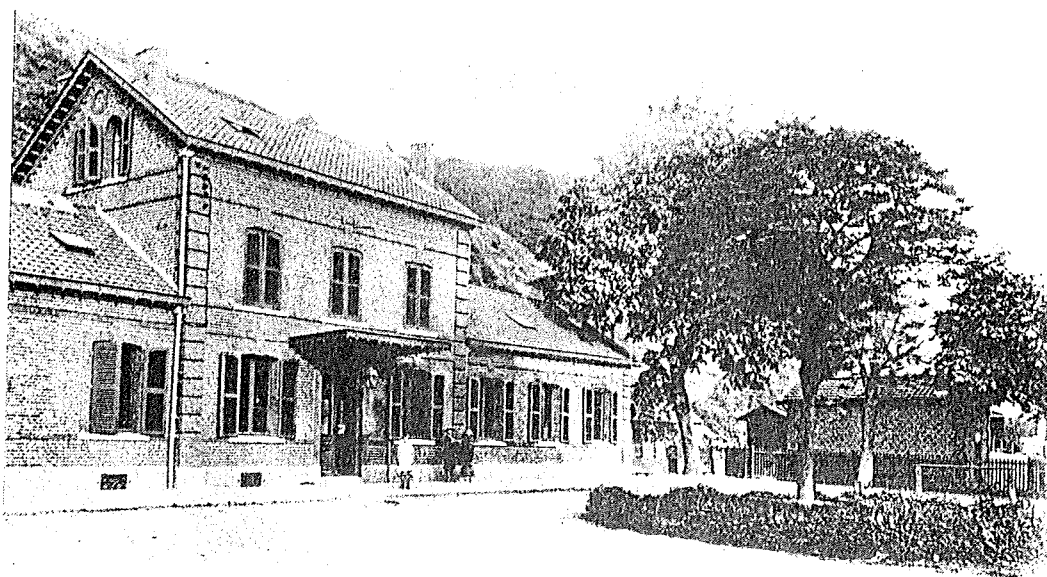
La route provinciale longeant la MEUSE au quartier de la gare.

Cette voie de communication traversait le village en empruntant le RAUYSSSE, la rue de l'Eglise, la place du Centre, la rue Puits du Champ et la rue de la Fenderie.

En 1891, vu le grand nombre de touristes se promenant à YVOIR, les autorités communales décident d'éclairer les principales artères du village, du pont de la MEUSE jusque la place du Centre et de la Fenderie à YVOIR - CARRIERES.

Adolphe AURIEL de Bouvignes fournit 20 lampes belges pour la somme de 570 francs.

Alphonse PUISSANT était alors allumeur de réverbères et responsable de l'entretien de l'éclairage. Son salaire était de 25 francs par mois.



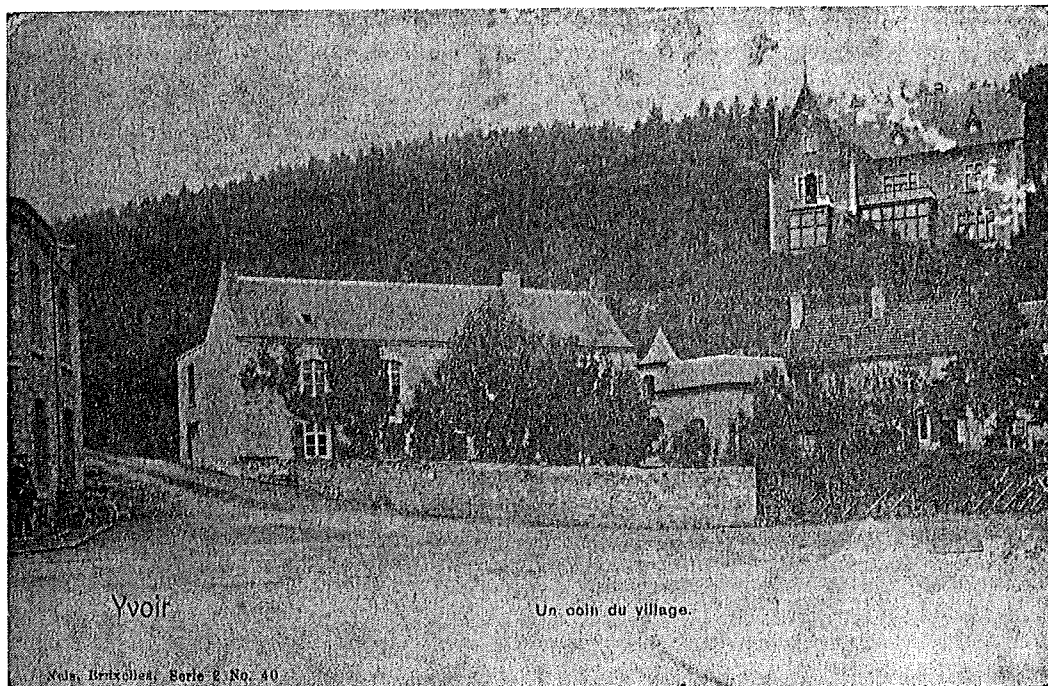
YVOIR. — LA GARE.

La gare d'YVOIR fut construite en 1863 et fut plus que centenaire.

Au début du siècle, la halte était quelque peu désertée par les gens du village. En effet, nombreux étaient ceux qui se rendaient à GODINNE pour prendre le train et, ainsi, gagner quelques sous sur le prix du voyage pour NAMUR.



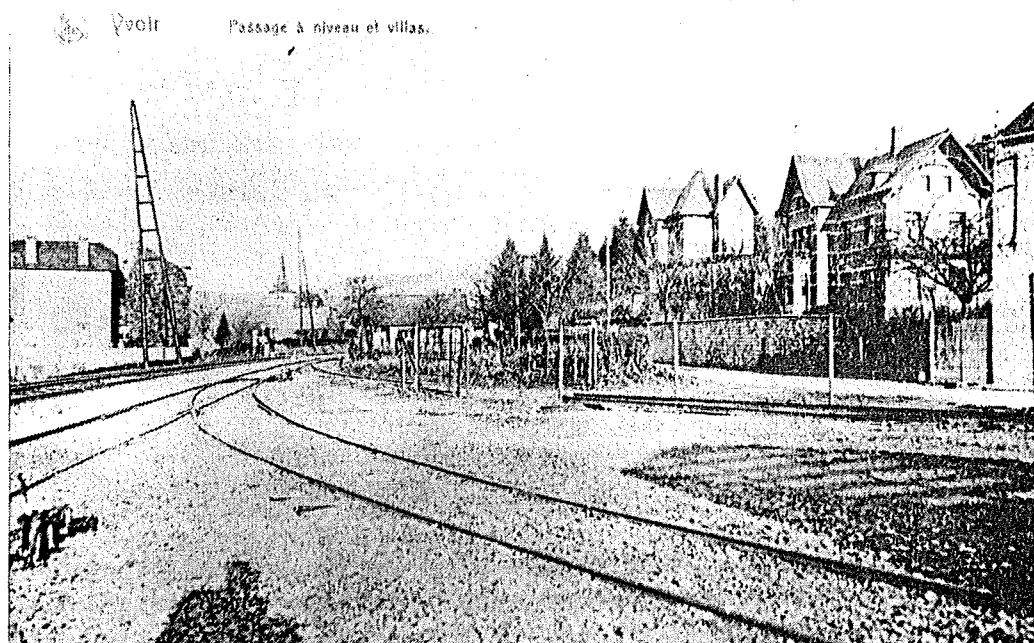
Vue panoramique prise des rochers de CHAM-PALLE : Le quartier de la gare, l'île, le confluent du BOCQ, les prairies « sur COU » et les maisons du quartier de la Fenderie.



Avant 1880, seul un petit sentier permettait de se rendre au Tricointe.

C'est cette année-là que l'on aménagea un chemin plus large afin d'accéder plus facilement au hameau mais aussi, et surtout, au village de MONT.

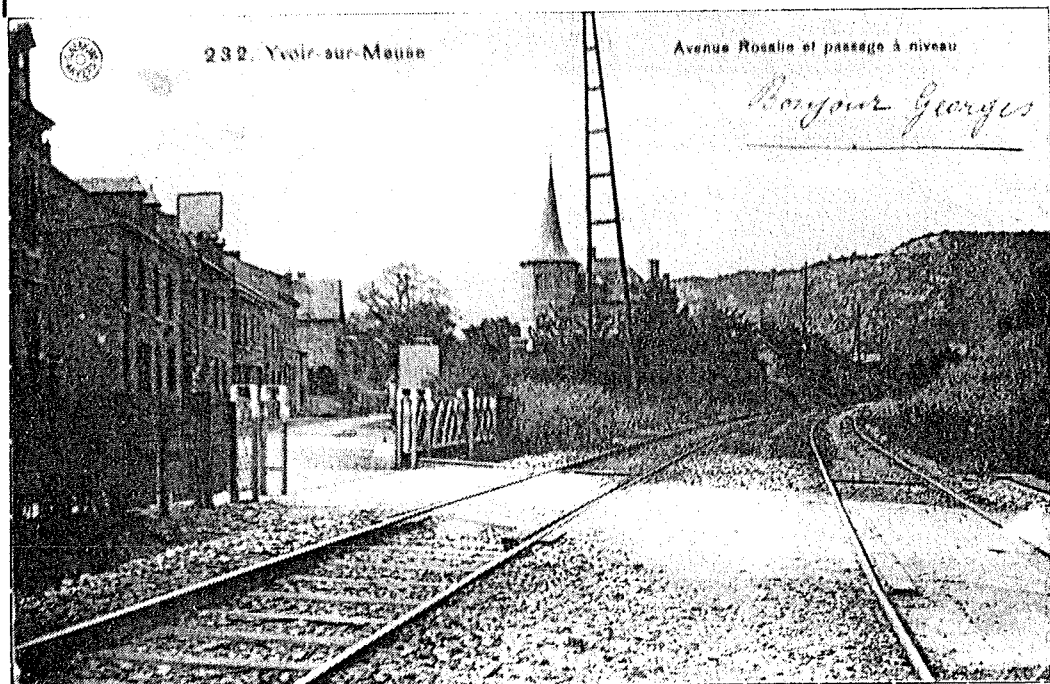
Au début du siècle, l'entretien de la rue était à charge de la « Société des Carrières » car elle était très souvent détériorée par le passage des convois de transport descendant des carrières Saint-Alfred. L'éclairage public de ce quartier date de 1914.



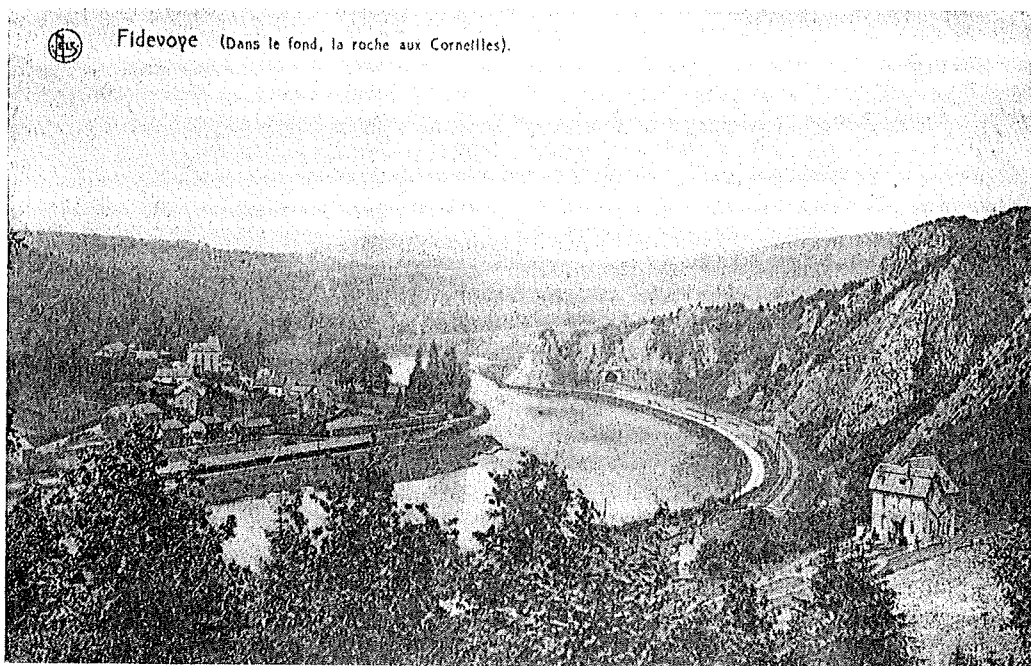
Le point de jonction des voies de chemin de fer de la ligne du Nord-Belge et des carrières, était situé à proximité de la rue Puits du Champ.

Un peu plus loin, invisible sur la photo, le cimetière.

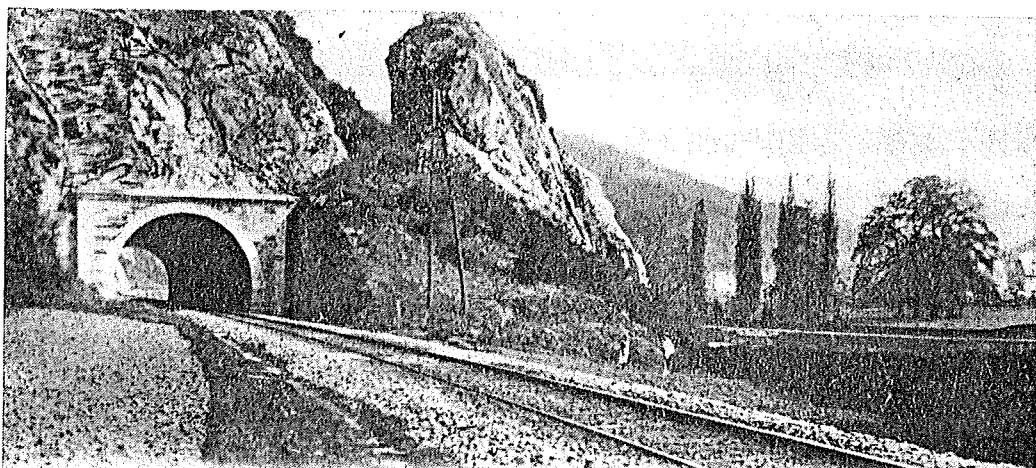
Le curé d'YVOIR ayant eu de tout temps le droit d'enterrer, il y eut un cimetière dès le 16^e siècle, il se situait sur un terrain occupé actuellement par le jardin du presbytère et l'ancienne poste. Il semble qu'il ait été complètement désaffecté en 1889 lorsque l'on supprima les deux portes qui le faisaient communiquer avec l'église. Le terrain du cimetière actuel fut exproprié par la commune en décembre 1874. C'est Monsieur DAPSENS qui fit la première demande de concession en 1877. Les vieilles personnes appelaient le cimetière « PACHI RIFFLART ».



L'avenue Rosalie (actuellement rue de la Fenderie) fut longtemps une voie importante. Elle constituait un tronçon de la route provinciale qui traversait le village. Toutefois, elle n'était guère praticable par temps de pluie. Ce n'est qu'en 1909, après l'installation d'une rigole pavée que la situation s'améliora quelque peu. Les maisons de ce quartier datent de 1870-1880.



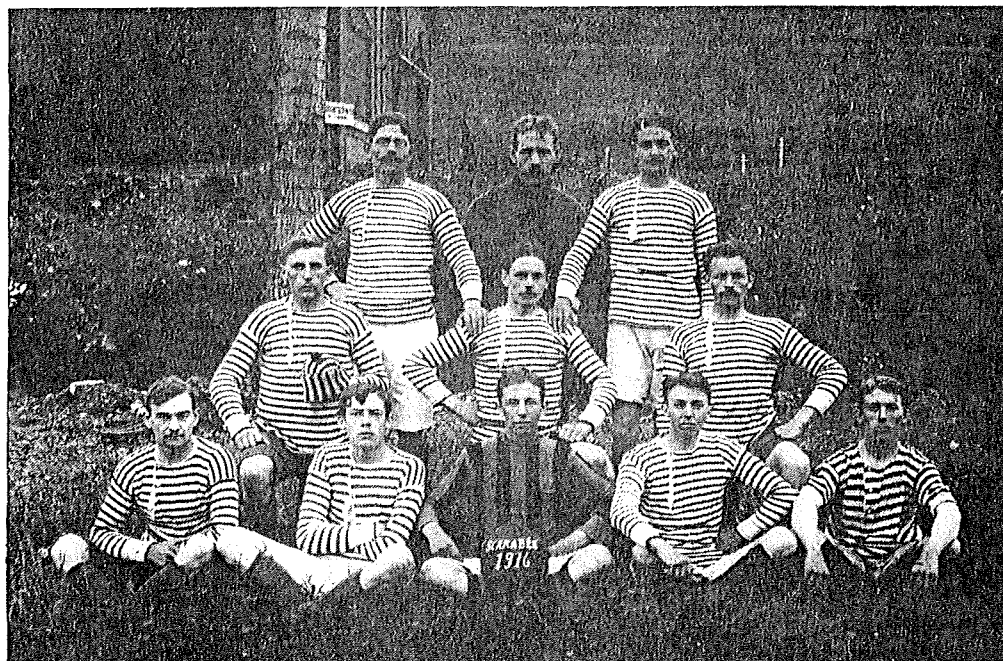
La MEUSE et les rochers de FIDEVOYE. Sur une carte postale du début du siècle, on pouvait lire : « YVOIR est une villégiature idéale, et l'on peut dire que la construction de la ligne de GIVET et l'industrie locale ont respecté suffisamment son site pour que l'artiste y trouve encore son compte. Les beaux rochers au bord de la MEUSE sont très remarquables. Leur structure curieuse provient de l'érosion produite par la MEUSE creusant sa vallée à travers un calcaire particulièrement compact dont la masse a pu subsister après le travail prolongé des eaux ».



13. Vallée de la Meuse. Le Tunnel à Fidevoye.

YVOIR

A la demande de l'Administration communale, en 1896, fut installé un point d'arrêt du chemin de fer à FIDEVOYE. 10 trams y faisaient étape chaque jour et amenaient de nombreux touristes. Cet arrêt nécessita la création d'un chemin allant de la halte jusqu'au rivage de la MEUSE.



Adelin NEUTELEERS - René NEUTELEERS
 François VERLAINE - Georges LECOCQ
 Albert COLET - Franz DEKKERS
 Léon COURTOIS - Jean QUINTENS - René THYS
 Raymond LECLERC - Martial JOPPIN (1916).



Pierre BOUCHAT - Camille LIBOIS - Joseph SOHY
 Alphonse MATOT - André QUINTENS - Joseph
 LAMBRET - Albert RAVET - Joseph SEPTON -
 Emmanuel PIERRE - André VERLAINE - Omer
 MARCHAL - Germain DELAIRE (1916).

C'est pendant la guerre 1914-1918 que naquit le football à YVOIR.

A cette époque, le terrain se trouvait devant la gare des marchandises et le premier local était tenu, en face de l'école communale, par la mère PAQUET.

L'épisode le plus cocasse de l'histoire du club est certainement à mettre à l'actif du joueur PLUYMERS qui, mécontent d'une décision de l'arbitre, « balança » l'homme en noir dans le BOCQ.