

## À l'époque où Jodoigne et Perwez espéraient une chaussée !

Publiée le 11 février 2014

Jodoigne attend depuis plusieurs années son « contournement » et celui-ci ne devrait plus tarder. Autre siècle, autres revendications ! Durant la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle, les autorités locales jodoignaises avaient essayé, par tous les moyens, mais en vain, de se trouver sur le tracé d'une grande chaussée afin de favoriser le développement du commerce local ! Quelques décennies plus tard, elles avaient loué Napoléon et sa décision de relier Charleroi à Tirlemont via Jodoigne. Enfin, sous l'ère belge, elles avaient été tellement satisfaites de voir leur ville se faire transpercer par le nouvel axe provincial Wavre-Hannut, qu'elles avaient donné le nom de l'ingénieur Urban, chargé de sa réalisation, à la nouvelle place créée en bas du château de la Comté, prestigieux édifice connu aujourd'hui sous le nom de château Pastur ! Autre siècle... mais aussi autres moyens de locomotion ... et problèmes de circulation bien différents de ceux rencontrés en cette année 2014 !

La seule grande chaussée « thérésienne », du nom de l'Impératrice Marie-Thérèse d'Autriche, construite au 18<sup>e</sup> siècle en Hesbaye brabançonne, avait finalement été celle destinée à relier Namur à Tirlemont, via Eghezée. Elle répondait à une demande des industriels et commerçants namurois et louvanistes soucieux de développer les échanges tant entre leurs villes qu'avec la riche Hesbaye. Dès 1739-1740, le pouvoir central autrichien avait décidé de faire passer cet axe par Grand-Rosière et Hamme-Mille, via Glimes, Opprebais, Incourt, Roux-Miroir et Piétrebais. Comme on peut l'imaginer à Perwez, Jodoigne et Tirlemont, le tracé avait été contesté ! Les prédécesseurs d'André Antoine et de Jean-Paul Wahl avaient eu beau faire : la construction du tronçon destiné à traverser les terres futures de Léon Walry avait débuté en 1754 ! Et quelle chance pour les habitants de ces villages ruraux restés à l'écart des axes commerciaux ! En quelques années, le nouvel axe avait été parsemé d'auberges. Des hameaux s'étaient même développés de part et d'autre de ce nouveau vecteur de richesse. Il suffit de parcourir la chaussée Namur-Louvain pour s'en rendre compte et imaginer les changements de l'époque ! La construction de la chaussée avait aussi tout particulièrement fait l'affaire des habitants de Dongelberg et d'Opprebais, villages où son entrepreneur avait repéré des gisements de pierre susceptibles d'être utilisés sous la forme de pavés ! Pour la première fois on s'était lancé, à l'échelle locale, dans l'exploitation rationnelle du quartzite que l'on utilisait tant bien que mal dans la construction. Des ouvriers de la région de Quenast avaient été chargés d'enseigner aux autochtones la manière de façonner les pavés. Durant les deux siècles suivants, les carrières de Dongelberg, d'Opprebais et de Glimes (par extension) avaient fourni du travail à plusieurs générations d'ouvriers carriers. De grands plans d'eau témoignent aujourd'hui de cette activité industrielle révolue.

Les premiers pavés façonnés à Dongelberg et Opprebais à dater du milieu du 18<sup>e</sup> siècle furent employés dans le cadre de la construction de la chaussée Namur-Louvain, mais aussi sur la plupart des grands chantiers similaires lancés par l'impératrice Marie-Thérèse. Ce ne fut qu'au milieu du siècle suivant qu'une politique volontariste, subsidiée par l'Etat belge – c'était le début de l'endettement ! - entraîna le pavage des voiries situées à l'intérieur des villages. Ce sont ces pavés-là que les pouvoirs locaux remplacent souvent lors de grands travaux. Clin d'œil ! Si vous en cherchez, n'hésitez pas à contacter l'administration communale d'Incourt (010.88.93.37), elle en a à vendre, à bon prix, comme sans doute beaucoup d'autres administrations ! Un petit bout d'histoire dans votre cour ou votre jardin ? Pourquoi pas ? Ces pierres ont fait la richesse de la région. Peut-être vous porteront-elles chance !