

## Mont-Sainte-Geneviève : Les services publics

### Electricité

Dans « *La Belgique était Bourguignonne* » de Jo Gérard en page 121 on peut lire que : « *Endurer le froid est une souffrance physique mais souffrir de l'obscurité est plutôt une peine morale. Vivre en hiver quasiment aveugle seize heures sur vingt quatre, voilà à quoi étaient réduits habituellement nos ancêtres.* » Même de jour leurs demeures furent longuement obscures (les fenêtres étant généralement petites pour éviter des pertes de chaleur) et le soir venu n'avoir à sa disposition que des moyens d'éclairage primitifs sinon inexistant. La torche, simple bâton de sapin entouré de résine, de cire au de suif, dégage une odeur âcre et une fumée aveuglante. Le *crasset*, petite écuelle en terre, remplie d'un liquide plus ou moins combustible dans lequel on plongeait une mèche de coton ou de lin. L'un comme l'autre ne donne qu'une lumière rougeâtre et sourde. Vint ensuite basée sur le système du crasset, la lampe à pétrole que l'on trouve encore chez les antiquaires.

Contrairement à ce qu'on pourrait croire ce ne sont pas les frères Lumière, Auguste (1862-1954) et Louis (1864-1948) qui ont inventé le cinématographe mais bien Zénobe Gramme (1826-1901) né à Jehay-Bodegnée, électricien belge qui fut l'inventeur en 1871 de la première dynamo industriel à courant continu. Dès lors, l'électricité, cette source de lumière, prit de l'extension un peu partout mais elle fut lente.

C'est ainsi qu'en 1914 sur les 2691 communes belges seulement 458 avec environ trois million d'habitants, étaient pourvues d'une distribution public d'énergie. En 1930 moins de 200 communes avec quelque 16 mille habitants restaient à électrifier.

Pour le village de Mont-Sainte-Geneviève c'est le 24 septembre 1929 que fut mis en service une ligne électrique, d'un voltage de 130 et d'une puissance de 20 Kw, avec cabine en face de l'ancienne cure à la rue du village à proximité de la rue des ruelles. Cette cabine construite par la société anonyme de gaz et d'électricité du Hainaut est raccordée sur le village de Buvrines.

Voici quelques données sur les conditions de raccordement, relevées dans le carnet d'électricité de l'époque, reçu de Gaston Dusquenne, dont l'habitation a été l'une des premières à être raccordée. Si la demande de vérification du compteur est faite par l'abonné et si le compteur est reconnu exact à 5 pour cent près au maximum, les frais de vérification sont à la charge de l'abonné. Le montant des frais de vérification d'un compteur est fixé à 15 francs pour les compteurs d'éclairage et 30 francs pour les compteurs de force motrice. Si la vérification est supérieure à 5 pour cent à la charge du calibre du compteur, les frais de vérification incombent à la société. Soit pour renforcer le compteur ou le remplacement, il devra payer le remplacement du compteur à raison de 8 francs. Si les agents de la société étaient appelés chez le client pour constatation de défaut d'installation ou autre motif tel que fusion d'un plomb et si cet accident n'est pas imputable à la société, une indemnité de 5 à 10 francs est exigible. Le même en cas de refus de paiement des sommes dues. Les redevances mensuelles pour la location, l'entretien et contrôles des compteurs : pour le monophasé la location varie de 1 francs 50 à 4 francs 50 pour une puissance de 3 ampères à 15 ampères. La pose du compteur se paie à raison de 5 francs. De plus, si les installations sont supérieures à 30 lampes, le client demandera à la société si l'installation doit se faire sur 2, 3 ou 4 fils. Pour les compteurs triphasés, la location mensuelle est de 4 francs 50 pour une puissance de 5 ampères variant jusque 20 francs pour 150 ampères. Lors de la pose du compteur, l'abonné a droit à 5 mètres de canalisation pour une installation monophasé. L'installation de 10 lampes coûte 60 francs avec un supplément de 6 francs par mètre de fils et varie suivant le nombre pour une installation de 120 lampes pour 300 francs avec supplément de 31 francs par mètre de fils. Pour la force motrice elle varie de 3 chevaux à 50 chevaux pour un montant de 210 à 1.000 francs avec un supplément par mètre de fils triple de 21 francs à 60 francs.

Pour le tarif de vente du courant pour l'éclairage, le prix de base est de 60 centimes le kilowatt/heure. Ce prix est variable suivant le cours du charbon d'après la formule ci-après : prix en centimes =  $60 + 40 + 1,025 P$ . Dans cette formule, P représente le prix maximum moyen en francs de la tonne du charbon menu  $\frac{1}{2}$  gras à 15 % de cendres, précédemment dénommé type IV et actuellement désigne classe C, fourni aux chemins de fer de l'Etat au cours du semestre ou trimestre précédent. Pour la force motrice : le prix de base est de 30 centimes le kilowatt/heure. Ce prix est variable suivant la formule :  $30 + 20 + 1,025P/2$ . Les prix s'entendent pour une consommation annuelle

garantie de 45 kilowatt/heure pour un compteur de 1,5 ampère, de 60 kilowatt/heure pour un compteur de 3 ampères et de 80 kilowatt/heure pour un compteur de 5 ampères et au-delà.

Le remplacement du carnet pour mise hors usage ou de perte donne droit à la perception de 50 centimes par carnet (Pour éviter cet inconvénient, bon nombre d'abonnés l'avaient pendu à proximité du compteur). Notez également que l'agent chargé de relever les compteurs d'électricité était généralement appelé « *El marchand d lumière* ». Si certaines habitations furent raccordées dès le début des installations, bien des personnes pour éviter des frais, ne raccordèrent que quelques points lumineux. Pour les endroits moins fréquentés, ils employaient encore la lampe à pétrole ou la bougie. Pour les places les plus fréquentées, afin de faire des économies, les ampoules étant de faibles puissance, on avait recours à un abat jour monté sur un système de poulie et de contrepoids qui permettait de rapprocher la lumière vers le sol.

Des maisons très éloignées du centre du village durent encore attendre bien des années pour être raccordées car le raccordement restait très onéreux. Ainsi dans les archives communales en date du 21 novembre 1931, monsieur Georges Houssière, habitant à la cour du mont, demanda le raccordement électrique. Pour effectuer l'extension électrique vers Houssière ou Préméreur, 630 mètres furent nécessaire pour un coût de 3.575 francs. Ce fut le cas également de monsieur Liébecq qui sollicita le 16 janvier 1934 le raccordement à son logis situé bois de Fontaine n°1. Le coût de cette installation s'élevait à 1.700 francs. En séance du conseil communal du 5 avril 1934, il lui fut accordé une somme de 566 francs couvrant un tiers des frais du raccordement.

C'est en séance du 29 juillet 1934 que la commune s'affilie à l'association sans but lucratif « L'union intercommunale » des consommateurs de gaz et d'électricité des régions de Charleroi et du Centre, constituée à Charleroi, le 6 novembre 1933.

C'est depuis lors que nous avons été alimentés par cette association, en posant une ligne venant d'Anderlues par le hameau d'Ansuelle, longeant le sentier reliant ce hameau au village de Mont-Sainte-Geneviève. C'est ainsi que ce sentier fut dénommé par les habitants de « èl voye à piquets ».

Ce n'est qu'après la guerre que la commune raccorda certaines rues au réseau électrique et c'est en séance du 30 avril 1970 que le conseil échevinal vota la modernisation de l'éclairage public.

## La poste

Dès la plus haute antiquité, l'homme a essayé de communiquer au moyen de dessins, plus tard au moyen de logogrammes qui ont donné naissance à une écriture stylisée. En inventant l'écriture graphique (alphabet) les Phéniciens firent le pas décisif vers notre écriture moderne.

Depuis le septième siècle avant notre ère, la Chine disposait déjà d'un service postal que put admirer Marco Polo, voyageur vénitien (1254-1324) qui traversa toute l'Asie par la Mongolie et revint par Sumatra.

Les Romains désireux d'acheminer au plus vite leurs messages à travers leur vaste empire, créèrent le long des principales voies, des postes dotés de courriers et de chevaux. L'acheminement des messages était entièrement axé sur le service de l'Etat. Chacun sait aussi l'épisode dramatique du soldat qui accomplit une course de 42 kms pour annoncer la victoire remportée par les Grecs sur les Perses à Marathon en 490 avant J.C. Ce coureur, dépêché à Athènes rendit malheureusement le dernier soupir après avoir accompli sa mission. Les particuliers quant à eux avaient recours aux esclaves et aux marchands et ne s'intéressèrent à un service régulier de courrier qu'à partir du 14<sup>ème</sup> siècle.

Sous la dynastie des Habsbourg qui régna sur l'Autriche de 1278 à 1918, la noble famille des Tassis multiplia les relais et détint ainsi le monopole du trafic postal. Le créateur de cette poste internationale, François de Tassis avait sa résidence à Bruxelles. De plus les Tassis assurèrent également le transport des particuliers par diligences.

Au 19<sup>ème</sup> siècle, l'introduction du timbre poste, d'après une proposition de l'américain Sir Rowland Hill et de moyens de transport plus rapides marquèrent un tournant dans le service postal, tournant encore accentué par la préoccupation croissante des gouvernements pour cette organisation. Une collaboration internationale vit le jour suite à l'essor des échanges postaux.

Pour la Belgique c'est le 1<sup>er</sup> juillet 1849 qu'un timbre de 10 centimes et un de 20 centimes à l'effigie de Léopold 1<sup>er</sup> avec épauettes furent émis. Ces timbres étaient non dentelés.

L'union générale des postes fut créée en 1874 à l'initiative de Heinrich von Stephan, un haut fonctionnaire de la confédération de l'Allemagne du Nord. Trois années plus tard cette union prit la dénomination de « L'union postale universelle ». Grâce aux accords internationaux conclus au sein de cette organisation, dont le siège se situe à Berne, les administrations postales sont organisées de façon semblable presque partout dans le monde. En principe, tous les pays participants constituent un seul territoire postal.

A partir de 1830 les services postaux furent progressivement étendus : les boîtes postales en 1859, les mandats internationaux en 1866, la collaboration avec la caisse d'épargne en 1870, le service des chèques postaux en 1913 et la poste aérienne en 1920.

C'est ainsi qu'à travers des siècles d'histoire, la poste s'est progressivement adaptée à l'évolution des besoins et des techniques, étendant sa capacité d'action tout en étoffant la gamme de ses produits. Outre le trafic postal par chemin de fer, le transport par voiture s'est généralisé. On a essayé non seulement d'accélérer le transport mais encore d'arriver à une plus grande automatisation, par exemple le tri et l'oblitération des correspondances. L'introduction des numéros postaux a contribué à cette automatisation. Il y a eu jusqu'à environ 3100 bureaux divers, 18.000 boîtes aux lettres ainsi que 30.602 agents de postes.

Si la commune recevait régulièrement son courrier, il n'y eut jamais de bureau de poste dans le village. C'est à Anderlues que fut créé un bureau mixte en date du 1<sup>er</sup> novembre 1876. Buvrines fut créé le 5 mars 1880 et transformé en halte sous perception le 21 mars 1933. Le bureau était situé dans la gare de Buvrines. Il fut rattaché à Anderlues par arrêté royal du 25 décembre 1933. Il fonctionnera sans le service de distribution et sera rattaché à la perception de Binche à partir du 17 octobre 1970 et à cette date le village dépendra du bureau de Lobbes.

Voici une liste de facteurs ayant desservi le village (liste reçue de Fernand Cordier, ancien facteur d'Anderlues)

Ausa ... de Buvrines avant 1914  
Duquesne Pierre de Mont-Sainte-Geneviève  
Dartevelle dit Pinel Ernest de Buvrines  
Bury Félix de M-S-G et menuisier à ses heures de loisirs  
Deleau Léon de Buvrines  
Cordier Fernand d'Anderlues  
Deleau Charles de M-S-G  
Druard Gabriel de Buvrines

Et depuis la fusion

Demoitier Jean de Solre-sur-Sambre  
Vandemaele Michel de Lobbes

## Téléphone

Le village fut raccordé au réseau téléphonique aux environs de 1930. Cet appareil servait pour les besoins de l'administration communale. Il était relié à l'habitation du garde champêtre Léon Hecq habitant à la rue du village n°45. Celui-ci remplissait également les fonctions de secrétaire communal. Comme peu de gens ne possédaient le raccordement, on pouvait en cas de besoin l'employer comme téléphone public. A la mort de son père Léon, sa fille Marie accepta de continuer, pour les besoins de la population d'utiliser ce téléphone. C'est ainsi que dans le village on allait téléphoner chez « Marie du champêtre ».

Bien des années plus tard on installa une cabine téléphonique à proximité du salon communal. Ce téléphone, en dernière nouvelle était toujours raccordé à la maison Lucien Daivier, petit-fils du champêtre, sous le numéro 59.04.04 avec le préfixe 071.

## Transport public

C'est l'ingénieur anglais Georges Stephenson, qui vécut de 1781 à 1848, qui a découvert la machine à vapeur. Les premiers chemins de fer furent installés dans son pays en 1825. Comme en Grande Bretagne le sens de circulation est à gauche, il fut d'application également pour les voies ferrées.

C'est en 1835 que fut inauguré en Belgique la première ligne de **chemin de fer** qui partit de Bruxelles à Malines mais c'est par une loi du 7 mars 1845 que les Anglais obtinrent la connexion du chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse qui fut mise en exploitation quelques années plus tard. C'est pourquoi dans notre pays la même méthode de circulation qu'en Grande Bretagne, fut employée et que les trains continuent encore de rouler à gauche.

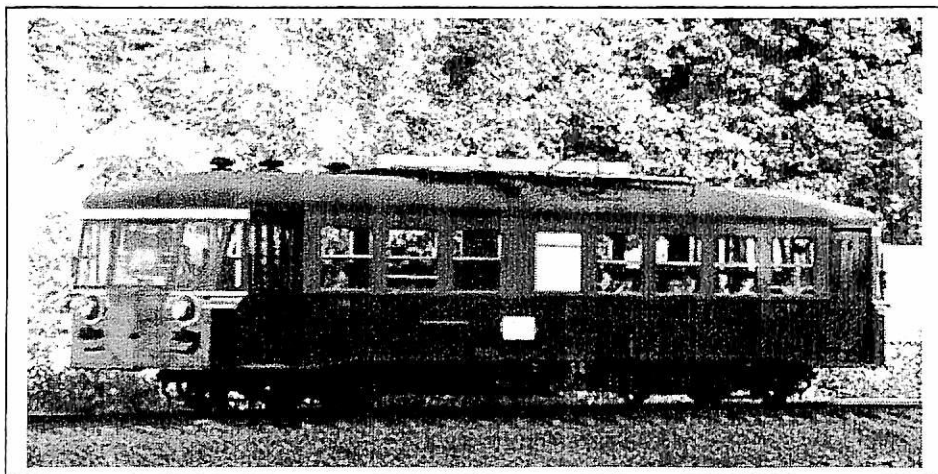
C'est le 20 mars 1876 que fut inauguré le tronçon de la **ligne 110** qui reliait Piéton à Buvrines jusqu'à Bienne-lez-Happart. Et le 25 janvier 1877 fut réalisé la bifurcation de Lobbes et de Fauroeux. Si aucun tronçon de cette ligne ne traversait le village, cette innovation favorisa le déplacement de la population de Mont-Sainte-Geneviève puisque la gare de Buvrines était à moins de 1 km du centre du village. Ceci afin de se rendre à Anderlues et favoriser les ouvriers travaillant dans les usines de Morlanwelz et Haine-Saint-Pierre en changeant à Piéton, les autres terminant leur parcours à Manage. Ces communes avaient une industrie florissante à cette époque.

L'exploitation de cette ligne fut malheureusement arrêtée définitivement le samedi 23 mai 1959 à 18h20. C'est un autobus, qui effectua remplacement, qui a commencé le dimanche 24 mai 1959 à 9h02 et qui partait de la gare de Piéton, Anderlues et passait par Mont-Sainte-Geneviève pour se diriger vers Bienne-lez-Happart via le centre de Buvrines. Cinq horaires étaient prévus en semaine et un supplémentaire le vendredi pour le marché d'Anderlues et quatre horaires pour le dimanche. Ce changement entraîna de plus longs déplacements et petit à petit bon nombre de personnes délaissèrent ce moyen de transport qui fut abandonné, faute de rentabilité.

De l'autre côté du village, la gare de Lobbes est située à plus de 3 kms du centre du village. A cette gare passait la **ligne 109** qui reliait Thuin à Fauroeux via Bienne-lez-Happart, passant sur le territoire de la commune au

pont Jaupart et Mont-Fayt mais ne possédait aucun point d'arrêt. L'inauguration de cette ligne eut lieu le 15 décembre 1880. Cette ligne n'était pas beaucoup employée par les habitants de Mont-Sainte-Geneviève.

Cette voie ferrée ( ligne 109) fut fréquemment bombardée ou sabotée pendant la guerre étant une ligne principale pour les Allemands pour relier la France. Tout comme la ligne 110, la ligne 109 fut également abandonnée.





Une ligne vicinale passait également sur le territoire de la commune, plus exactement sur les Bonniers, mais là non plus aucun point d'arrêt n'était prévu. Il faut dire que cette ligne traversait le village sur une très faible distance et qu'un arrêt était prévu de chaque côté sur Anderlues et sur Lobbes.



Voici un peu l'historique de cette **ligne vicinale n° 92**. C'est à la fin de la guerre 14-18 que cette ligne relia Anderlues-Jonction à Lobbes. Les membres du collège échevinal de Thuin proposèrent à leurs collègues de Lobbes une voie qui reliait Lobbes à Thuin. La ligne fut mise en adjudication le 14 novembre 1928 et les travaux commencèrent à Thuin le 19 mars 1929. Le pont sur la Sambre fut mis en place le 25 février 1930. L'inauguration eut lieu le samedi 17 mai 1930, veille de la marche militaire Saint-Roch.

C'est le samedi 31 décembre 1983 que le tram 92 effectua son dernier voyage. Actuellement un tram touristique avec anciennes motrices et wagons voyageurs roule pendant la bonne période.

## **Voies de communications**

Dans le Hainaut « Record des coutumes » l'auteur Léo Verriest décrit qu'aux environs du 10<sup>ème</sup> siècle, à cause d'un accroissement important de la population, de nouveaux villages se formèrent. Des chemins sillonnaient la seigneurie servant à l'usage commun et étaient tracés sur un sol qui était « proprium » du seigneur. Il fallait non seulement que personne ne pût y faire une emprise quelconque préjudiciable à autrui, ni les « empirier » (autre manière de préjudice) mais aussi que les chemins fussent entretenus et réparés d'où le système des corvées.

Au moyen âge, d'après Maurice Denuit, dans le comté de Hainaut morcelé par les terres féodales, se hérissaient des barrières. Les seigneurs, maîtres des chemins traversant leur domaine, trouvent une source de profit en multipliant les droits d'entrée. Aucune réglementation n'existait pour ces taxes routières. Elles étaient soumises au bon plaisir de leurs exploitants qui, souvent abusaient en exigeant des droits onéreux. Les recettes étaient destinées à l'entretien et pour dédommager les frais de construction de la route. A noter que les pèlerins étaient exemptes de la taxe.

Il a fallu attendre le code rural du 6 octobre 1791 pour voir la fin des corvées sur les chemins. Ce code transfère l'entretien des chemins des riverains à la commune. Le régime féodal est aboli et avec lui, la propriété privée des chemins. Sous l'ancien régime la voirie était organisée par les autorités locales et les provinces. Les français établirent un système centralisateur. Les lois des 15 mars 1790 et 25 août 1792 ont aboli tous les privilèges issus de l'ancien régime mais n'impliquaient pas la suppression des barrières.

En 1797, ils étendirent chez nous leur service des Ponts et Chaussées qui confia à des ingénieurs expérimentés la direction, le développement et l'entretien des routes.

Malheureusement les opérations militaires absorbaient la presque totalité des finances de la République. Il n'y eut donc que peu de progrès dans le réseau routier. L'impôt de la corvée a été supprimé en France par Louis XVI (1754-1793), roi de France de 1774 à 1791. Cependant après la domination française, d'après Maurice Denuit en page 87, l'impôt de la corvée réapparut dans certaines communes de Belgique. Il fallut la loi de 1841 pour y mettre fin définitivement.

Si à l'heure actuelle le pays est doté d'un réseau de routes très modernisé, il n'en fut pas toujours ainsi et on a peine à concevoir ce que nos ancêtres ont connu comme voies de communications. Dans le livre de Maurice Denuit en page 85, l'auteur donne une liste extraite d'un cartulaire du 16<sup>ème</sup> siècle « carta maria » des archives du Royaume à Mons. Elle a été publiée dans « Jadis » n° 4 à 1900 page 170 :

*« Cy après s'enssuit la grandeur des chemins en la comté du Haynault et quel largesse ils doibvent avoir :*

*Ung chemin réal (royal) C. pieds (cent)*

*Ung chemin de Marchiet à autre d'une ville à l'autre) L. pieds (50)*

*Ung chemin hauduillez (troupeaux) XXX pieds (30)*

*Ung chemin cacherez (de chasse) XV pieds (15)*

*Une kariere (un passage des chariots) X pieds (10)*

*Une voye de corps VII pieds (7)*

*Une sente à cheval V pieds (5)*

*Une sente à pied III pieds(3) ».*

Le pied est une unité de mesure de longueur anglo-saxonne valant 12 pouces soit 304,8 mm.

Le principal chemin de la commune fut depuis toujours celui de Binche qui relie d'une part Buvrines et d'autre part Lobbes, qui traverse la commune sur à peine une longueur de 3 kms. C'était le seul qui était carrossable en hiver.

L'entretien des chemins étaient confié aux seuls riverains propriétaires. Les échevins veillaient au bon entretien des routes et des chemins sur requête du bourgmestre. Ils condamnaient à l'amende, ceux qui n'avaient pas réparé les chemins le long de leurs propriétés, relevé les fossés, taillé les haies et comblé leurs fosses (nid de poule). Notez que pour toutes ces vacations, ils avaient droit à une rémunération. Les moyens de locomotion étant la plupart du temps des chars, chariots ou charrettes. Les réparations des routes se faisaient généralement en bois et en pierres par des volontaires sans rôle de prestation, souvent par les riverains ou les usagers de ces chemins.

D'après le livre du Crédit Communal « Hainaut d'hier et d'aujourd'hui », c'est en vertu d'un décret du 6 mars 1831 que les pouvoirs publics percevaient une taxe sur les routes du royaume. Elle était recouvrée selon un tarif tenant compte des paires de roues des voitures et du nombre d'animaux de trait (attelés ou non). L'endroit de la perception de la dite taxe était généralement appelée « barrière » nom qui existe encore en maints endroits.

Dans le livre de Monsieur le Comte de Buvrines ces barrières gardées par des « tenanciers » affermés qui percevaient une redevance variant de 5 à 25 centimes à l'entrée de chaque attelage. Cette recette servait uniquement à l'entretien des chemins et un contrôle du chargement des véhicules, en vue d'empêcher leurs détériorations. Lors de dégels, les barrières étaient baissées et on ne laissait passer, le cas échéant que les charges réduites.

La loi du 18 mars 1833, d'après le Crédit Communal, transforme ces dispositions et le produit des barrières est versé directement, au trésor de l'Etat. Dans « les rois au services de la patrie », on signale qu'une loi de 1860 supprimait tous les octrois, mais seulement la loi du 15 novembre 1866 abolissait les barrières de l'Etat et que la plupart des provinces s'empres-

de liquider aussi celles qu'elles possédaient encore. Le Hainaut en juge autrement et les maintient jusqu'à la suppression du droit des barrières sur les routes provinciales jusqu'à la décision du conseil prise en sa séance du 17 juillet 1873. Les dernières barrières en Hainaut furent supprimées en 1875.

En ce qui concerne Mont-Sainte-Geneviève la redevance était effectuée sur la route de Binche en face de la ferme Fievez, anciennement Gery Gourdin au rez-de-chaussée d'une petite habitation surélevée tardivement et enduite en façade, deux percements de type tournaisien dont une porte basse à clé millésime L.A.D. 1765, avec un œil de bœuf en pierre obturé. Comme un café existait à côté pour les voituriers se désaltérer, les habitants avaient dénommé l'endroit « èl contwar » (le comptoir).

Voici une liste de receveurs de douanes de Mont-Sainte-Geneviève, recueillie dans les archives de Georges Sauvage :

- Philippe Durant, né vers 1719, mort le 6 août 1794
- Jean Durant, né en Limousin (France) qui est décédé le 22 février 1797 à l'âge de 75 ans enterré le lendemain en notre cimetière
- Henri Joseph Macors né en 1745. En fonction en 1775, brigadier en date du 28 juillet 1798 jusqu'au 14 juin 1810, jour de son décès.

En date du 6 septembre 1840 l'administration déclare qu'avant 1830 il existait sur le territoire de la commune un seul chemin pavé nommé le chemin royal d'une longueur de 1194 mètres pavé dans toute son étendue lequel fait partie de la chaussée d'Anderleus à Thuin. A noter que le bois des loges a été dérodé en 1760 et que celui des pauvres en 1783 et 1828. Ceux-ci appartenant au Comte de Rodoan dont Charles Joseph Riche en 1801 était le garde forestier. De 1830 à 1840 le chemin dit de Binche à Thuin, long de 2510 mètres a été empierré sur une longueur de 35 mètres. Quant au chemin dit du village d'une longueur de 1000 mètres, il a été empierré de 50 mètres. Il avait été empierré aussi en 1833 sur 20 mètres, en 1837 sur 15 mètres et en 1839 sur 50 mètres.

Il fut décidé également au conseil communal du 25 août 1827 d'effectuer des travaux à la rue Grignart allant vers Bienne-lez-Happart. Ce chemin étant très sinueux, passant entièrement dans le bois, ces travaux permettront une meilleure aération en redressant le chemin sur toute sa longueur qui est de

128 perches et de 7 aunes entre les fossés (la perche est une ancienne mesure agraire qui valait 34,18 m<sup>2</sup> à Paris et l'aune environ 1,188 mètre).

Anciennement les personnes se déplaçaient principalement à pied. Afin de raccourcir les distances on empruntait des sentiers. Ces sentiers pour la plupart traversaient des prairies ou des champs. Pour les employer on avait muni le passage d'entrée d'un tourniquet, croix mobile posée horizontalement sur un piquet pour ne laisser passer que les piétons et une seule personne à la fois. Ces passages étaient souvent des servitudes qui grèvent le bien du propriétaire. Actuellement, avec les moyens de transports, ceux-ci sont pour la plupart délaissés et bon nombre traversant les champs, avec la venue des tracteurs ont été labourés, tant pis pour les promeneurs et les randonneurs.

Le 14 juin 1833 une circulaire du cadastre invite tous les propriétaires de consulter pendant un mois les plans placés à la commune en vue de déterminer l'exactitude de ce plan. Ces circulaires ont été distribués aux propriétaires par le garde champêtre qui perçoit à cet effet 3 francs par 25 bulletins distribués et rentrés.

C'est sur la carte de P.C Popp, que le plan fut établi. Il était un ancien contrôleur du cadastre, ingénieur géographe à Bruges, membre de l'académie nationale de Paris, qu'on a pu recensé plus de 36 chemins et sentiers dont voici l'énumération :

- Sentier des champs Alleuze
- Sentier de Mont Fayt
- Sentier de la fontaine barbouche
- Sentier de la cour
- Sentier de Bienne
- Sentier dit Hours
- Sentier du Saudodo
- Sentier de la cour du Mont
- Ruelle de bouhagne
- Ruelle des trous (rue des ruelles), cette rue reliait anciennement plusieurs petites ruelles. Actuellement se termine en cul de sac.
- Chemin de Hulpiau
- Chemin de Grignart

- Chemin de Mont Fayt
- Chemin Gromet, habité anciennement par Nicolas Gromez, décédé le 6 mars 1685 et Marie Gromez décédée le 12 avril 1692.
- Chemin du chêne à mouche
- Chemin du village
- Chemin de grypelotte
- Chemin de Haute Bise
- Chemin de Grivemée numéro 10 est interdite aux véhicules et attelages au bestiaux et chevaux par règlement de police en séance du 2 septembre 1933. Donc du presbytère au bon Dieu de pitié.
- Chemin d'Hayette : formée par de petites haies
- Chemin du sapin
- Vert chemin
- Chemin du moulin
- Chemin des cents pieds (reliant Epinois et Anderlues). Elle porte ce nom du fait de sa grande largeur. Elle n'a plus actuellement cette largeur mais en maintes endroits on retrouve encore les traces de son ancienne dimension
- Chemin de Hansnelle
- Chemin de Lobbes à Anderlues (noir chemin). A la demande de Léon Empain, industriel à Manage, relative à la suppression d'un sentier comprise entre le noir chemin (n°5) et le chemin des loges où elle aboutit. Autorisation accordée en date du 24 novembre 1934, moyennant une somme de 7.250 francs.
- Chemin de Lobbes à Anderlues. La réfection du chemin n°15 dit « des Bonniers » pour un montant de 298.370 francs. Sollicité au Crédit Communal un emprunt de 300.000 francs en réunion du conseil communal du 24 novembre 1960.
- Chemin du prés Benoît
- Chemin du bois de Leernes
- Chemin du fourneau
- Chemin de la maison au bois
- Chemin des terres à cailloux

Le détournement du sentier 50, demandée par Emile Lecomte située au lieu-dit « Petit culot » : cette demande fut refusée en date du 7 mai 1934.

Martial Durant