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.

Jean-Luc WILMET – 2020

Yvoir, avant 1914.

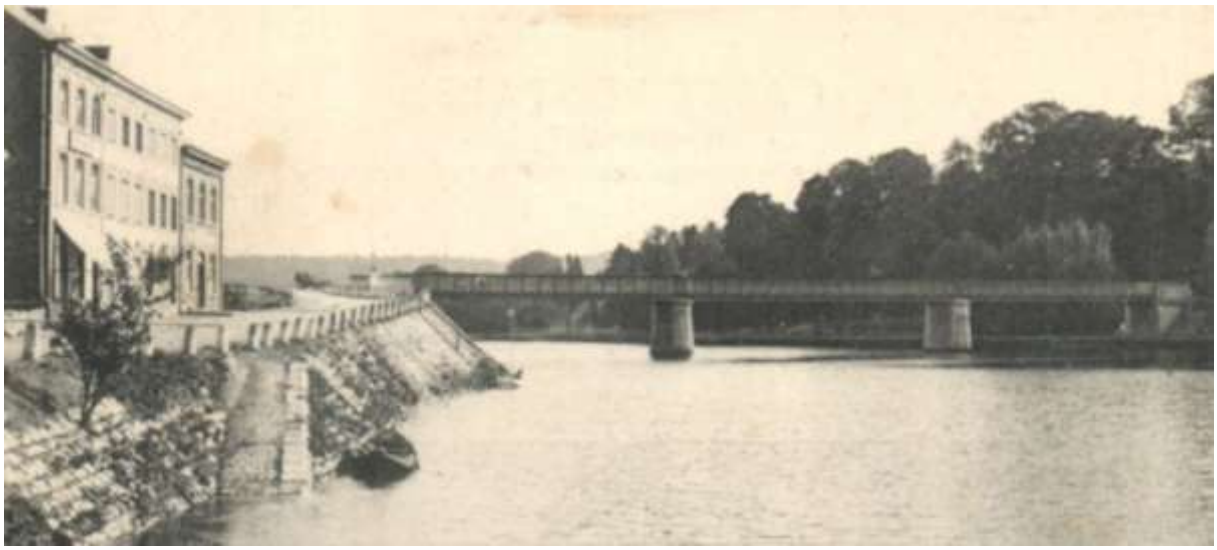


Figure 2. Vu de la localité d'Yvoir. © 148emeri.canalblog.com

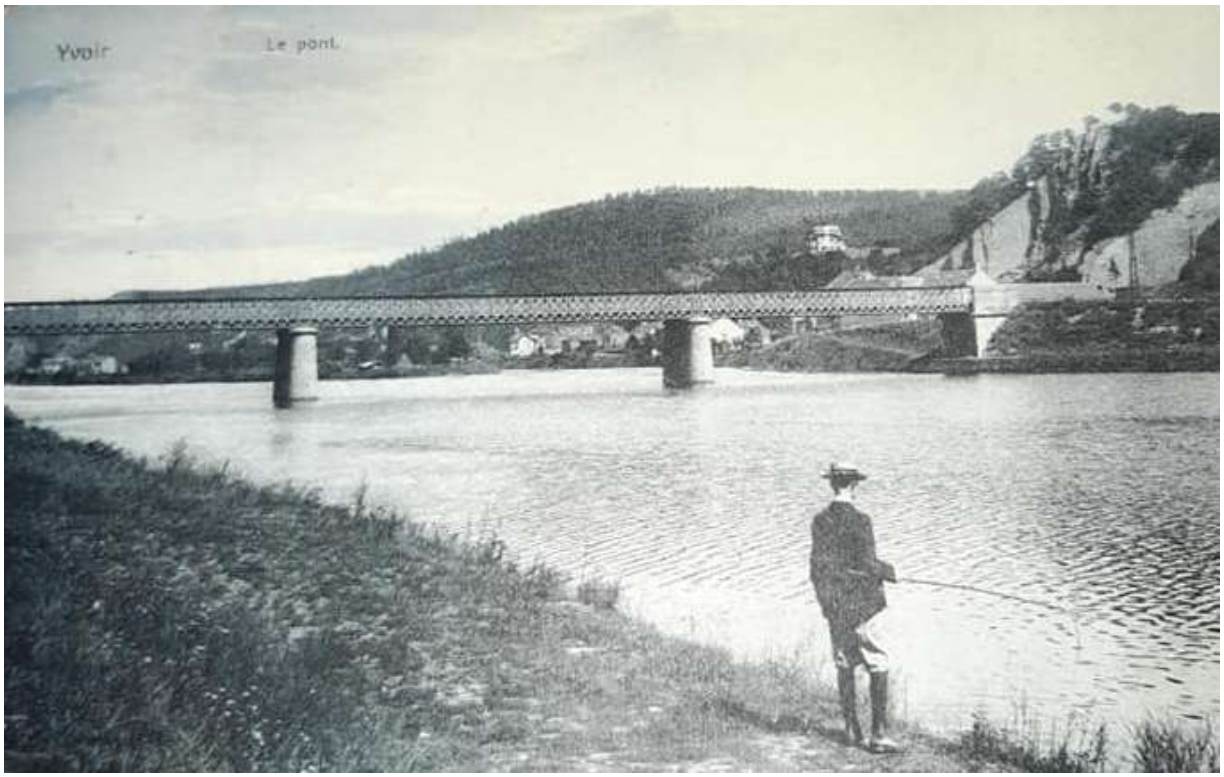


Figure 3. Vu de la localité d'Anhée. © Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

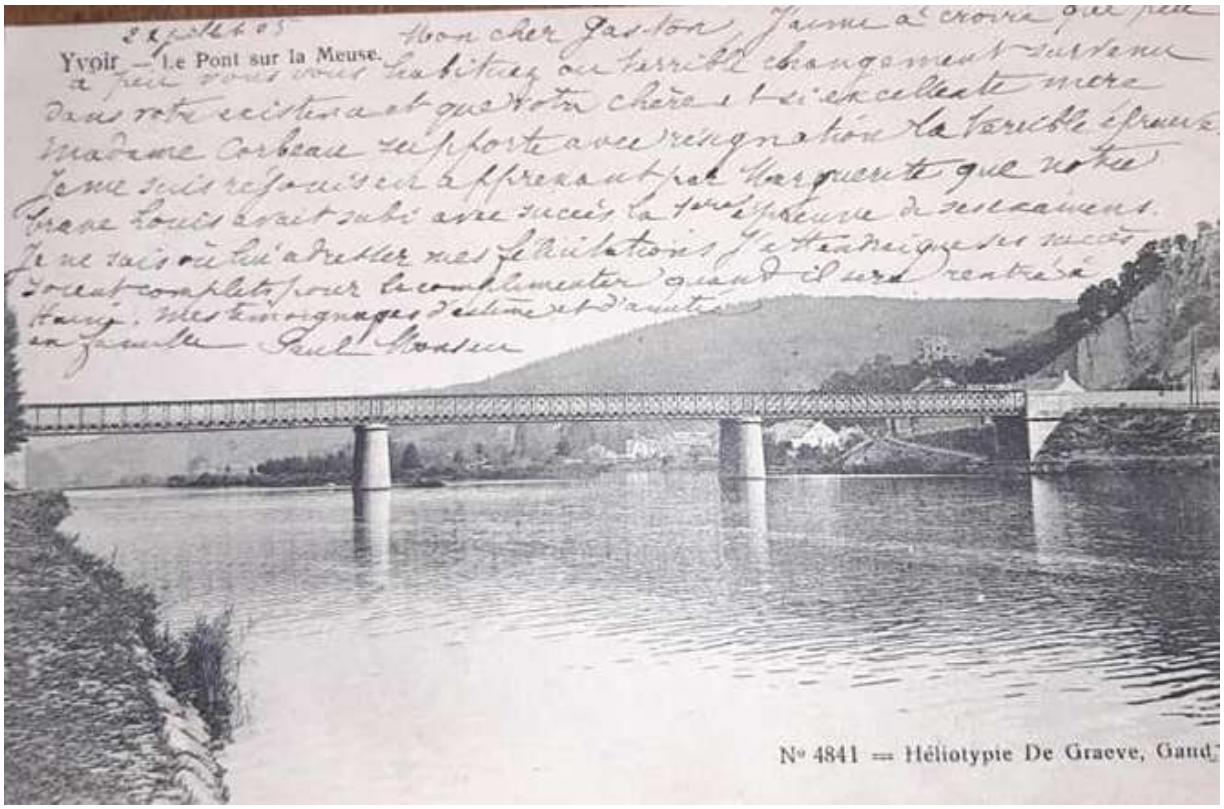


Figure 4. Une date d'envoi : 22 juillet 1905. © Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

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 103e 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 3e 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 Vladslo (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.

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

Figure 8. Grandes manœuvres de l'Armée belge : un canon et des troupes motorisées passent la Meuse sur un ponton en amont du pont. © CegeSoma.

Figure 9. Le Roi Léopold III face à Anhée avec sur la droite le parc du château Bauchau, donc aux environs du nouveau pont. © Dinant 1940/1945 de Jacques Olivier et Eddy Piot.

En 1940, le 12 mai.

Figure 10. 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 de Haut-le-Wastia.**

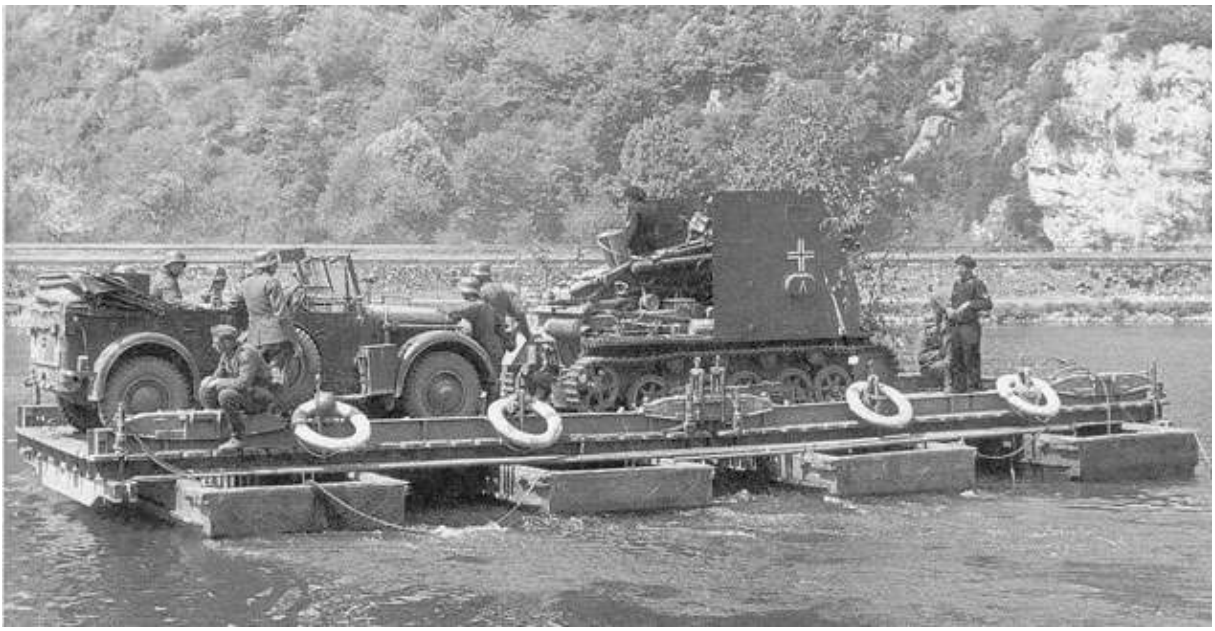


Figure 11. Pas à Yvoir (mais à Bouvignes dès le 13 mai et à Houx) : exemple de traversée de véhicules avant la construction d'un pont : « Pontonfähre » de 16 tonnes sur la Meuse, portant en même temps un 15-cm sIG33 sur Panzer I et un Kfz15 pour un poids total de presque 11 tonnes. Pour passer les cours 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 « Pontonbrucke » (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 12. Le « Pontonbrucke » 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…. Ici, des véhicules qui retournent vers la rive droite. © 39-45.org

Eté 1940, pont provisoire du génie allemand.

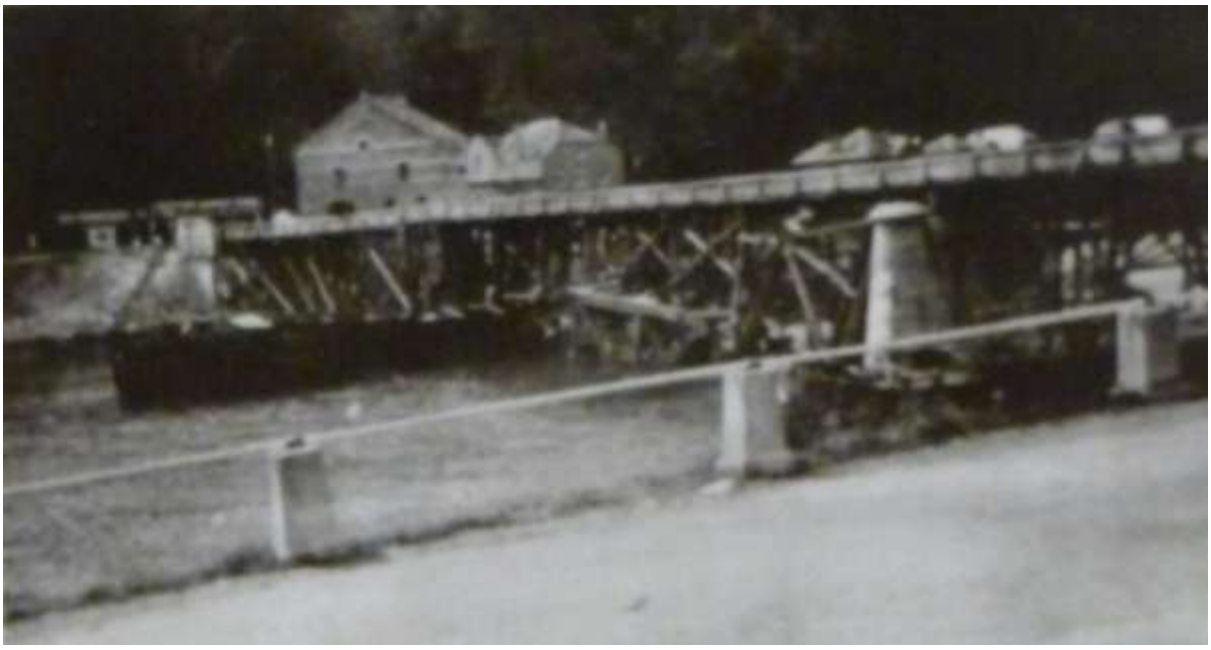


Figure 13. Construit en bois, il sera emporté par les eaux en novembre.
Toutefois, le passage des civils se fait essentiellement en barque, conduite par Joseph François.
© Musée de Haut-le-Wastia.

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

Figure 14. En bois, au ras de l'eau mais avec un pont-levant pour laisser passer les bateaux (et des barrières).
© Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

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

Figure 16. Les piles du pont démoli. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

Figure 17. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

En 1941, reconstruction.

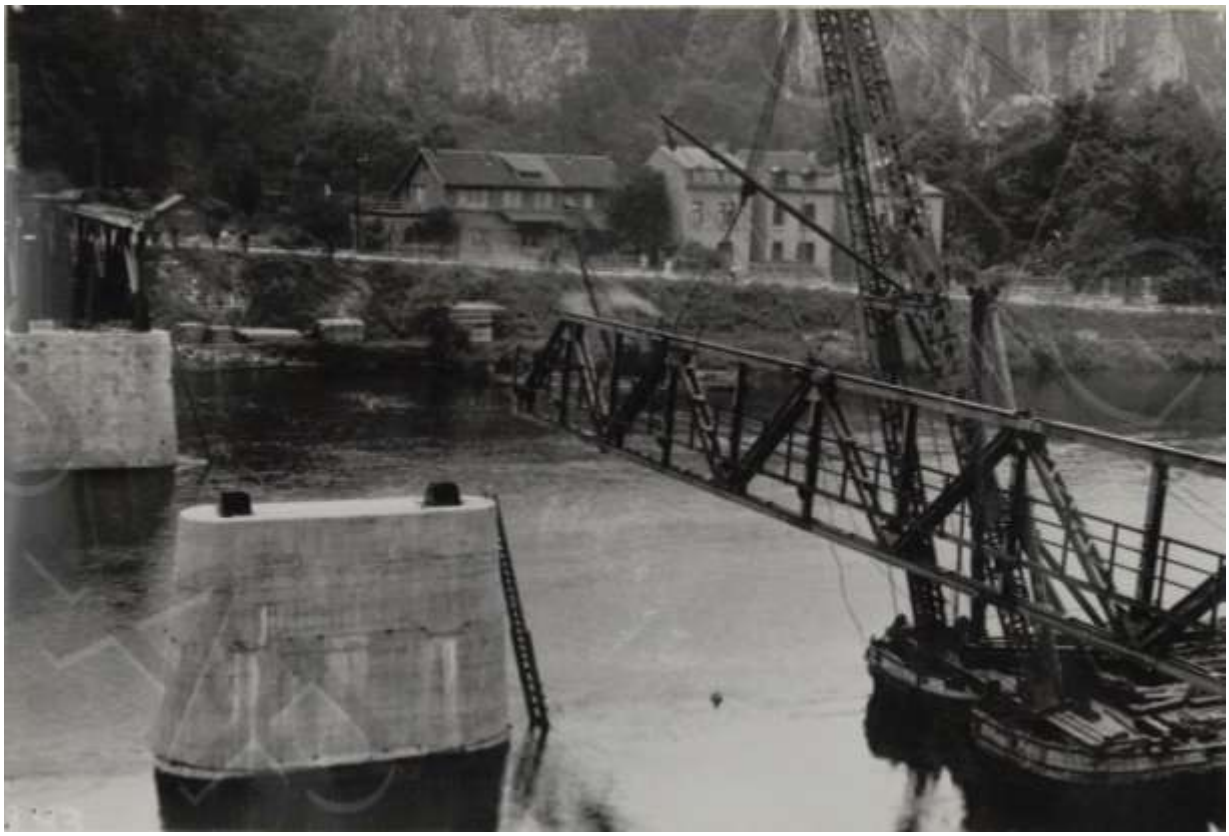


Figure 18. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

En 1942, opérationnel.

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

Figure 20. 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 21. 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 9ème 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.

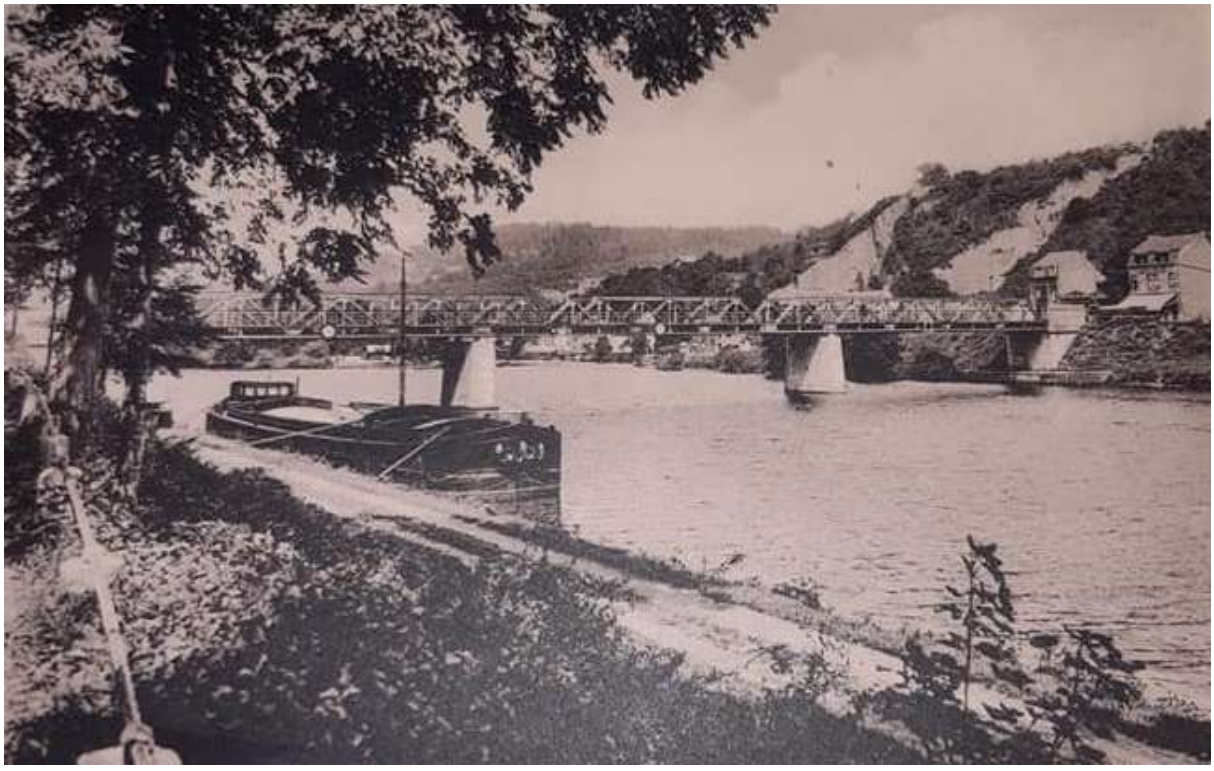


Figure 22. Trois travées de structure identique avec celle du milieu sur un léger porte-à-faux des deux autres.
© Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

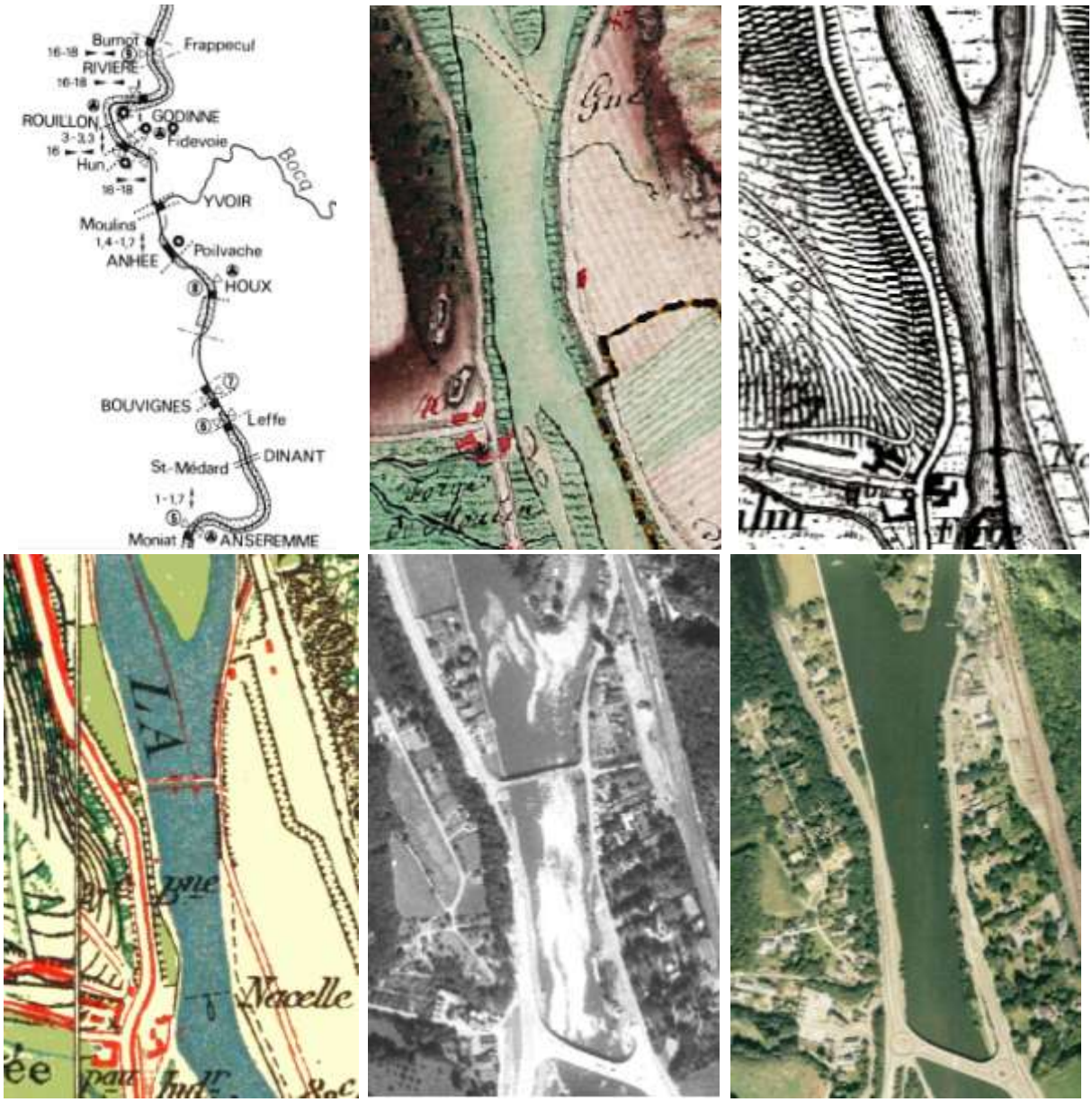


Figure 23. La Meuse avant la canalisation entamée en 1853, à partir de 1868 pour la région et achevée en 1880 - (zone en pointillés = mouille large et profonde, carré noir = île, ligne en pointillé = gué, ligne en barre-point = gué praticable en eaux moyennes ; états en 1770-1778 (carte de Ferraris - 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).

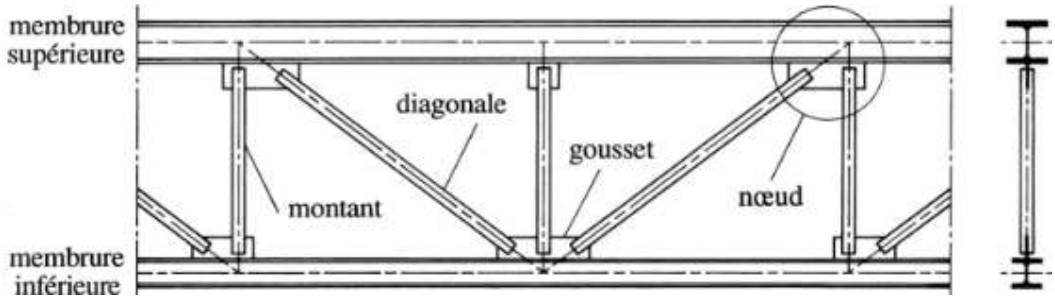


Figure 24. Poutres à treillis. © Construction métallique: notions fondamentales et méthodes de dimensionnement (de Manfred A. Hirt, Rolf Bez, Alain Nussbaumer).

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, disparaitra définitivement du paysage en 1974 à l'exception de la culée est transformée en socle du mémorial du 5ème régiment du 1er 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 Molignée

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.

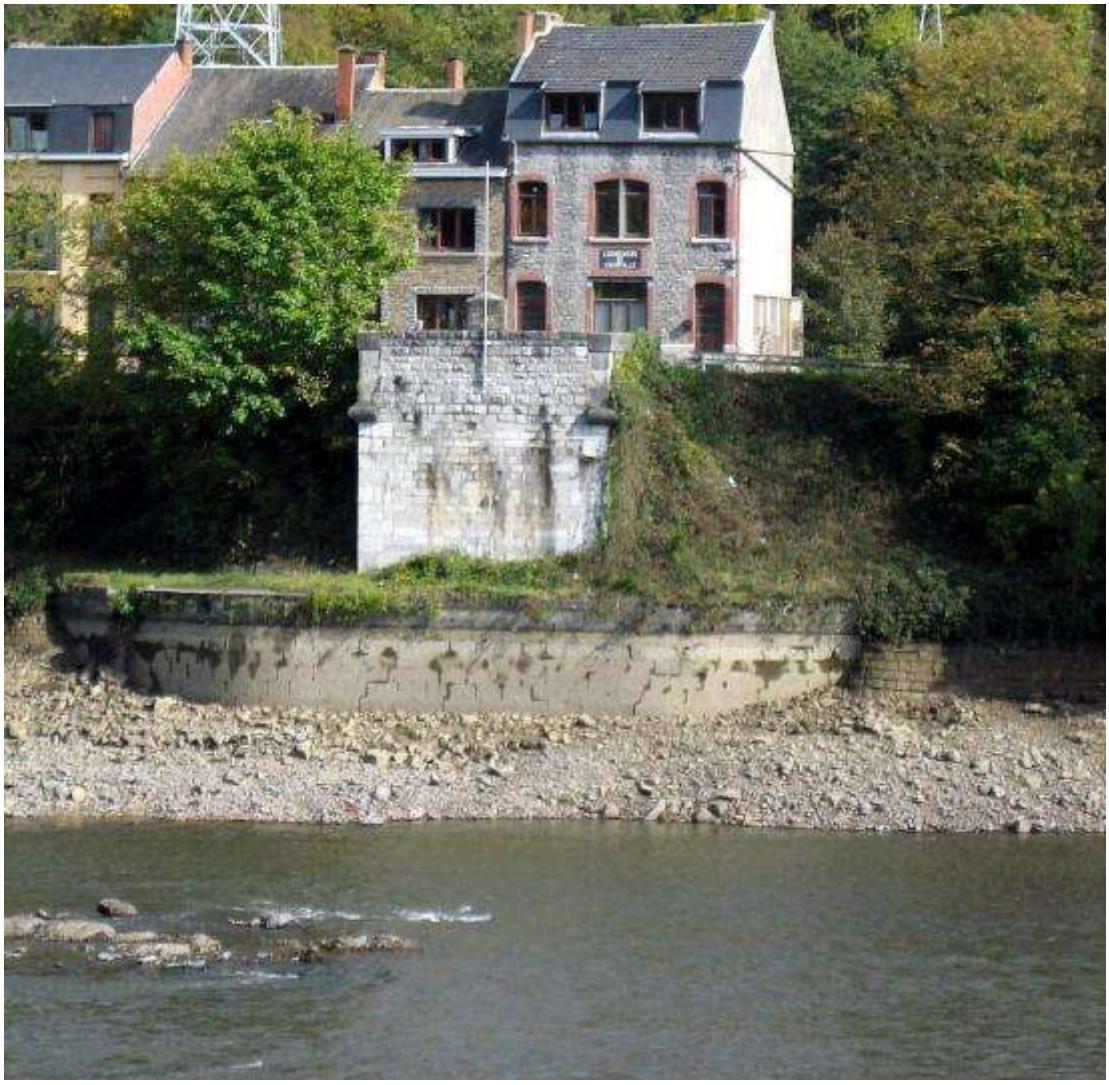


Figure 25. Culée de l'ancien pont d'Yvoir (avec un impact de balle). ©meuse-histoire-balade.e-monsite.com

Figure 26. Le « nouveau » pont d'Yvoir (qui n'est toujours pas sur l'ancienne commune d'Anhée).
Et la fière Molignée qui termine son parcours en Meuse, canalisée comme un vulgaire égout…
© Matele

Figure 27. 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.

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 Molignée.

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…

Houx, avant 1914.

Figure 28. 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.

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

Figure 29. 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.

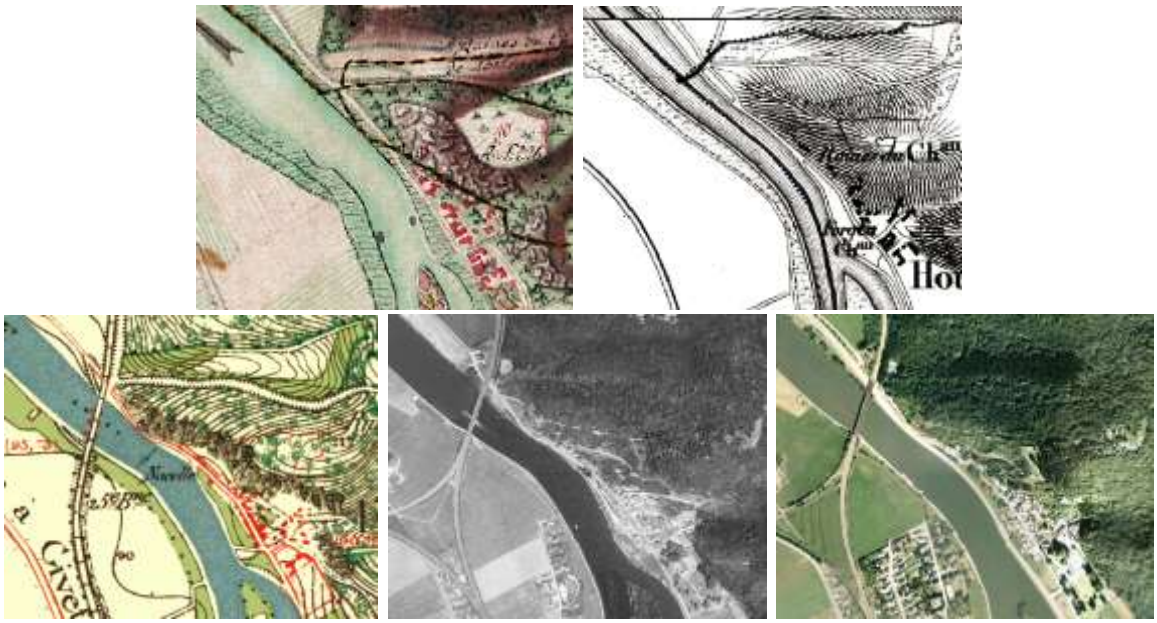


Figure 30. En 1770-1778 (carte de Ferraris) et 1846-1854 (carte de Vandermaelen), rien sur la Meuse à cet endroit. En 1865-1880 (carte du dépôt de la guerre) le pont ferroviaire (ou pont-rail) en poutre en treillis sans raccordement supérieur et à tablier inférieur, en acier, sur trois piles, continue 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.

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), atteignirent 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 31e 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 5e 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 purent établir une solide tête de pont dans les journées du 13 et 14 mai.

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.

Figure 31. 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

Figure 32. © Bundesarchiv 127/372/23 a T - Dinant 1940/1945 de Jacques Olivier et Eddy Piot.

Mai 1940, en amont de l'écluse.

Figure 33. 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 34. Le panzer IV du lieutenant Zabel 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 de Haut-le-Wastia.

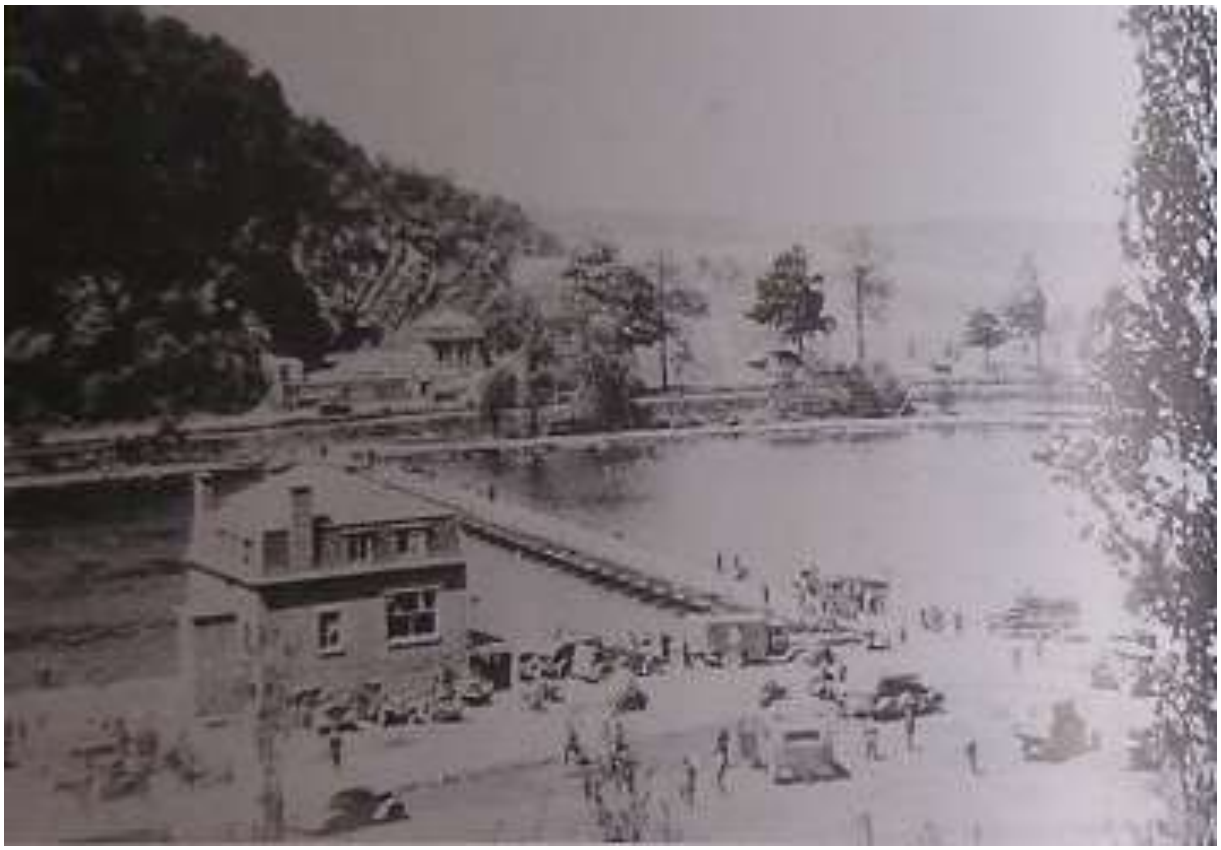
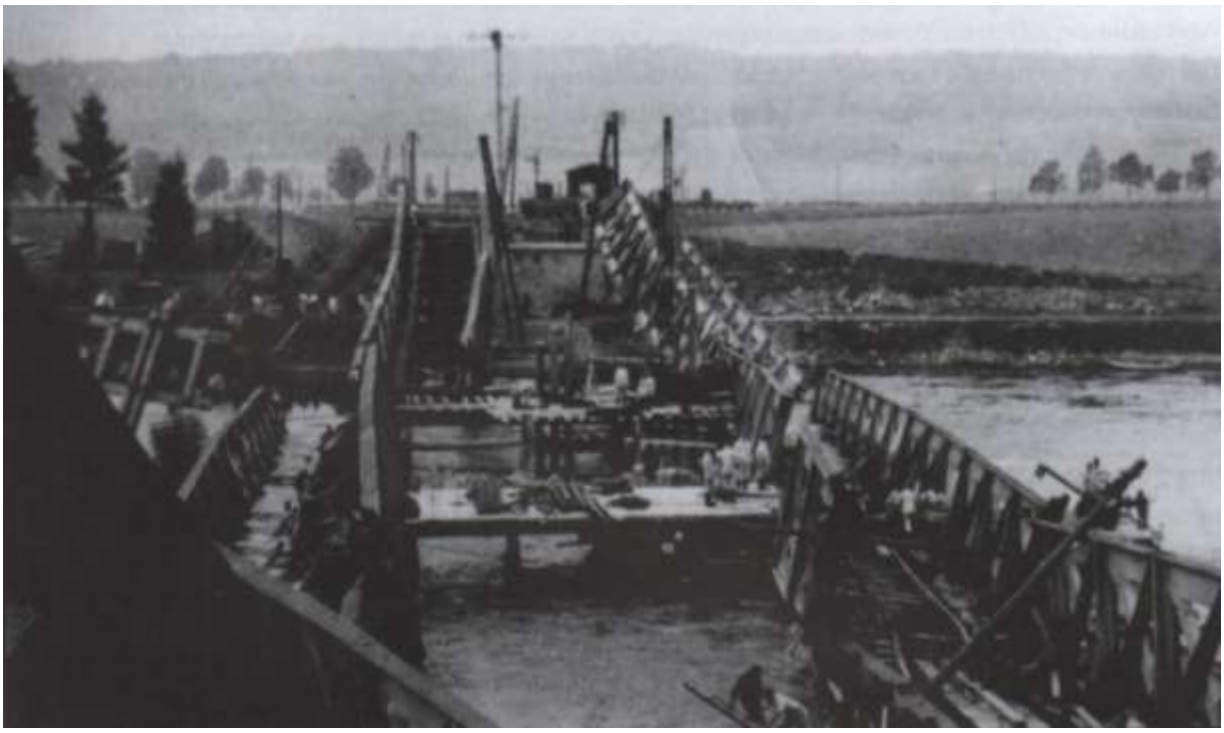


Figure 35. A Houx, après qu'une passerelle de bateaux ait été jetée sur la Meuse, des 38(t) (« t » pour chars de fabrication tchèque) attendent à Houx sur la rive droite pour traverser. En face, le Mont Noir (limite de Bouvignes et d'Anhée) d'où les troupes françaises devaient assurer la surveillance 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 36. Des Landser (fantassins allemands) repassent sur l'écluse de Houx.
© Collection R. Potie - Dinant 1940/1945 de Jacques Olivier et Eddy Piot.

En 1941, reconstruction.



… puis le 4 septembre 1944...

Figure 37. Reconstruction par le génie civil belge mais le 4 septembre 1944, après le pont d'Yvoir, les Allemands le feront sauter, une fois de plus, dans le but de retarder l'avance alliée. © Collection Michel Gégoire - Yvoir (Tome 3) de Jacques Brilot.(1-2), Yvoir - Au fil du temps de Serge Collard et Erik Pirson (3).

En 1945, reconstruction.

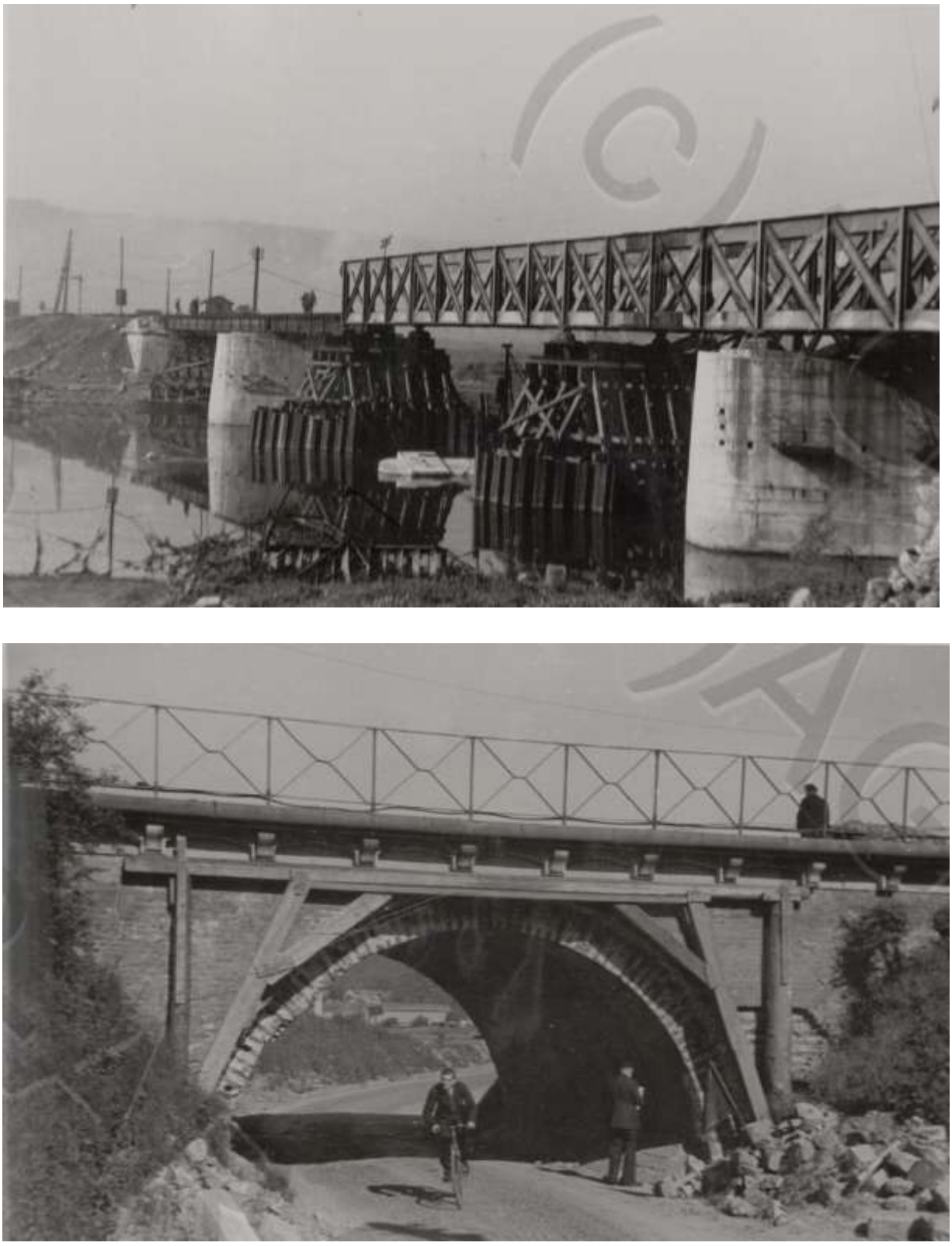


Figure 38. Reconstruction de la partie au dessus du fleuve mais aussi au-dessus de la route.
Celle-ci changera du tout au tout quand on élargira la route du temps où, comme au nouveau pont d'Yvoir, on voulait que les voitures puissent aller vite…
© Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

Et aujourd'hui.

Figure 39. Le côté aval comporte une extension pour piétons et cyclistes. © Google Map, files.structurae.net

Et la navigation avant la canalisation de la Meuse ?

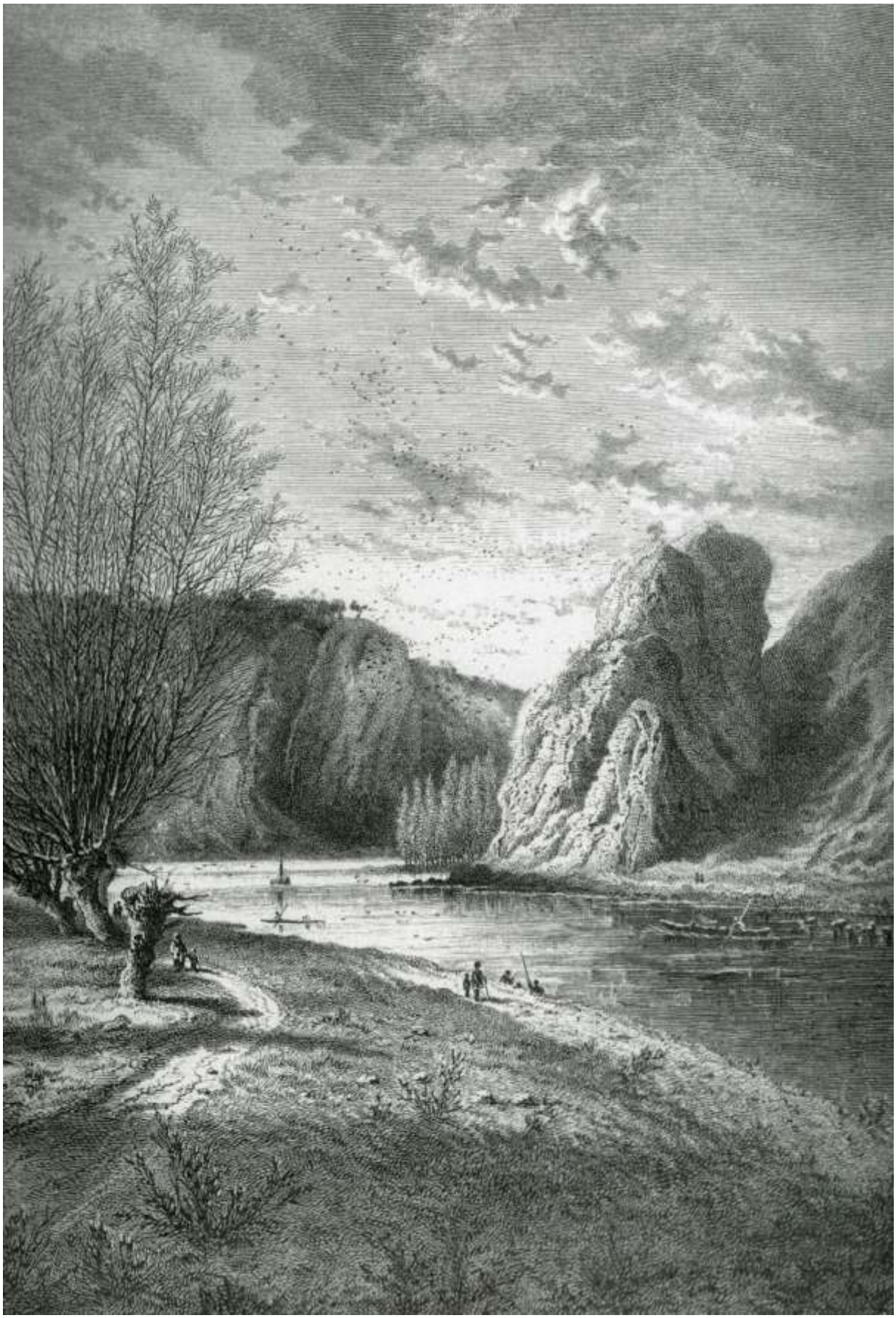
Figure 40. La barque marchande assurant la liaison Namur-Dinant vient de quitter la rive glissant paisiblement en direction de Namur. Dessin au crayon et à l'encre rehaussé de lavis sépia et de blanc de plomb du général Antoine de Howen, vers 1820.
© Coll. Particulière.- Les Échos de Crèvecœur 43/2015.

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 soustenir les viandes ou le jeu », car « chascun se pourvoit de vin, de bierre et de viandes, [...], mangeant et beuvant de mesme tout ce que l'un et l'autre y a porté ». Les personnes « de moienne 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 faisants ce voiage et prenants 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 41. 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)



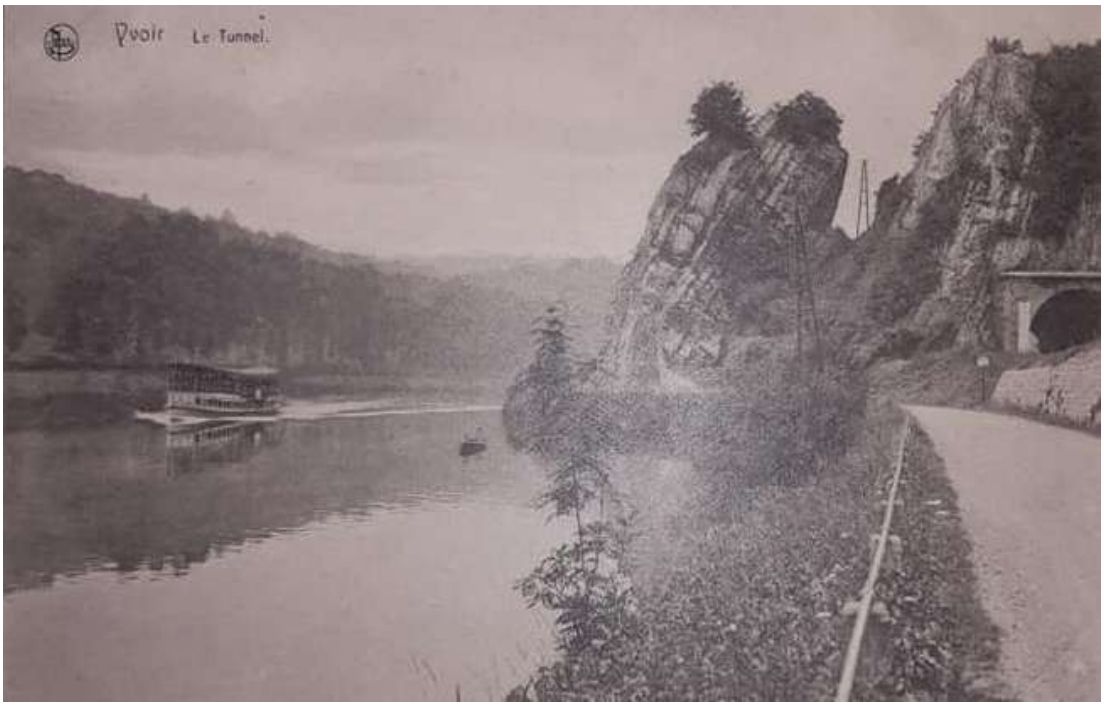


Figure 42. Et depuis, circulation par eau, route et fer. © Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

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* tome3, 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 43. 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).