

LES MÉTAMORPHOSES DU PONT D'YVOIR

ET DU PONT DE HOUX

(en images)



Figure 1. Le bon vieux temps : l'île d'Yvoir avec ses touristes endimanchés et sa vue sur le pont.
© Jean-Marc Piccoli - Yvoiriennes, Yvoiriens.

Yvoir, avant 1914.



Figure 2. Vu de la localité d'Yvoir. © 148emericanalblog.com



Figure 3. Vu de la localité d'Anhée. © Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

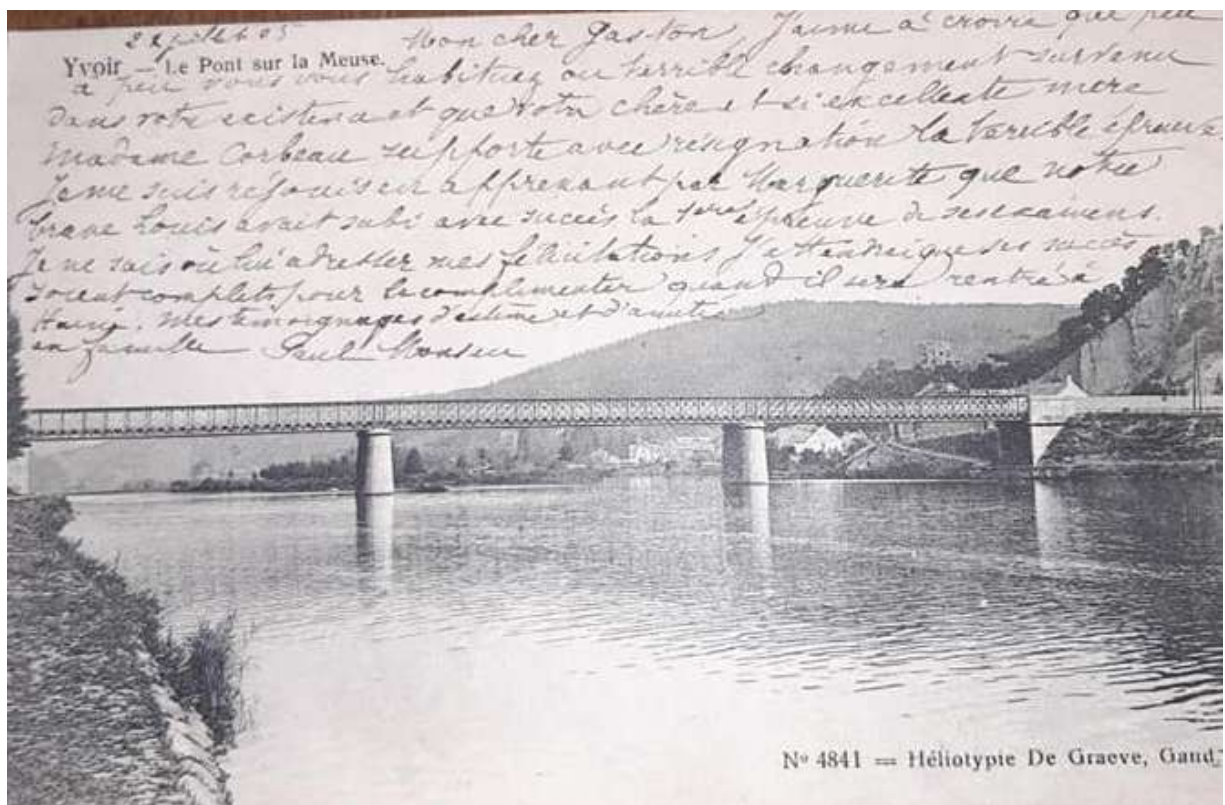


Figure 4. Une date d'envoi : 22 juillet 1905. © Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

En 1914, le 22 août.



Figure 5. Miné par le génie belge de concert avec le génie français, avec de la mélinite par les Belges et de la tonite en cartouche de 100 grammes par les Français, le pont d'Yvoir est détruit à 16h45, mais, imparfaitement réussi, le génie recommence le minage de l'ouvrage. Une seconde explosion achèvera le travail. Seule la travée vers Yvoir subsiste...

© 148emeri.canalblog.com

... puis le 23...



Figure 6.
Le lendemain,
23 août 1914,
le 103^e Régiment
d'Infanterie de
Réserve Saxon
traverse la
Meuse sur des
pontons à Yvoir,
mais en aval,
sous le feu des
soldats français
retranchés dans
les rochers et
dans la maison
blanche
(l'auberge de
Praule actuelle)
et comptera 4
morts (dont les
soldats de la 3^e
compagnie
Martin
Freudenberg né
en 1885 (29 ans),
Gustav Hahn né

en 1880 (34 ans) et Albert Wolf né en 1884 (30 ans) qui reposent au cimetière militaire de Vadslo (près de Dixmude en Flandre Occidentale), parcelle 7, tombes 2079, 2080 et 2076) et 23 blessés.
© Erinnerungsblätter deutscher Regimenter (RIR 103).

Dans l'entre-deux-guerres.



Figure 7. Pour datation : un attelage hippomobile... et la travée vers Yvoir est celle d'avant la guerre de 1914.
Chaque travée s'arrête au milieu des piles, contrairement à la version ultérieure.

© Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

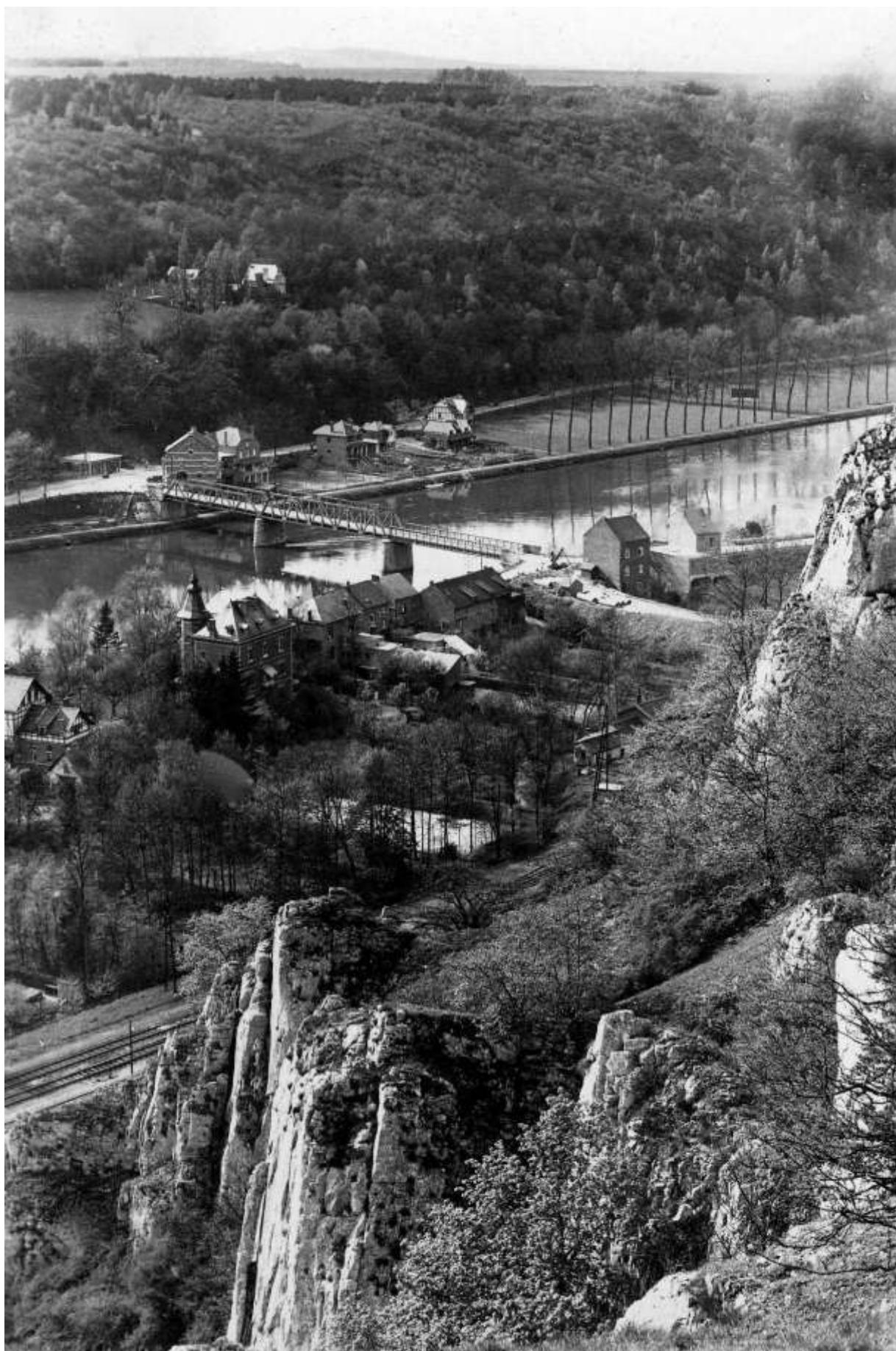




Figure 8. Vu des rochers et vue des rochers.
 (On remarquera que les poutrelles étaient plus massives que celles de 1942... comme on le verra.)
 Vue du côté amont.

© Le livre belge, Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens, Delcampe.

**En 1939, le 4 avril,
juste en amont, on fait déjà comme si...**



Figure 9. Grandes manœuvres de l'Armée belge : un canon et des troupes motorisées passent la Meuse sur un ponton en amont du pont. © CegeSoma.



Figure 10. Déjà le 21 octobre 1937, le roi Léopold III examinant le lancement d'un pont, face à Anhée, en face du parc du château Bauchau, donc aux environs du nouveau pont. © CegeSoma.

En 1940, le 12 mai.



Figure 11. Détruit par le génie belge vers 16h30 (*voir note en fin*). A l'avant-plan, l'ancienne travée d'avant 1914.
© Collection Pascal Kerger – Musée du Souvenir de Haut-le-Wastia.

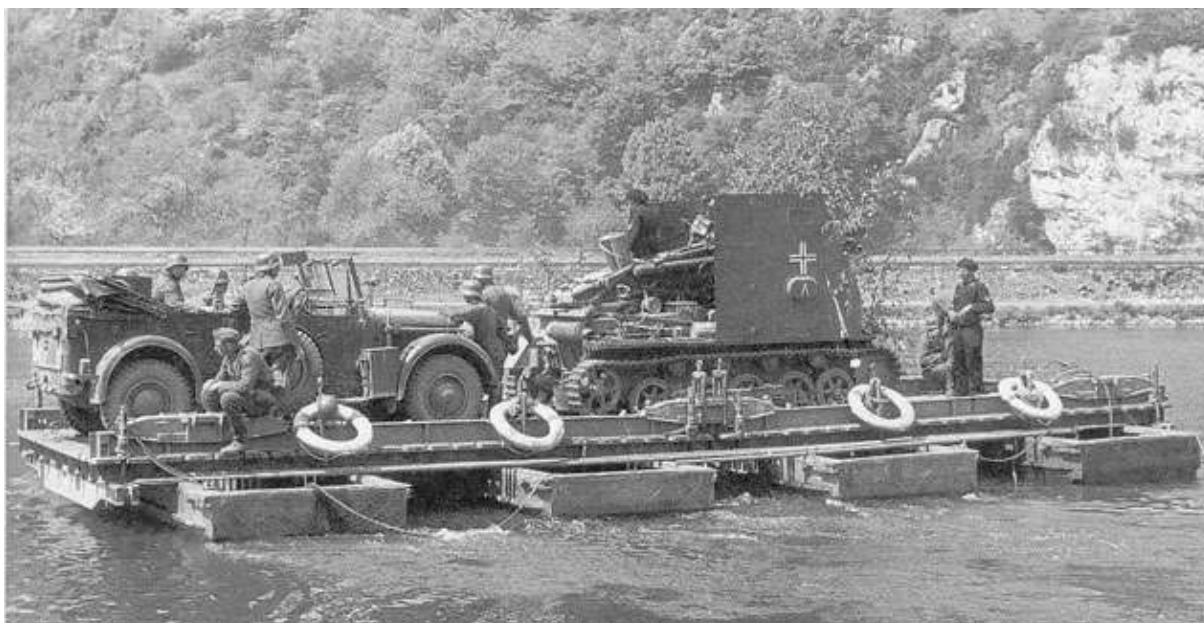


Figure 12. Pas à Yvoir (mais à Bouvignes dès le 13 mai et à Houx) : exemple de traversée de véhicules avant la construction d'un pont : « Pontonfähre » de 16 tonnes sur la Meuse, portant en même temps un 15-cm SIG33 sur Panzer I et un Kfz15 pour un poids total de presque 11 tonnes. Pour passer les cours d'eau, les Allemands disposent de canots pneumatiques (« Flossacke ») pour hommes et armes légères, de « Schlauchboot » plus volumineux pour motos et pak (canon) et l'assemblage de plusieurs larges canots (mais plus des pneumatiques) recouverts de portières pour le

transport de véhicules légers allant jusqu'à des portières de 8 à 16 tonnes qui vont permettre la traversée d'engins de plus en plus lourds poussés ou tirés par des « Sturmboot » (canot à moteur) ou alors un filin tracteur. Ce n'est que quand la rive en face est sécurisée qu'a lieu la construction d'un « Pontonbrücke » (pontons mobiles mis bout à bout d'une rive à l'autre) à côté des ponts détruits, en attendant leur reconstruction.

© oberkampf.muddeln.free.fr

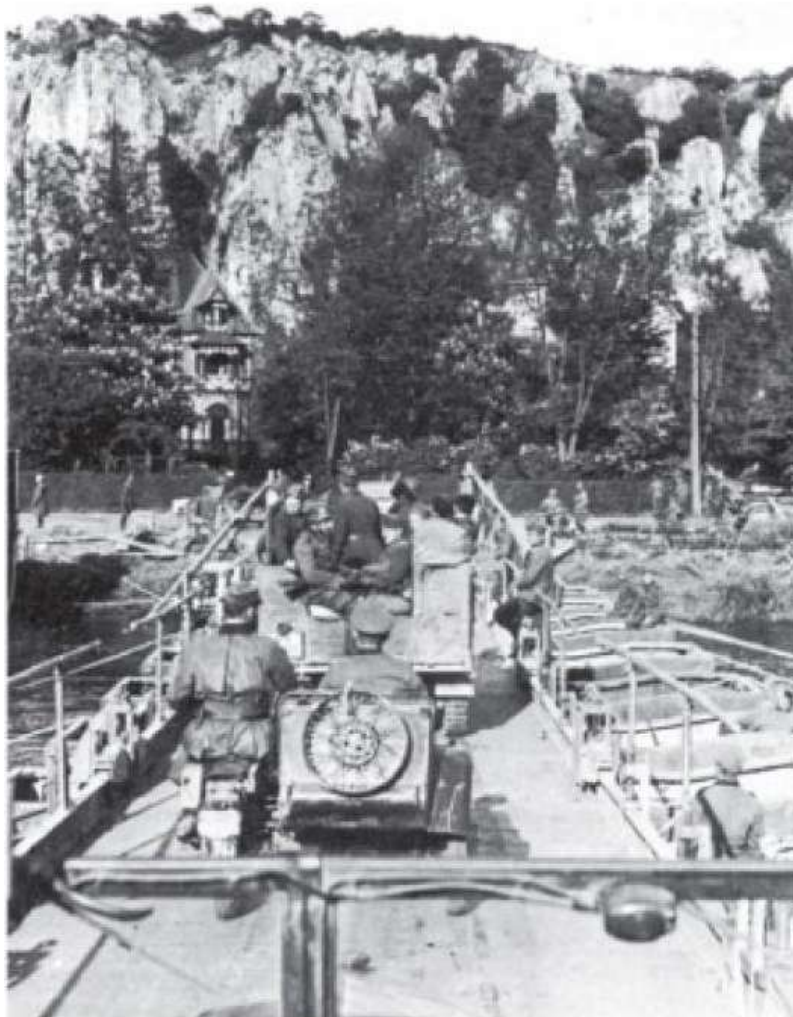


Figure 13. Le « Pontonbrücke » d'Yvoir fut construit une centaine de mètres en amont du pont démoli (comme durant les manœuvres belges) mais un peu plus tard, l'urgence n'étant plus là, d'autres ayant déjà permis le passage de l'avant-garde à Bouvignes, Houx, Godinne, ainsi qu'à Lustin pour le passage vers le 18 mai des unités qui allaient attaquer le fort Saint-Héribert de Wépion.... Pont flottant de 8 tonnes construit par Pi.Btl.48, pour la 8. Infanterie-Division qui avait avancé à la hauteur de la 28. Infanterie-Division sur le flanc extrême gauche du VIII. Armeekorps et achevé le 19 mai.

Ici, transport ramenant vers la rive droite des prisonniers belges à son retour du ravitaillement au front.

© Blitzkrieg in the West Then and Now

Eté 1940, pont du génie allemand.



Figure 14. Construit en bois, il sera emporté par les eaux en novembre (peut-être en entraînant le soldat allemand, pionier, Karl KÖTZING, né le 5 janvier 1909 et qui s'est noyé dans la Meuse à Yvoir la nuit du 5 au 6 novembre 1940 ?). Toutefois, le passage des civils se faisait essentiellement en barque, conduite par Joseph François.
© Musée du Souvenir de Haut-le-Wastia (1), eBay.de (2-3).

Fin 1940, pont provisoire en amont et réparation des piles.



Figure 15. Le pont provisoire. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.



Figure 16. En bois, au ras de l'eau mais avec un pont-levant pour le passage des bateaux (et des barrières pour la circulation terrestre). © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.



Figure 17. Les piles du pont démoli. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.



Figure 18. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

En 1941, reconstruction.

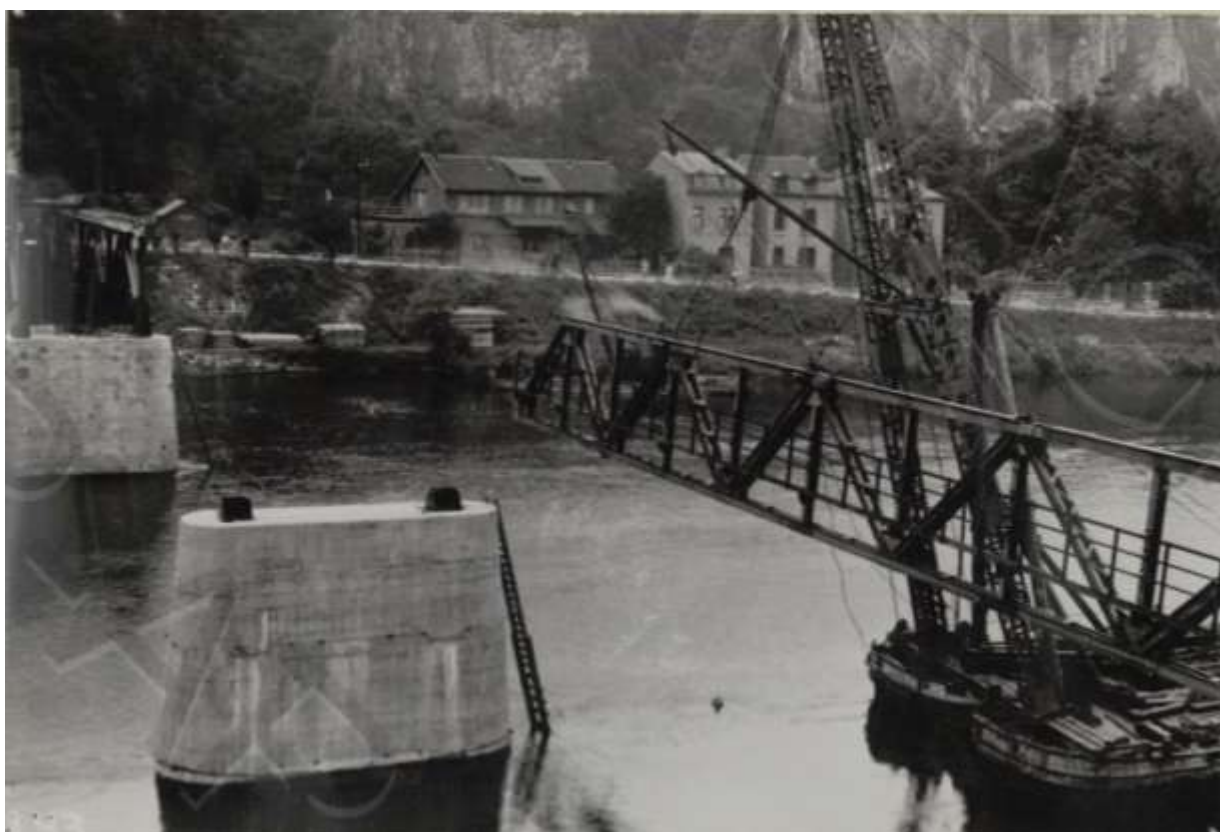


Figure 19. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

En 1942, opérationnel.



Figure 20. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.



Figure 21. Pour toujours dans les mémoires...
Une seule bande de circulation (plus tard réglée par des feux rouges)
et le bruit des planches sur lesquelles on roulait.
© Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

En 1944, le 4 septembre.



Figure 22. Le 4, les derniers S.S. passent la Meuse et font sauter le pont à 5 h puis massacrent, dans l'après-midi, treize civils à Anhée. Le 5, la 9^{ème} Armée U.S. entre à Anhée et ses tentatives d'établir des têtes de pont à Godinne et à Yvoir échouent, mais réussissent à Houx. Le 6, les G.I.'s attaquent à revers. Début 1945, le pont n'est pas encore réparé.

© Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

Après la dernière guerre jusqu'à sa démolition.



Figure 23. Trois travées de structure identique avec celle du milieu sur un léger porte-à-faux des deux autres.

© Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

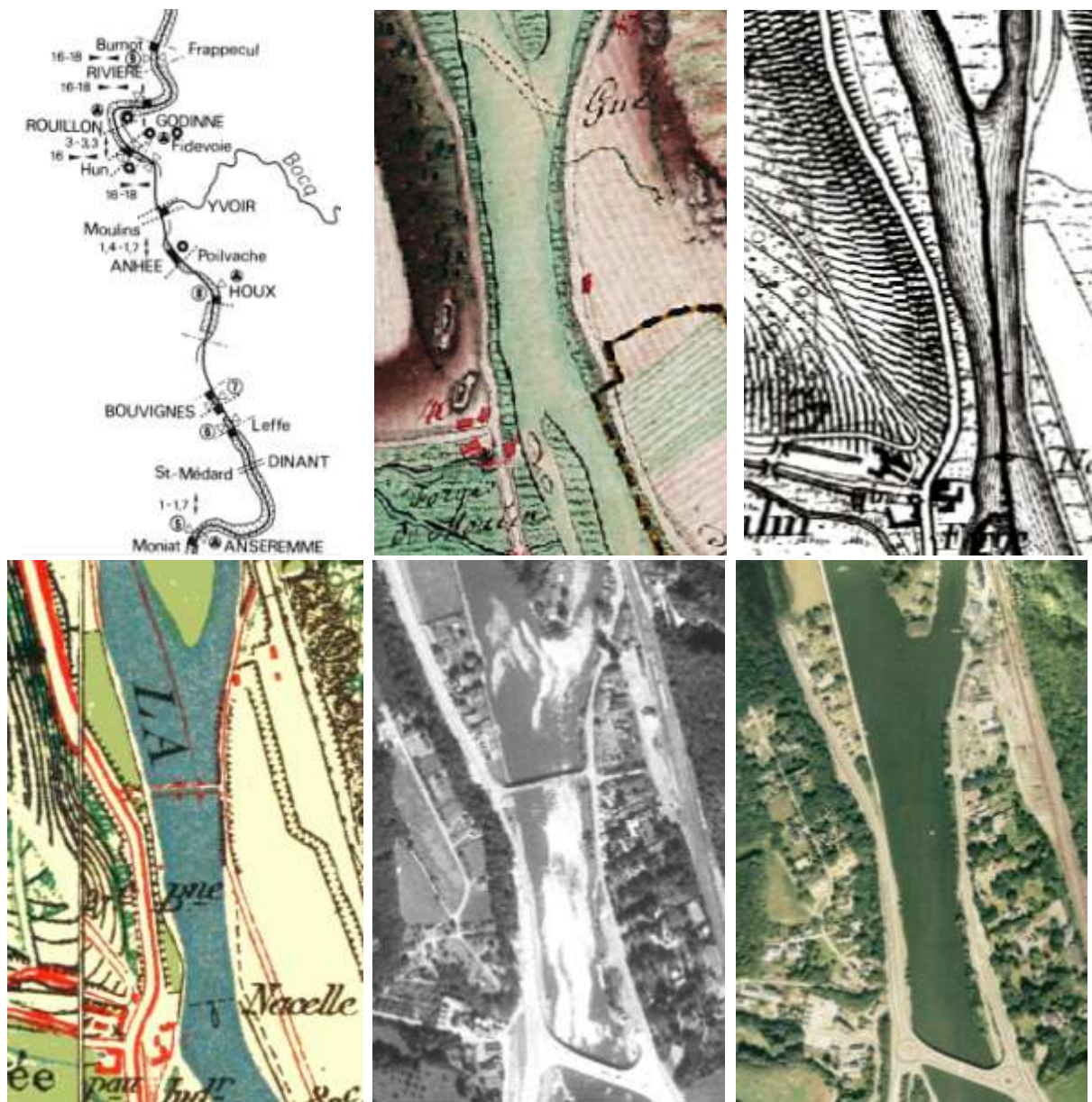


Figure 24. La Meuse avant la canalisation entamée en 1853, à partir de 1868 pour la région et achevée en 1880 - (zone en pointillés = mouille large et profonde, carré noir = île, ligne en pointillé = gué, ligne en barre-point = gué praticable en eaux moyennes ; états en 1770-1778 (carte de Ferraris - le gué est indiqué), 1846-1854 (carte de Vandermaelen - le bac (« Nacelle ») est indiqué), 1865-1880 (carte du dépôt de la guerre - le pont et encore le bac (« Nacelle ») sont indiqués), 1971 (les deux ponts sont encore et déjà là), 1994 (le nouveau pont a ses ronds-points). © Bulletin de la Société Géographique de Liège, 1989. - ETUDE HISTORIQUE D'HYDROLOGIE FLUVIALE - L'EXEMPLE DE LA MEUSE - M. SUTTOR (1), geoportail.wallonie.be (2-3-4-5-6).

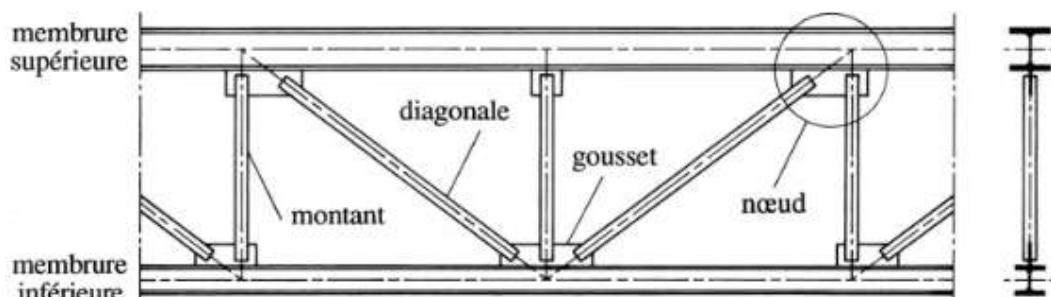


Figure 25. Poutres à treillis. © Construction métallique: notions fondamentales et méthodes de dimensionnement (de Manfred A. Hirt, Rolf Bez, Alain Nussbaumer).

Adjugé 600.000 francs, construit en 1872 et inauguré en 1873, à l'emplacement d'un gué supprimé par la rectification du cours de la Meuse et l'édification d'écluses commencées en 1853 du côté de Liège puis en 1868 pour le sud de Namur, ce pont, aux piles juste centenaires mais à la structure renouvelée deux fois pour faits de guerre, disparaîtra définitivement du paysage en 1974 à l'exception de la culée est transformée en socle du mémorial du 5^{ème} régiment du 1^{er} bataillon des Chasseurs Ardennais.

Ce pont était appelé « Pont d'Yvoir » mais aussi erronément « Pont d'Anhée » puisque, si Anhée est effectivement le premier village que l'on peut atteindre à partir de là, il n'en reste pas moins que l'on met d'abord les pieds (ou les roues) sur le territoire de la commune de Warnant, la limite se trouvant même au sud de la Moline.

Avant 1914 (avec des poutres latérales plus petites mais plus nombreuses, style « poutre type Town double » avec montants) comme par après (poutre type Warren avec montants), les trois travées ont toujours formé un « pont routier métallique en poutre en treillis sans raccordement supérieur et à tablier inférieur » reposant sur deux piles.

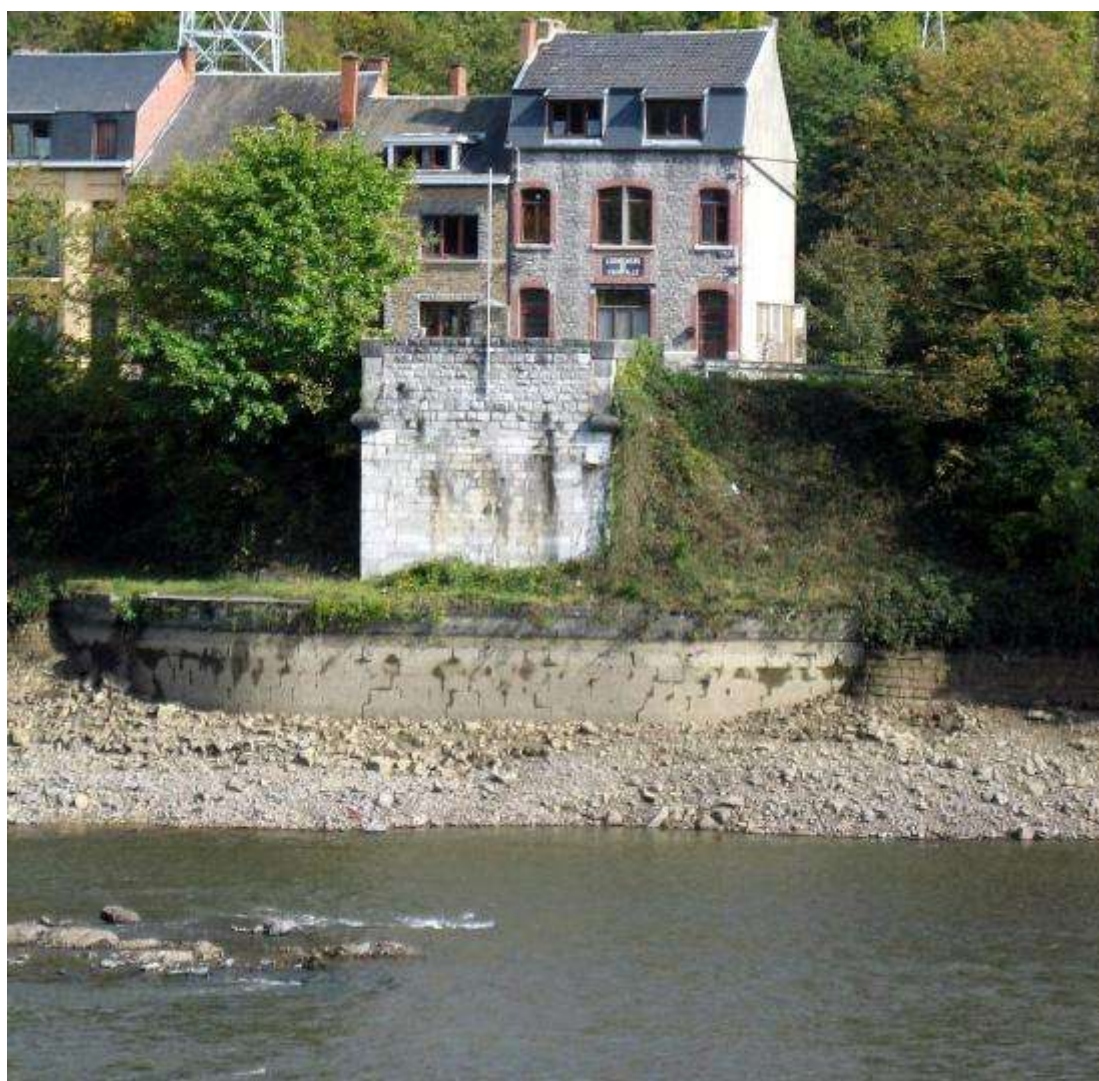


Figure 26. Culée de l'ancien pont d'Yvoir (avec un impact de balle). ©meuse-histoire-balade.e-monsite.com



Figure 27. Le « nouveau » pont d'Yvoir (qui n'est toujours pas sur l'ancienne commune d'Anhée).

Et la fière Molinee qui termine son parcours en Meuse, canalisée comme un vulgaire égout...

© Matele

Et aujourd'hui.

Le génie civil viendra à bout de ce que deux guerres n'avaient pu détruire puisque la construction d'un nouveau pont fut entamée vers 1971 plus en amont, plus au sud, mais toujours à la limite de la rive gauche de la Molinee.

Un magnifique pont bien large et tout en courbes, avec deux doubles piles dans le lit du fleuve, pour que les voitures puissent franchir le fleuve sans ralentir.

Puis on le flanquera de ronds-points pour diminuer la vitesse des véhicules.

Puis, en 2016, on le réduira à deux bandes avec des plots...

Si l'ancien pont fut établi à l'emplacement d'un gué, il faut noter que le nouveau pont a été construit là où l'on traversait la Meuse en nacelle (une barque ou même plutôt un bac puisque le câble est dessiné sur les cartes) pour aller à Anhée...



Figure 28. Dommage collatéral : la destruction, fin des années 1960, de la chapelle dite « de Houx » ou « chapelle des Brouillards », érigée en bord de Meuse, avant 1890 (d'après les plans cadastraux), par la famille de Lhonneux et étape des rogations mais à l'emplacement prévu pour le nouveau pont. © Delcampe.

Houx, avant 1914.



Figure 29. Vues de 1907 (ou encore avant) et 1911, autrement dit, avant la guerre de 1914.

Le pont est reconnaissable aux panneaux en carré comportant un carré inscrit sur la pointe et les diagonales.
Le terme officiel est « Tram » puisqu'on est sur une « ligne vicinale concédée à une société particulière ». © Delcampe.

Houx... en août 1914.

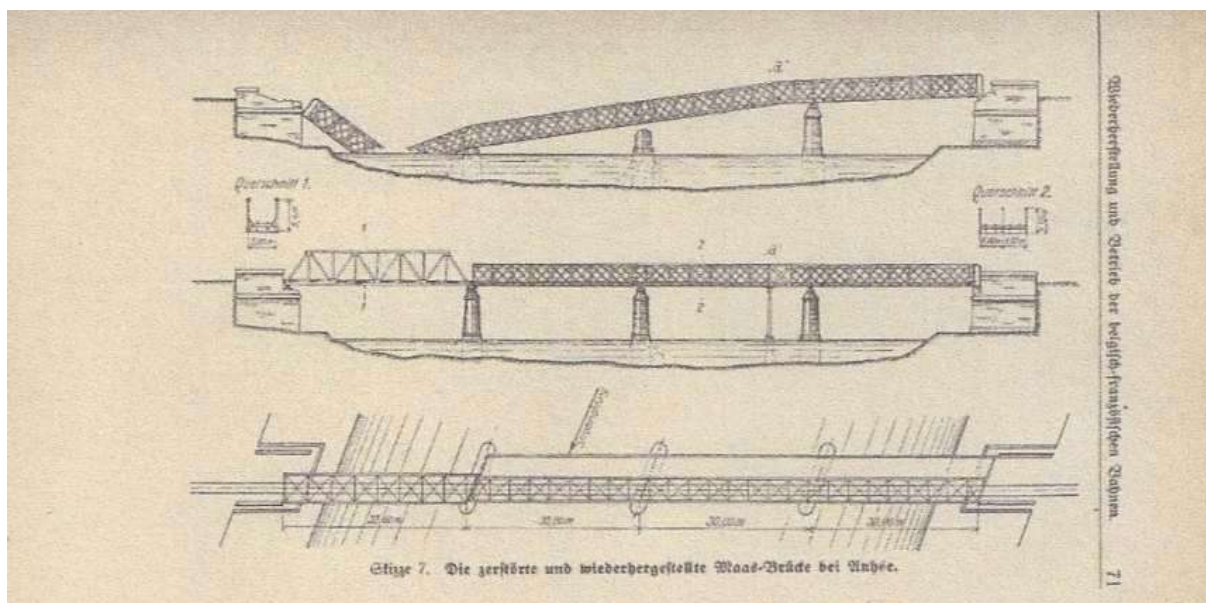


Figure 30. Le pont détruit et le projet allemand de reconstruction. © Traces mosanes – Au Fil de la Meuse.



Figure 31. Déjà en 1914, l'armée allemande franchit la Meuse entre l'île de Houx et l'île de l'Alouette sur un pont flottant. Mais ceci est le pont construit à Freyr. © Musée du Souvenir de Haut-le-Wastia.



Figure 32. Le pont "réparé". Remarquez la béquille dont est pourvue la deuxième arche et la nouvelle arche à droite... © Traces Mosanes – Au Fil de la Meuse.

Dans l'entre-deux-guerres et après 1945.



Figure 33. Pont chaque fois en poutres en croix de Saint-André (juxtaposition des systèmes Pratt et Howe). Les panneaux carrés n'ont plus que leurs diagonales. Ces vues ne sont pas datées. La première daterait de l'entre-deux-guerres et la seconde d'après 1945 avec pour caractéristique des poutres devenues moins épaisses, dirait-on. De plus, actuellement (depuis la reconstruction ?), l'autre côté comporte un passage pour piétons. © Delcampe.



Figure 34. Le prolongement du pont : le passage inférieur de la route Dinant-Namur.
© Jean-Pierre Lallemand - Yvoiriennes, Yvoiriens.



Figure 35. En 1770-1778 (carte de Ferraris) et 1846-1854 (carte de Vandermaelen), rien sur la Meuse à cet endroit. En 1865-1880 (carte du dépôt de la guerre) le pont ferroviaire (ou pont-rail) en poutre en treillis sans raccordement supérieur et à tablier inférieur, en acier, sur trois piles, continue la ligne vers Dinant. En 1971, on voit la ligne vers Warnant. En 1994, la route a été élargie en raccord avec le nouveau pont d'Yvoir. © geoportail.wallonie.be

Etablie par la Compagnie du Nord-Belge, la future ligne 154 est inaugurée en 1862 entre Namur et Dinant. En 1891, la Compagnie de l'État Belge inaugure la ligne 150 d'où l'embranchement vers Warnant et la Basse-Sambre. En 1940, la compagnie du Nord Belge est nationalisée pour raison stratégique. En 1962, la ligne 150 passe à voie unique avant son abandon complet. En 1963, on passe de la traction vapeur au diesel puis en 1990 à l'électricité en ce qui concerne la ligne 154.

En 1914.

Le pont est miné mais le 21 août, la foudre tombe sur une des charges du pont de Houx, provoquant « une explosion et une rupture partielle ». La réparation de l'ouvrage est indispensable car un convoi de ravitaillement doit passer. Le franchissement du pont se fera wagon par wagon pour ne pas trop solliciter les structures fragilisées par la déflagration. Le minage est repris !

Le 22 août 1914, le général Charles Lanrezac, à la tête de la Ve armée de France, ordonne la destruction des ponts entre Givet et Yvoir. Les sapeurs français n'ayant pu détruire totalement le pont-rail de Houx, celui-ci fut utilisé le 23 août par des fantassins allemands pour traverser.

En 1940.



Figure 36. Le 12 mai 1940, le pont saute, plus question de passer à pied sec.... mais aidés quand même par les structures mal démolies telles qu'on peut aussi le voir à l'arrière-plan. © lpzpictures.over-blog.com

C'est à Houx et à Yvoir, le dimanche 12 mai en fin d'après-midi, que les Allemands de la Voraus-Abteilung Werner, avant-garde de la 5^e Panzerdivision (Max von Hartlieb-Walsporn) mais temporairement sous contrôle de la 7^e Panzerdivision (Erwin Rommel), atteignent la Meuse, étant donc la première unité parmi celles engagées dans les Ardennes à atteindre le fleuve. Les Allemands se présentent ainsi à 16 h 30 devant le pont rail de Houx qui, dynamité vers 14 h 30 par l'adjudant Vranken du 31^e Génie et légèrement endommagé, venait d'être détruit à 14 h 45 par une deuxième action, ses superstructures métalliques émergeant encore de l'eau sont défendues par un

détachement du 5^e régiment de chasseurs ardennais s'appuyant sur un petit bunker, mais un tir allemand au but sur celui-ci pousse les défenseurs à se replier, laissant un mort dans le bunker, André Darche (*voir note en fin*).

Les écluses n'avaient pas été détruites. La Meuse aurait retrouvé son état naturel et fait apparaître des gués que l'ennemi aurait pu passer aisément. Les premiers fantassins allemands ayant traversé la Meuse sur la passerelle de l'écluse de Houx dans la nuit du 12 au 13 mai, vers 04h30, purent établir une solide tête de pont dans les journées du 13 et 14 mai.



Figure 37. © Bundesarchiv 127/372/23 a T - Dinant 1940/1945 de Jacques Olivier et Eddy Piot.

Pour le passage de la Meuse, le général Rommel était tantôt à Dinant, tantôt à Houx, tantôt sur la rive gauche où on le vit diriger les opérations près de Bouvignes.

Le pont a quand même dû être réparé, au moins provisoirement, assez rapidement pour l'arrivée à Dinant (mais pas plus loin car le réseau ferroviaire de l'Entre-Sambre-et-Meuse n'était pas encore réparé) le 4 juin 1940 de 16 trains de marchandises qui seront transportées par camions à l'abri d'Hitler de Brûly-de-Pesche puis pour le passage du train avec Hitler en personne à destination de Montoire-sur-le-Loir et Hendaye fin octobre 1940.

Mai 1940, en amont de l'écluse.



Figure 38. Pour faire traverser la Meuse aux blindés lourds, les Allemands disposaient déjà d'un matériel de génie très sophistiqué qui pouvait être monté en fort peu de temps. Ils assemblèrent entre Houx et Leffe (entre l'île de Houx et l'île d'Al Golette) dix-huit portières sur lesquelles leurs chars traverseront la Meuse. Ici, une de ces portières accostant sur la rive gauche de la Meuse à la hauteur du Mont Noir, en face de l'Auberge de Bouvignes. En arrière-plan, on distingue l'écluse de Houx. © DETLEV von PLATO - Dinant 1940/1945 de Jacques Olivier et Eddy Piot



Figure 39. Le panzer IV du lieutenant Zobel du 31 Panzer-Regiment de la 5 Panzer-Division, le 13 mai 1940, à Houx, pratiquement sous l'eau sauf le tourelleau du chef de véhicule. A proximité de la rive ouest, sur le site de franchissement par pontons et ensuite site du pont de la 5 Panzer-Division, un bac 16 tonnes (Bruckengerat B) a cédé à l'approche de la rive probablement sous l'action de pivot du panzer pour tourner à droite dès l'abordage (seule direction pour quitter rapidement le bord de Meuse en cette zone délimitée par le véritable mur du talus de chemin de fer). Il sera repêché en 1941 lors des travaux de reconstruction du pont. © atf40.1fr1.net - Musée du Souvenir de Haut-le-Wastia.



Figure 40. A Houx, après qu'une passerelle de bateaux ait été jetée sur la Meuse, des 38(t) (« t » pour chars de fabrication tchèque) attendent à Houx sur la rive droite pour traverser. En face, le Mont Noir (limite de Bouvignes et d'Anhée) d'où les troupes françaises devaient assurer la surveillance de l'écluse. Malheureusement, ces éléments ne parviendront pas complètement sur leurs positions par manque de temps. Le plan Dyle prévoyait cinq jours pour qu'elles puissent se déployer. © Collection Jean Léotard - Dinant 1940/1945 de Jacques Olivier et Eddy Piot.



Figure 41. Des Landser (fantassins allemands) repassent sur l'écluse de Houx.
© Collection R. Potie - Dinant 1940/1945 de Jacques Olivier et Eddy Piot.

Une réparation rapide (avant le 4 juin 1940 ?).



Figure 42. Le pont de chemin de fer de Houx rapidement réparé par les Allemands (mais cette fois avec deux béquilles plus grosses qu'en 1914). © Musée du Souvenir de Haut-le-Wastia.



Figure 43. Les trains blindés de Joachim Von Ribbentrop précédant celui d'Hitler sont passés et repassés sur le pont de Houx avec chaque fois un arrêt pour la nuit à Yvoir, dans la gare puis dans le tunnel de la ligne du Bocq en octobre 1940.
© passionmilitaria.com

En 1941, reconstruction.

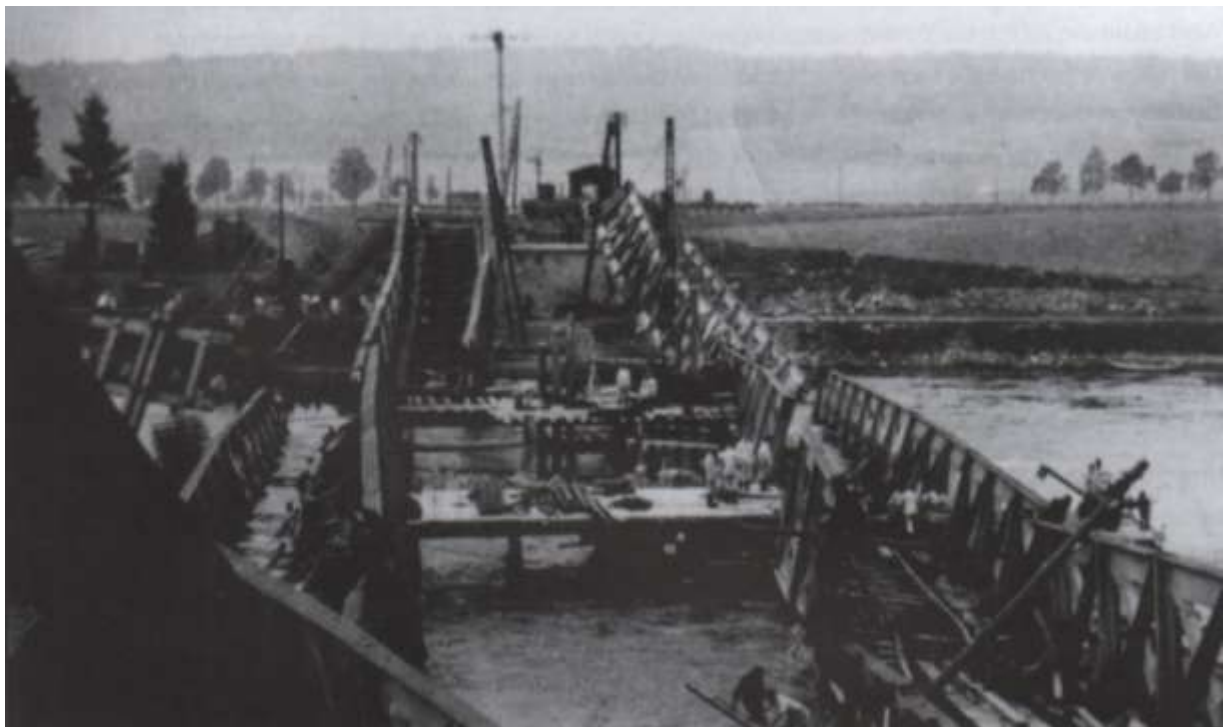


Figure 44. Reconstruction par le génie civil belge. © Collection Michel Gégère - Yvoir (Tome 3) de Jacques Brilot.

18 août 1944, bombardement par les Américains.

Le pont ferroviaire de Houx avait déjà subi deux attaques aériennes de faible envergure en 1944, les 25 mai et 27 juin (où une personne a été tuée à Houx ou à Warnant). Puis arrive le 18 août.

Mission 562 pour le 1st Bombardment Division de la 8th Air Force (351st Bombardment Group) : l'objectif principal de cette journée était les ponts de chemin de fer traversant la Meuse entre Dinant et Maastricht, dans l'espoir de couper les lignes de ravitaillements allemandes. Sept d'entre eux doivent donc être détruits : à Yvoir (pont ferroviaire de Houx), Namur (pont ferroviaire du Luxembourg), Huy (pont de fer), Seraing, Liège, Visé et Maastricht.

A Houx, vers 18h, les habitants virent approcher une formation de douze bombardiers quadrimoteurs volant à très haute altitude. Ils larguèrent leurs bombes lorsqu'ils passèrent au-dessus du village. Le survol de Houx ayant duré environ une minute, c'est pendant une minute que les bombes, dispersées dans les environs, explosèrent au sol. Le calme revint jusqu'à l'apparition d'une formation identique vers 18h15, qui bombarda à son tour. Une troisième fit de même vers 18h30.

Plusieurs maisons sont détruites et 3 personnes, dont Marguerite Ergot, sont tuées mais aussi 4 morts et 5 blessés à Anhée. Une bombe détruit 18 m de muraille au château de Poilvache. Le pont est intact. *Peut-être un Allemand tué (Adam GRIESHEIMER) et un grièvement blessé (Julius BALLAY).*

A Namur, 317 morts, 216 blessés et le pont intact.

A Huy, 80 morts, 158 blessés et le pont intact...

A Seraing, à Liège, à Visé : ponts intacts.

A Maastricht, 65 personnes tuées dans un quartier et 27 dans un autre alors que le pont ferroviaire a été touché, mais n'a pas été endommagé de façon irréparable.

Ces bombardiers lourds B17 « Flying Fortress » volaient à une altitude de 8.000 mètres ou plus. Chaque appareil transportait 6 bombes de 500 kg. Chacune des sept attaques de ponts fut menée par 3 formations de 12 appareils. Ce furent donc 36 appareils qui, chaque fois, déversèrent 6 bombes, soit un total de 216 bombes, sur les objectifs.

L'échec de ces attaques tient, en partie, au fait que les avions volaient à une altitude si élevée qu'un bombardement de précision sur une cible aussi étroite qu'un pont n'était guère possible. La largeur de celui de Houx n'excédait pas une quinzaine de mètres. De si haut, la seule méthode alors d'application était celle du bombardement en tapis. On larguait un grand nombre de bombes, ici 216, en espérant que l'une d'elles frapperait la cible. Si c'était le cas, la mission avait été accomplie avec succès.

Le choix d'une méthode de bombardement que l'on savait aléatoire là où une attaque menée par des bombardiers légers volant en rase-mottes aurait eu davantage de chances de réussite peut surprendre. En fait, ce choix avait été dicté par le souci de soustraire, autant que possible, les équipages au danger. À 8.000 m, les appareils étaient hors de portée de l'artillerie anti-aérienne et il fallait un certain temps aux avions de chasse ennemis pour qu'ils atteignent une altitude qui leur permette de se placer efficacement en position d'attaque.

C'est cela, le « carpet-bombing », le bombardement par zones, en carré. En voyant les résultats, les G.I.'s appelleront leurs bombardiers « the American Luftwaffe »...

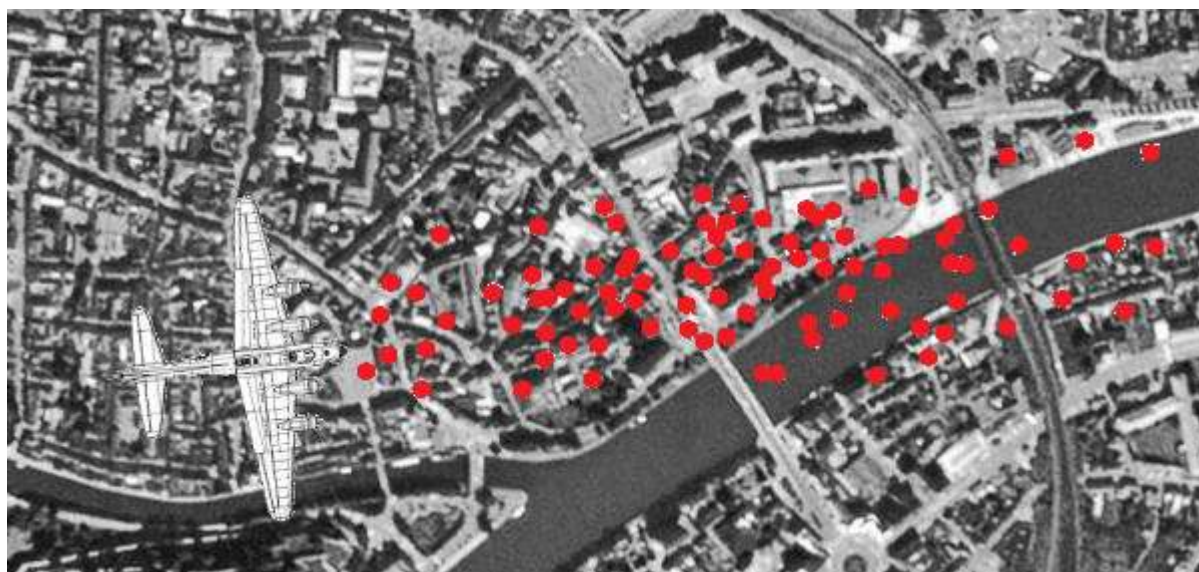


Figure 45. Impacts des bombes sur Namur pour un léger sur le pont du Luxembourg à droite. Photo actuelle, le pont des Ardennes n'existait pas encore et le seul pont routier dit de Jambes est hors cadre à gauche. © geocaching.com + JLW.

4 septembre 1944, puis les jours suivants...



Figure 46. A leur tour, après le pont d'Yvoir, les Allemands font sauter le pont de Houx, dans le but de retarder l'avance alliée. © Yvoir - Au fil du temps de Serge Collard et Erik Pirson.



Figure 47. Le 5 septembre, traversée des Américains du 3^e bataillon du 60^e Infantry Regiment sur la passerelle de l'écluse de Houx, soit au même endroit que les Allemands en 1940 et avec une passerelle pas mieux défendue.
© Yvoir (Tome 3) de Jacques Brilot.



Figure 48. A Houx, des éléments du génie de la 1^{ère} US Army établissent un pont de bateaux sur la Meuse.
© imago-images.de

En 1945, reconstruction.



Figure 49. Reconstruction de la partie au dessus du fleuve mais aussi au-dessus de la route.
Celle-ci changera du tout au tout quand on élargira la route du temps où, comme au nouveau pont d'Yvoir, on voulait
que les voitures puissent aller vite...

© Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

Et aujourd'hui.



Figure 50. Le côté aval comporte une extension pour piétons et cyclistes. Mais juste après la guerre, les gens, désirant traverser, devaient connaître l'horaire des passages des trains car ils devaient marcher sur les rails.
© Google Maps, files.structurae.net

Et la navigation avant la canalisation de la Meuse ?



Figure 51. La barque marchande assurant la liaison Namur-Dinant vient de quitter la rive glissant paisiblement en direction de Namur. Dessin au crayon et à l'encre rehaussé de lavis sépia et de blanc de plomb du général Antoine de Howen, vers 1820.

© Coll. Particulière.- Les Échos de Crèvecœur 43/2015.

Les coches d'eau étaient des bateaux à fond plat, d'assez grandes dimensions, de vingt à trente mètres de long. Équipés d'un aviron-gouvernail, ils étaient aménagés pour le transport de passagers et de marchandises. Ces barques marchandes disposaient d'un pont et de deux cabines pourvues de fenêtres, faites de planches peintes et poissées pour résister à la pluie. Les gens de qualité prenaient place à l'avant, à l'intérieur du « cartier » le plus petit, où se dressait une table « pour soutenir les viandes ou le jeu », car « chacun se pourvoit de vin, de bière et de viandes, [...], mangeant et buvant de mesme tout ce que l'un et l'autre y a porté ». Les personnes « de moyenne condition » s'abritaient dans l'autre cabine et les pauvres restaient à découvert. On rencontrait même à bord des « garses qui ne gagnent leur vie autrement que faisant ce voyage et prenant la fortune qu'elles y rencontrent ».

Les chevaux des haleurs sont embarqués à l'avant quand ils peuvent prendre un peu de repos et descendent dans la rivière pour tirer l'embarcation lorsqu'elle passera sur des hauts fonds ou dans des endroits à faible tirant d'eau.

On pratiquait également le flottage du bois avec les troncs d'arbres coupés dans les Ardennes qui descendaient par eux-mêmes vers une scierie située en aval.

Figure 52. Rives de la Meuse vers 1850 à Hun (Fidevoie)
(avant la canalisation de la Meuse et la construction du chemin de fer)
« La Roche aux Corneilles » d'E. Puttaert, dans « La Belgique Illustrée »
© Coll. particulière - Les Échos de Crèvecœur 42/2015
(page suivante)

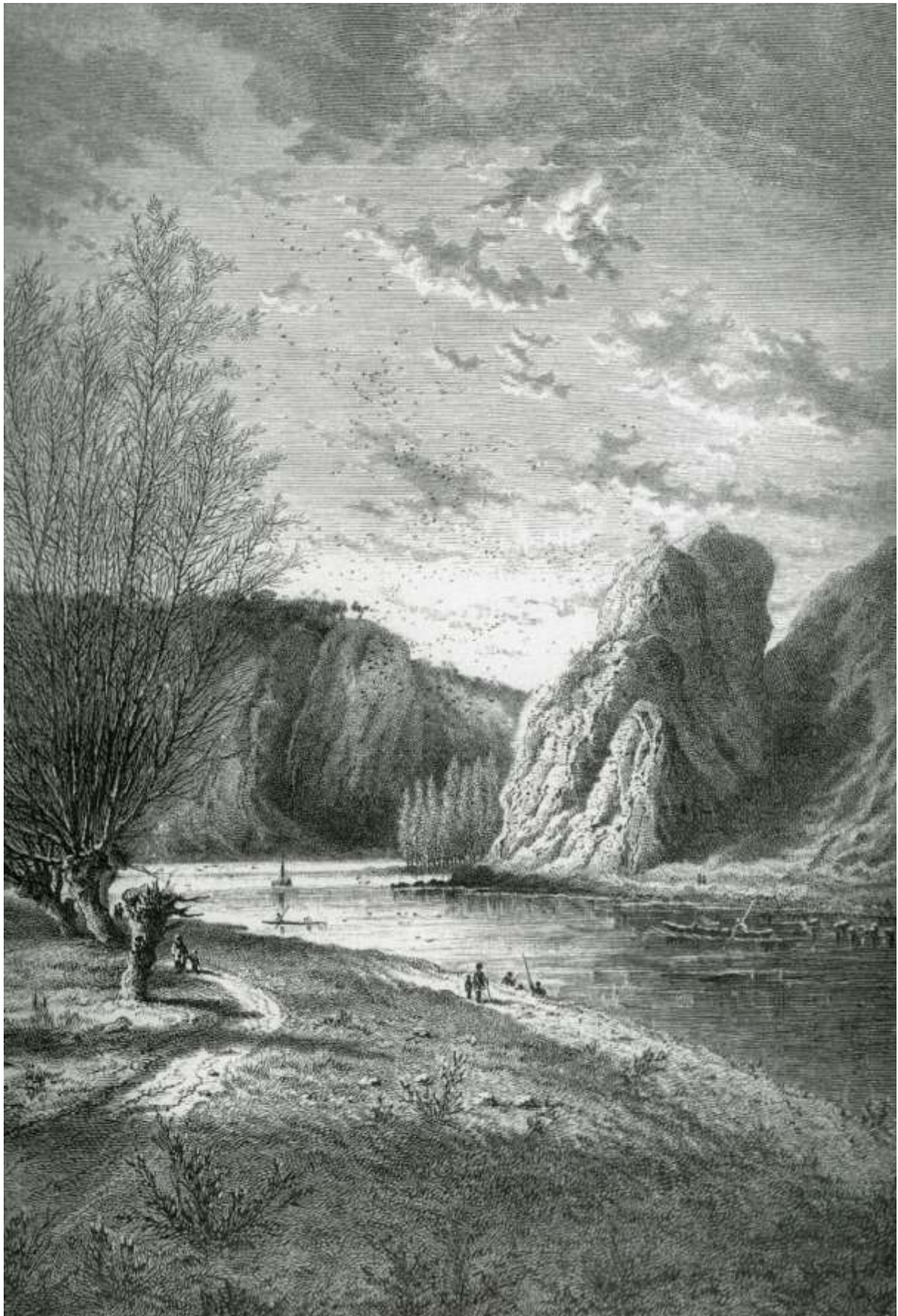




Figure 53. Et depuis, circulation par eau, route et fer. © Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

*Pour des détails supplémentaires sur les faits du 12 mai 1940 au pont d'Yvoir et à celui de Houx, voir
« Morts pour la France en bord de Meuse belge... »
ainsi que, plus généralement,*

*le tome 1, La vie religieuse, et le tome 3, Du rire aux larmes,
sur L'entité d'Yvoir au XX^e siècle de Jacques Brilot.*

Yvoir - Au fil du temps de Serge Collard et Erik Pirson.

Yvoir - Jadis et naguère - en 80 cartes postales anciennes de Serge Collard et Erik Pirson.

A Pierrot.

*Il suffit de passer le pont,
C'est tout de suite l'aventure !
(Georges Brassens)*

Toute rectification ou tout complément est le bienvenu.

Renseignements glanés par Jean-Luc WILMET.



Figure 54. Deux moyens de défense se font face
puisque la vue du château de Poilvache est prise du pont de Houx.
© Delcampe (1-2), files.structurae.net (3).

