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.
© Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

Jean-Luc WILMET – 2020

Yvoir, avant 1914.

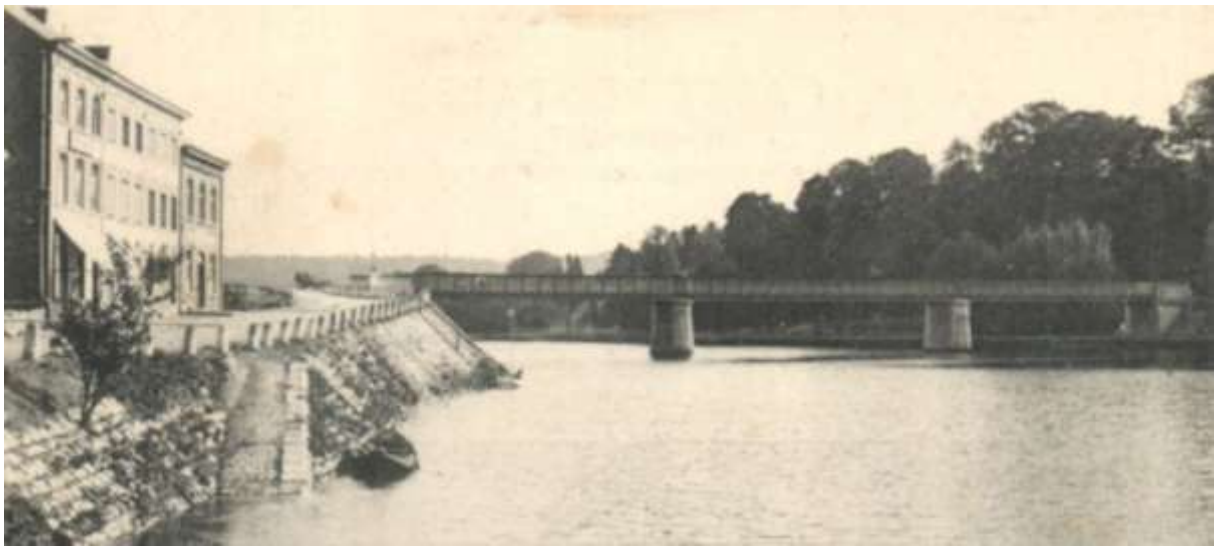


Figure 2. Vu de la localité d'Yvoir. © 148emeri.canalblog.com

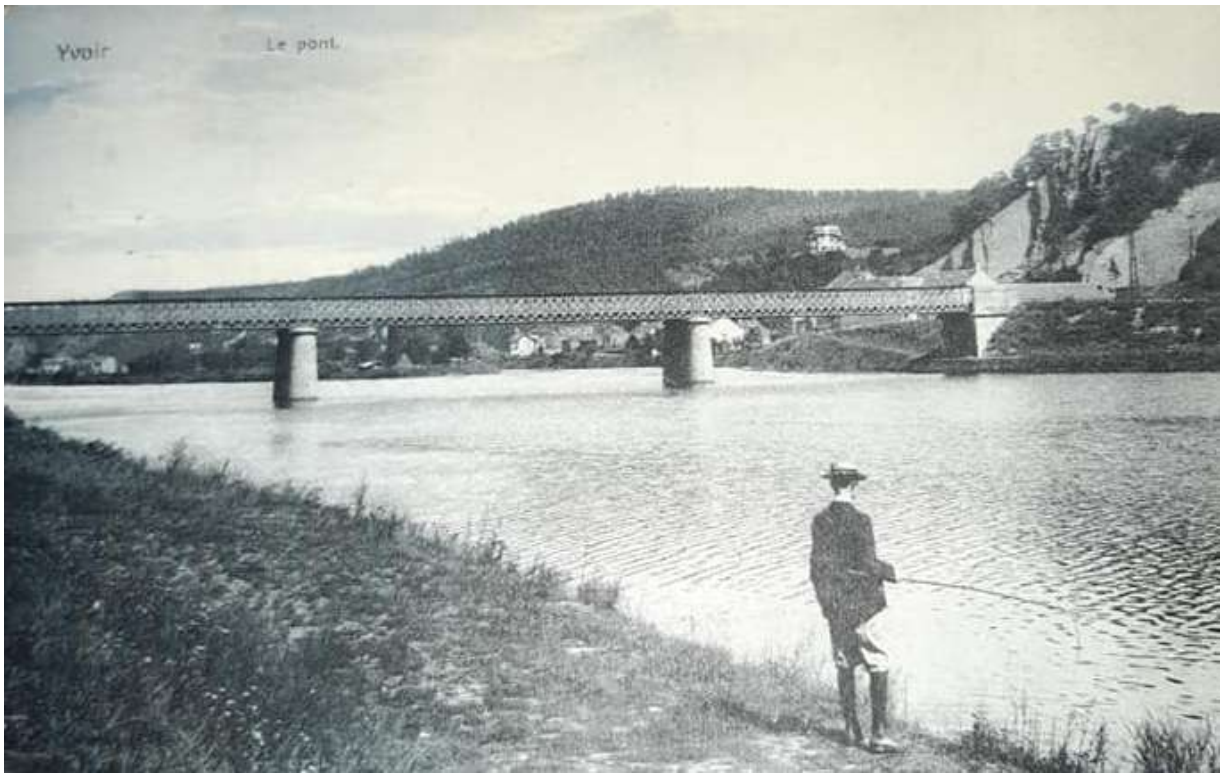


Figure 3. Vu de la localité d'Anhée. © Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

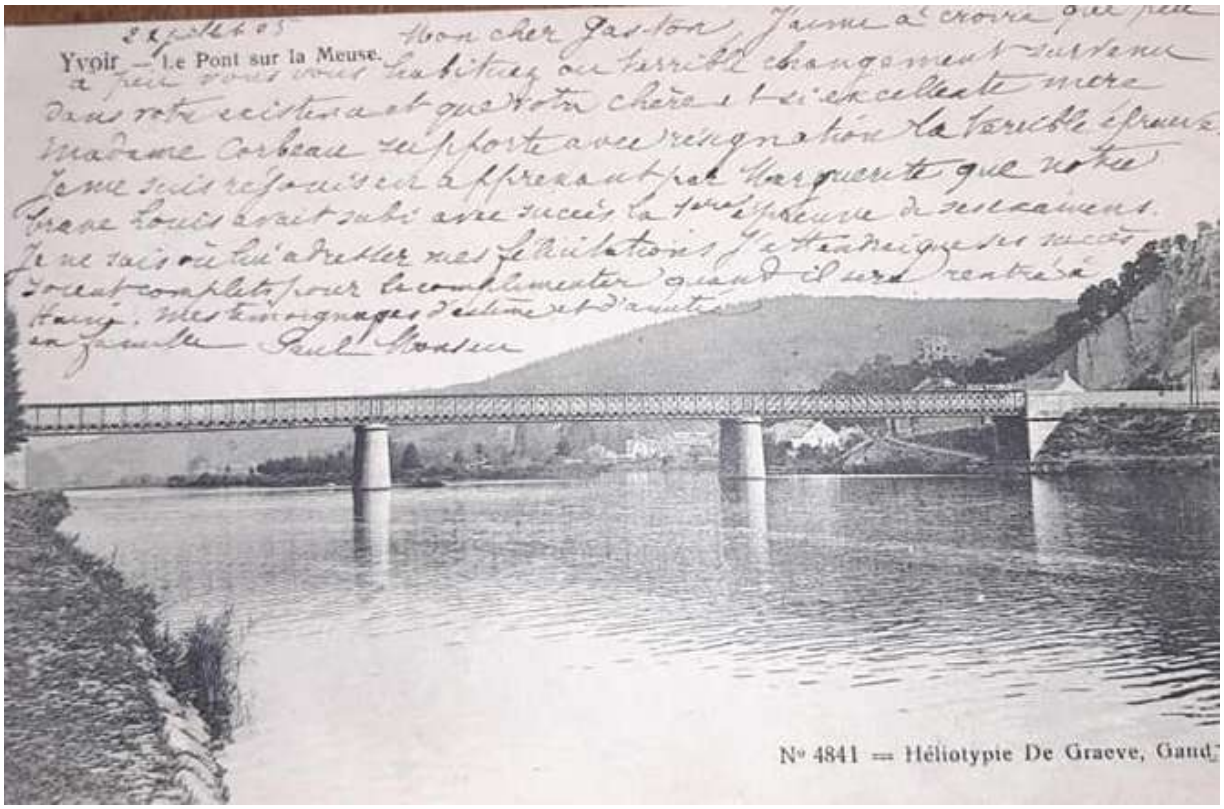


Figure 4. Une date d'envoi : 22 juillet 1905. © Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

En 1914, le 22 août.

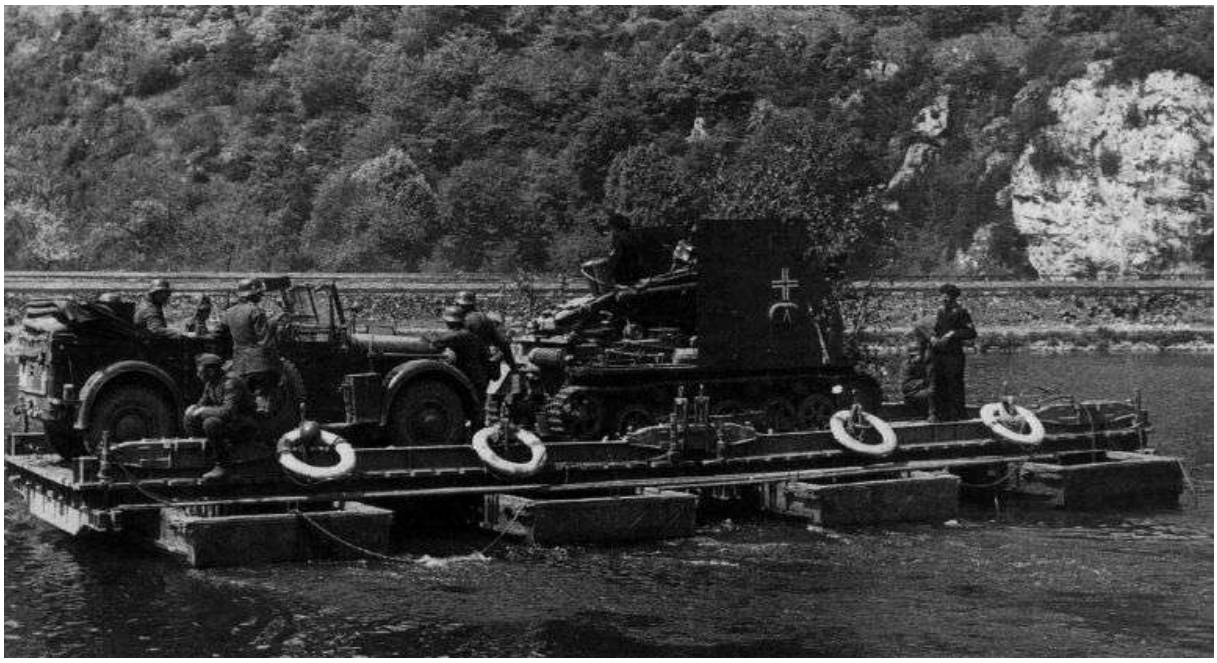
Figure 5. Miné par le génie belge de concert avec le génie français, avec de la mélinite par les Belges et de la tonite en cartouche de 100 grammes par les Français, le pont d'Yvoir est détruit à 16h45, mais, imparfaitement réussi, le génie recommence le minage de l'ouvrage. Une seconde explosion achèvera le travail. Seule la travée vers Yvoir subsiste... © 148emeri.canalblog.com

Dans l'entre-deux-guerres.

Figure 6. Pour datation : un attelage hippomobile... et la travée vers Yvoir est celle d'avant la guerre de 1914.
© Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

En 1940, le 12 mai.

Figure 7. 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.



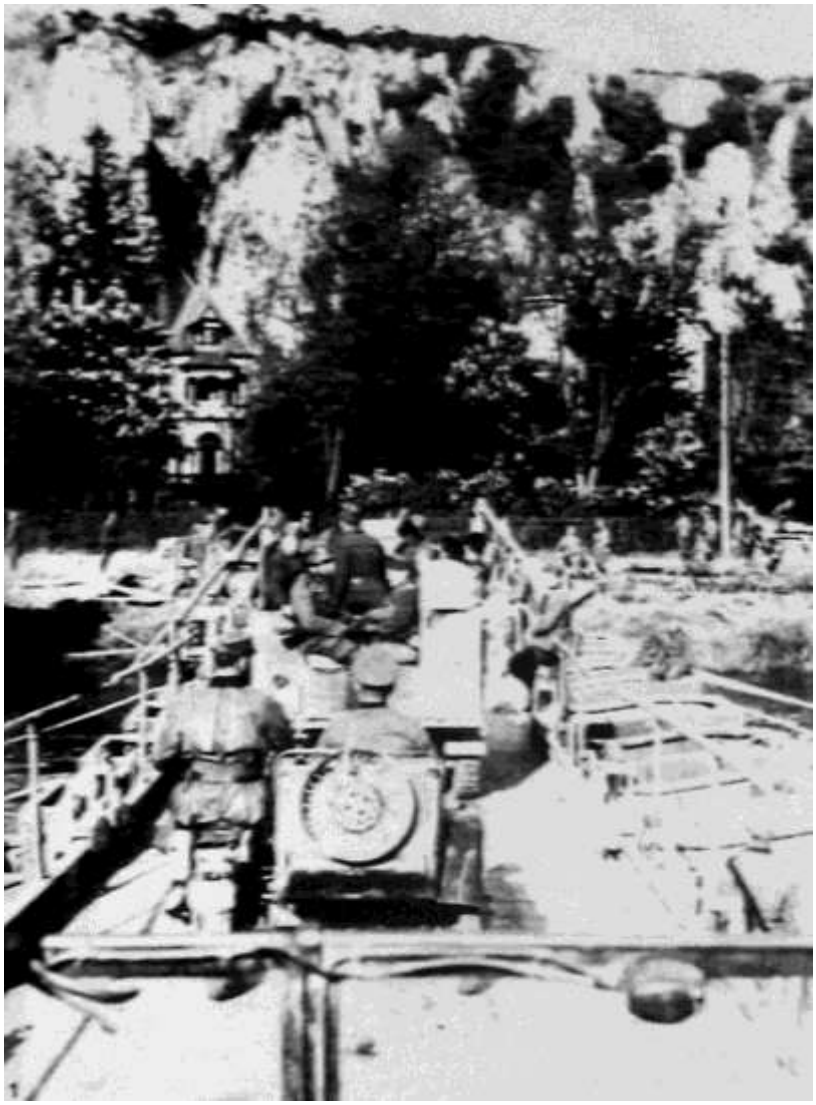


Figure 8. Pas pour Yvoir mais comme à Bouvignes le 13 mai et à Houx, exemple de traversée de véhicules avant la construction d'un pont : « Pontonfähre » de 16 tonnes sur la Meuse, portant en même temps un 15-cm sIG33 sur Panzer I et un Kfz15 pour un poids total de presque 11 tonnes. Pour passer les cours 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. © 39-45.org

Figure 9. Le « Pontonbrucke » d'Yvoir fut construit une centaine de mètres en amont du pont démoli mais un peu plus tard, l'urgence n'étant plus là, d'autres ayant déjà permis le passage de l'avant-garde (Bouvignes dès le 14 mai et Houx, Godinne, Lustin pour le passage vers le 18 mai des unités qui allaient attaquer le fort Saint-Héribert (à Wépion)…). Ici, des véhicules qui retournent vers la rive droite. © 39-45.org

Eté 1940, pont provisoire du génie allemand.

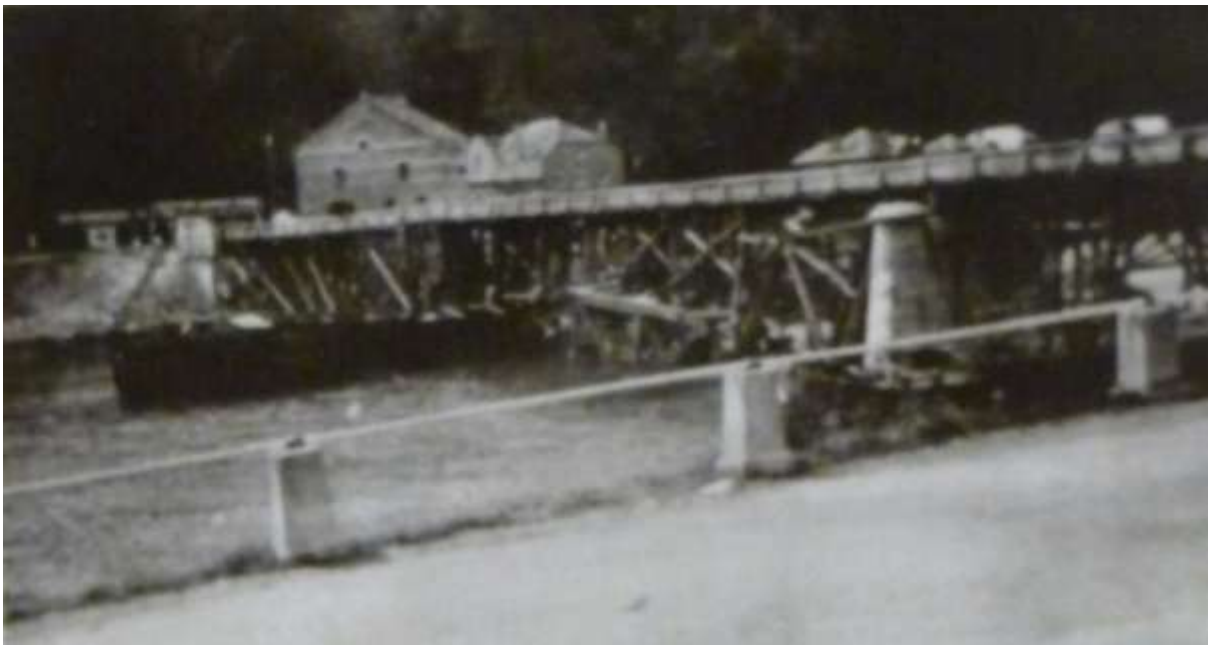


Figure 10. En bois. © Musée de Haut-le-Wastia.

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

Figure 11. 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 12. Le pont provisoire. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

Figure 13. Les piles du pont démoli. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

Figure 14. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

En 1941, reconstruction.

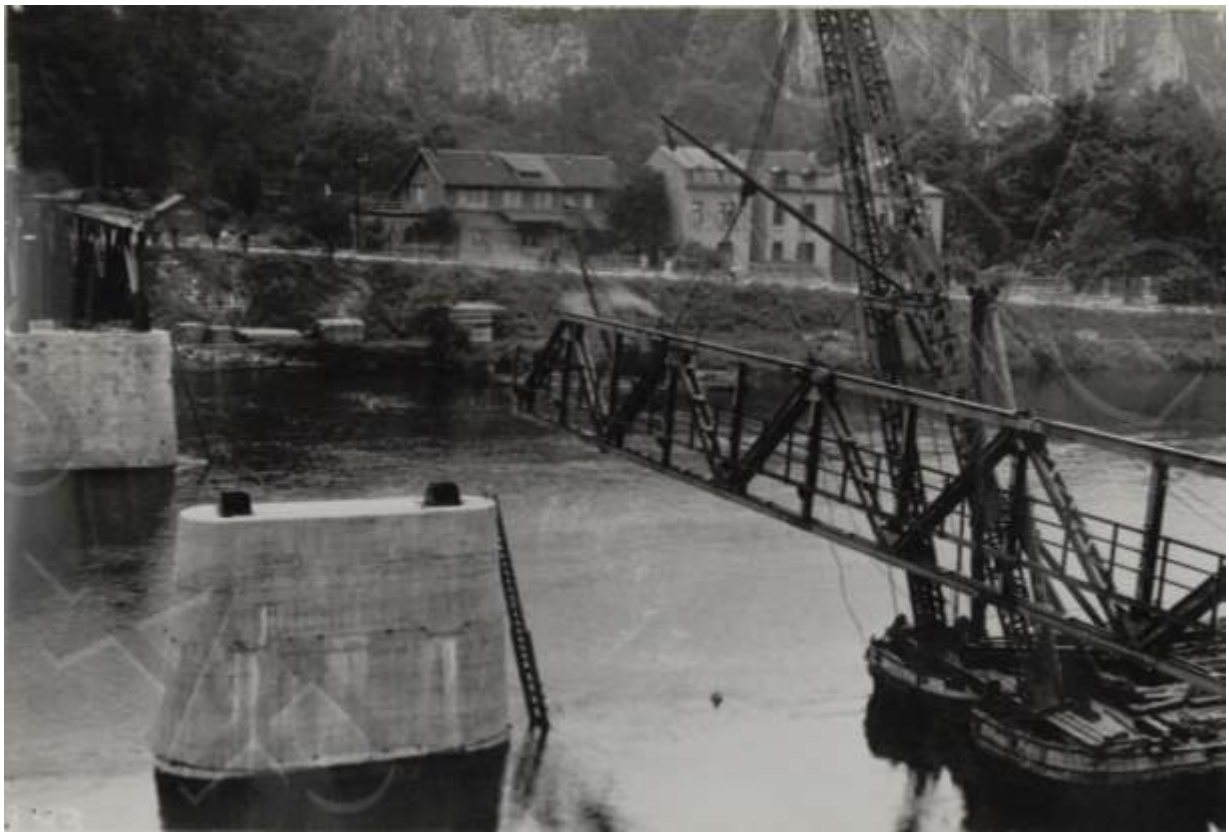


Figure 15. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

En 1942, opérationnel.

Figure 16. © Archives Générales du Royaume – Ministère des Travaux Publics.

Figure 17. 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 18. 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.

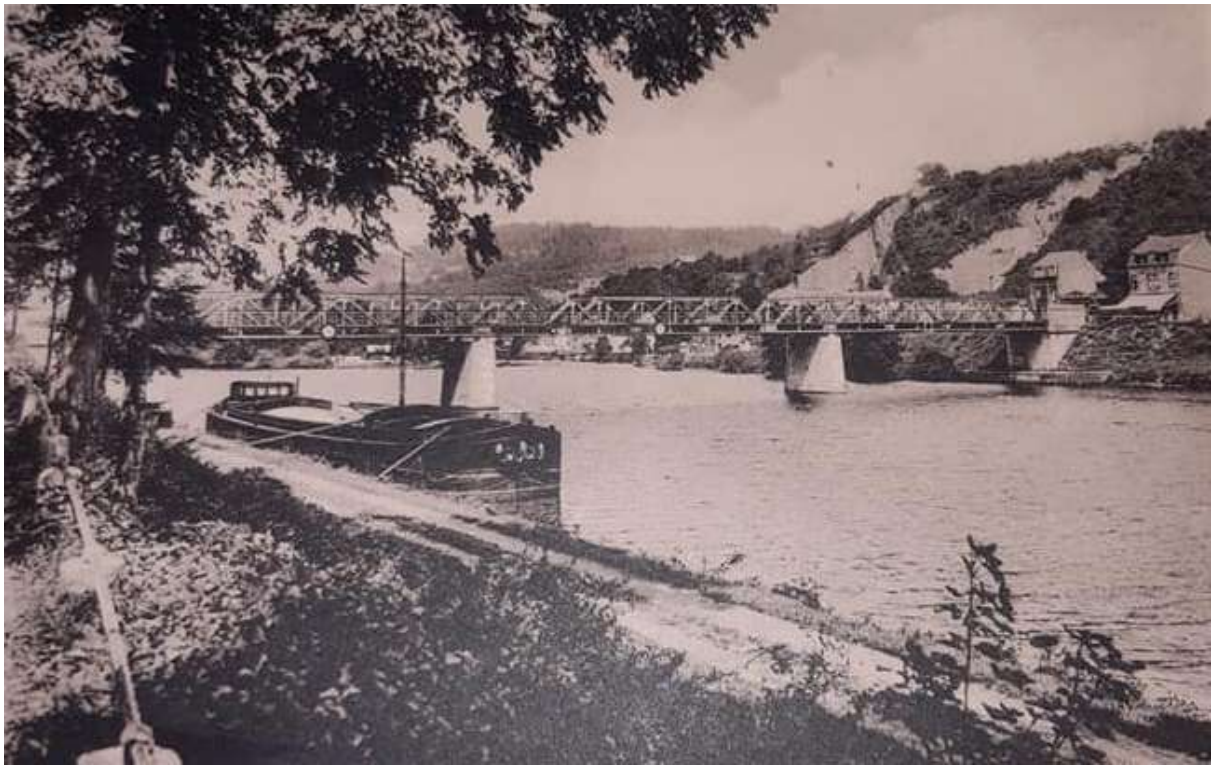


Figure 19. Trois travées de structure identique avec celle du milieu sur un léger porte-à-faux des deux autres.
© Ludovic Renoir - Yvoiriennes, Yvoiriens.

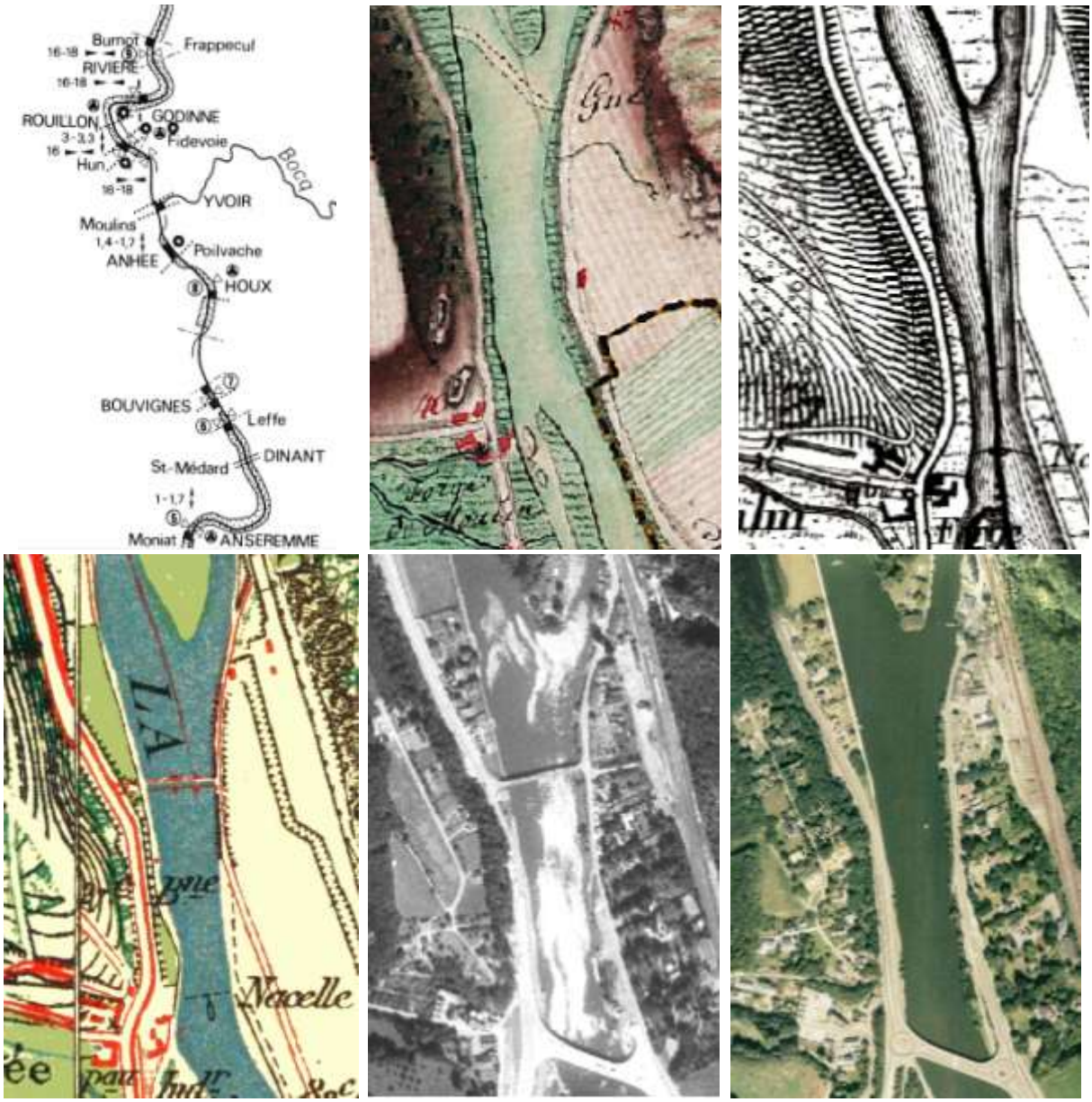


Figure 20. La Meuse avant la canalisation entamée en 1853 (zone en pointillés = mouille large et profonde, carré noir = île, ligne en pointillé = gué, ligne en barre-point = gué praticable en eaux moyennes ; états en 1777 (le gué est indiqué), 1850 (le bac (« Nacelle ») est indiqué), 1865 (le pont et 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).

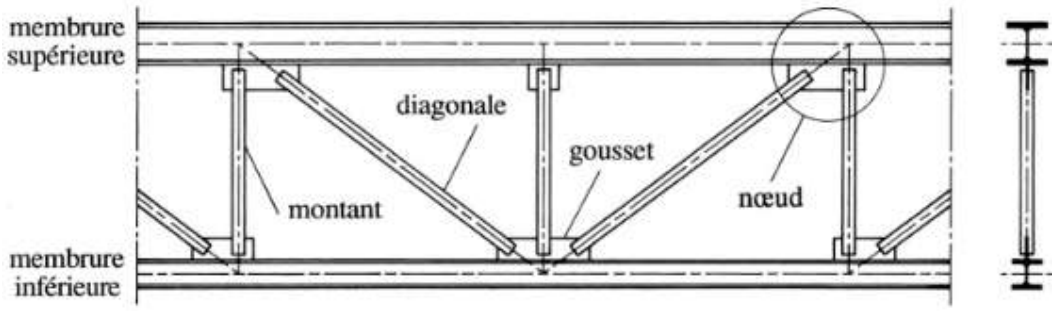


Figure 21. Poutres à treillis. © Construction métallique: notions fondamentales et méthodes de dimensionnement (de Manfred A. Hirt, Rolf Bez, Alain Nussbaumer).

Construit après 1850 mais avant 1865, à l'emplacement d'un gué supprimé par la canalisation de la Meuse commencée en 1853, ce pont, aux piles centenaires mais à la structure renouvelée deux fois pour faits de guerre, disparaitra du paysage en 1971 ou peu après 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.

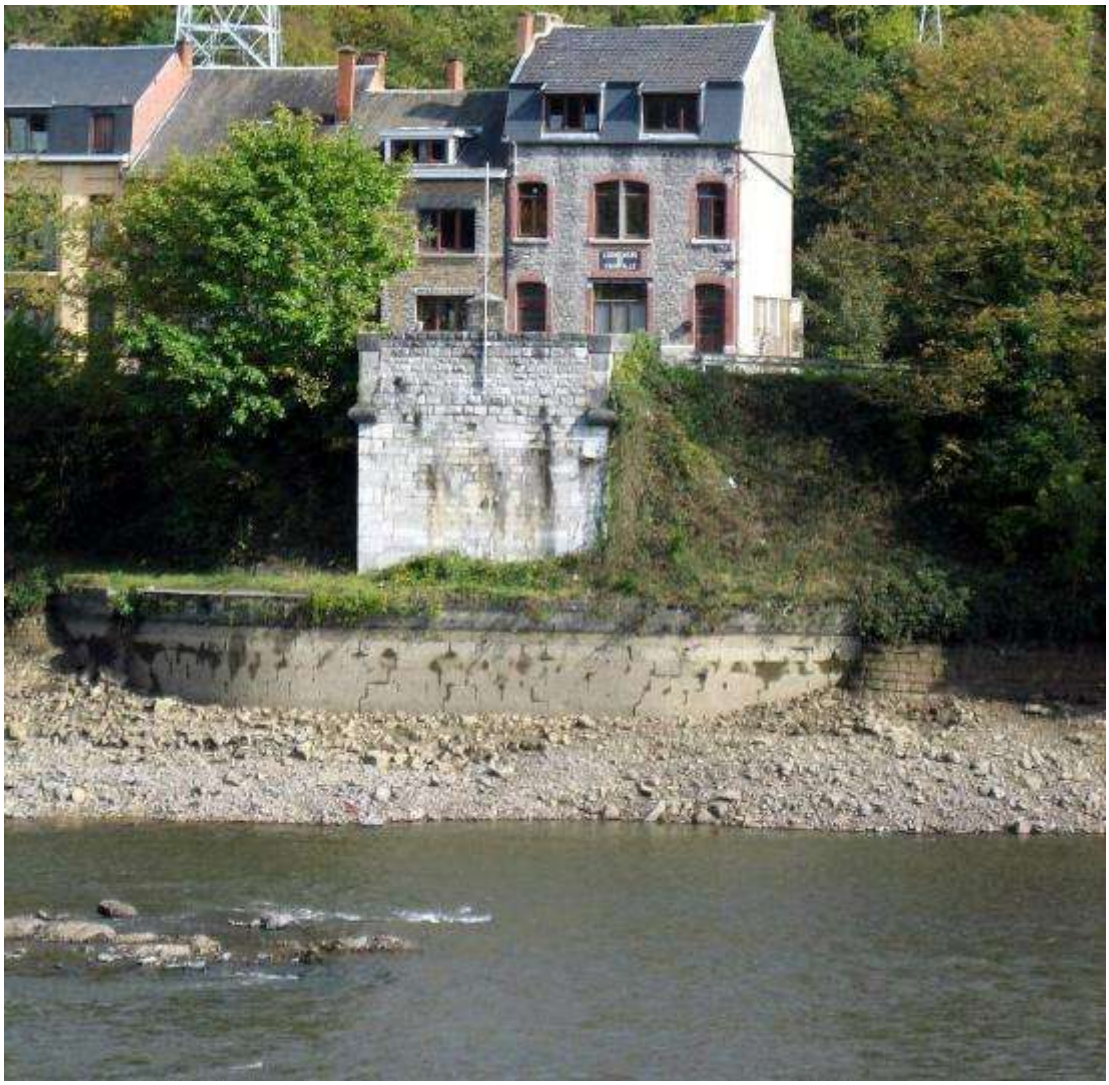


Figure 22. Culée de l'ancien pont d'Yvoir (avec un impact de balle). ©meuse-histoire-balade.e-monsite.com

Et aujourd'hui.

Le génie civil viendra à bout de ce que deux guerres n'avaient pu détruire puisqu'un nouveau pont fut construit 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…

Figure 23. 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

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 24. 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 donc de la moitié de sa superficie, nous apprend la géométrie) et les diagonales. Est-ce vraiment un arrêt du tram en plus du train ? © Delcampe.

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

Figure 25. 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.

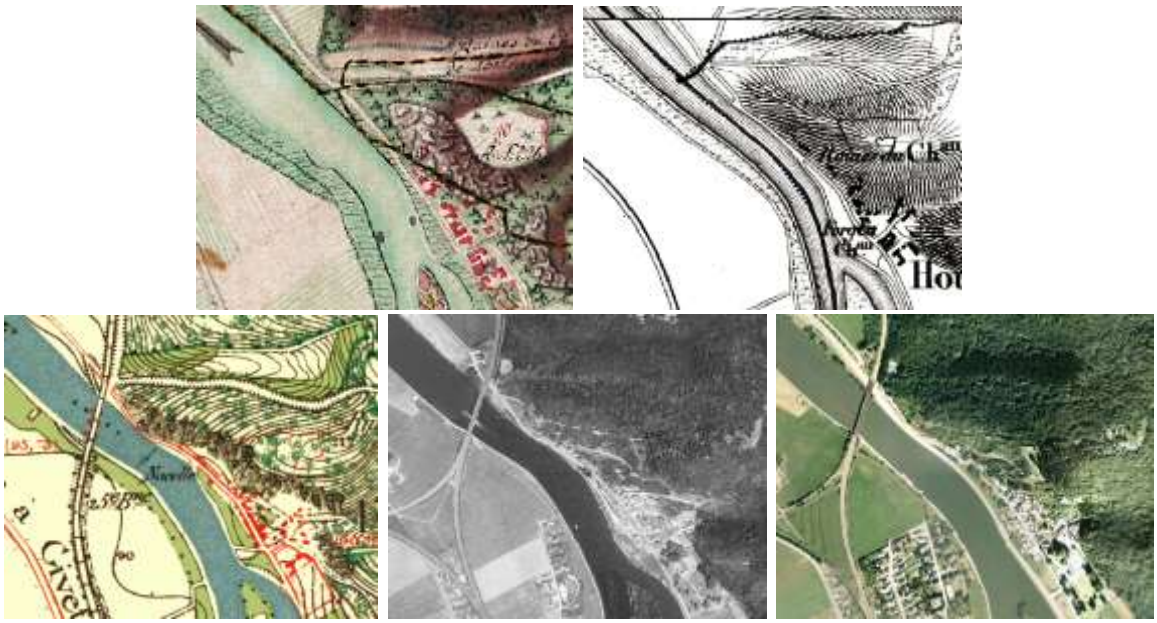


Figure 26. En 1777 et 1850, rien sur la Meuse à cet endroit. En 1865 le pont ferroviaire (ou pont-rail) en poutre en treillis sans raccordement supérieur et à tablier inférieur, en acier , sur trois piles, continue la ligne vers Dinant. En 1971, on voit la ligne vers Warnant. En 1994, la route a été 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 5e Panzerdivision (Max von Hartlieb-Walsporn) mais temporairement sous contrôle de la 7e 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 venait d'être détruit à 14 h 45 par le génie belge (31e bataillon du génie), 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)*.

Le pont a quand même dû être réparé, au moins provisoirement, assez rapidement pour l'arrivée à Dinant (mais pas plus loin) 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 27. 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, Delcampe.

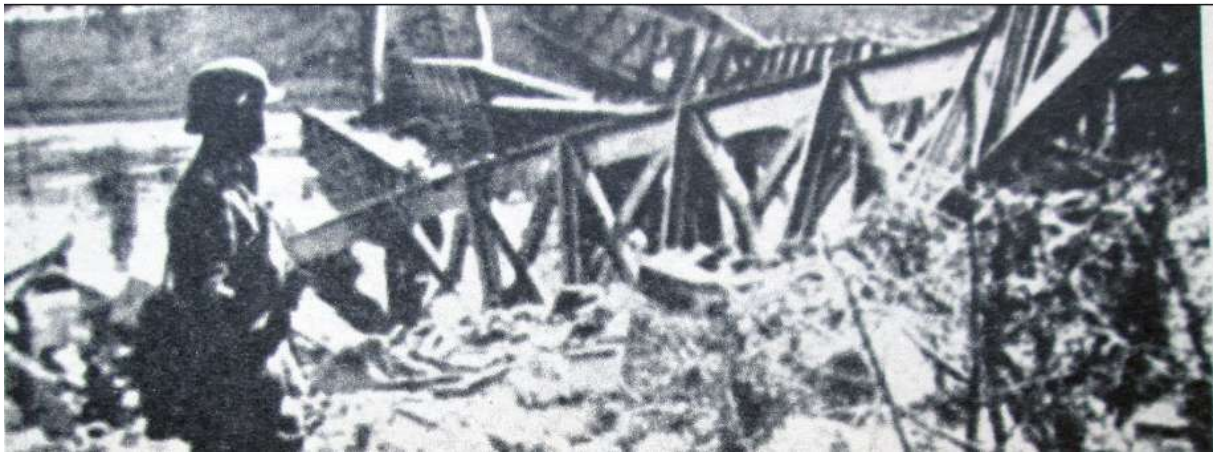


Figure 28. Un panzer IV du 31 Panzer-Regiment de la 5 Panzer-Division, sur le site de Houx, pratiquement sous l'eau sauf le tourelleau du chef de véhicule. A proximité de la rive ouest, sur le site de franchissement par pontons et ensuite site du pont de la 5 Panzer-Division, un bac 16 tonnes (Bruckengerat 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).
© atf40.1fr1.net et musée de Haut-le-Wastia.

En 1945.

Figure 29. Le 4 septembre 1944, après le pont d'Yvoir, les Allemands feront sauter, une fois de plus, celui de Houx dans le but de retarder l'avance alliée.
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 30. Le côté aval comporte une extension pour piétons et cyclistes. © Google Map, files.structurae.net

(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… ».)

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 31. 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).