

Procès namurois du XVIII^e siècle

Marc RONVAUX

Les dossiers de procès sont souvent riches en informations historiques de première main. L'inventaire des dossiers de procès de Namur en appel au Grand Conseil des Pays-Bas à Malines, récemment réalisé pour le XVIII^e siècle, ouvre ainsi à la recherche une grande masse de documents inédits¹. Nous nous proposons, dans cette nouvelle rubrique, de donner un aperçu d'une série d'affaires choisies pour leur intérêt et leur curiosité. Elles relèvent toutes du droit privé, car les procès criminels n'étant en principe pas susceptibles d'appel, l'instance judiciaire suprême des Pays-Bas ne connaît pas des affaires criminelles namuroises.

1. L'entretien des chemins à Saint-Servais (1763)

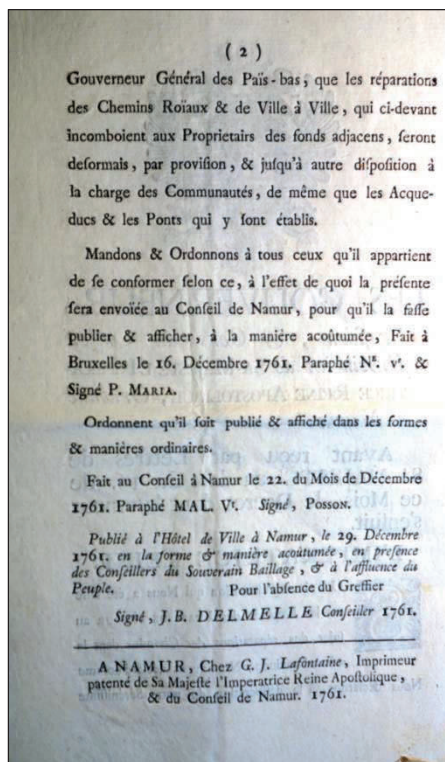
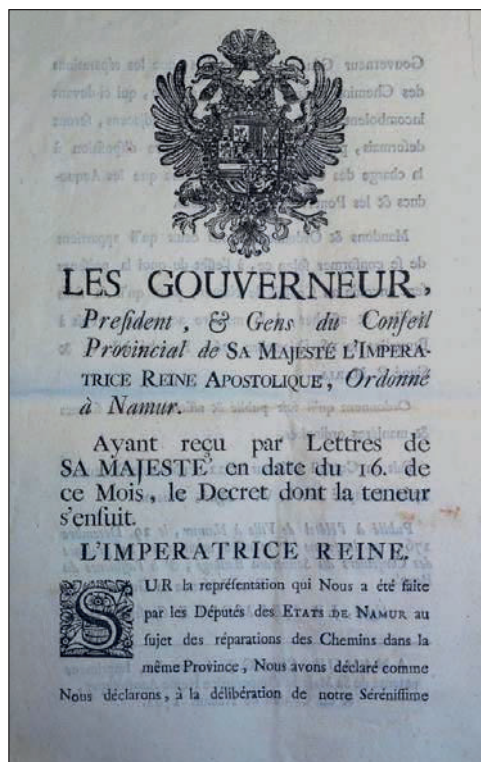
Ce premier procès oppose la communauté des habitants de Saint-Servais au Magistrat de Namur à propos de la charge de l'entretien du chemin royal traversant ce qui n'est alors qu'un village de la banlieue². Il faut savoir que les communautés rurales sont des plaideurs actifs, présents dans 10 % des procès inventoriés, et soucieux de faire valoir leurs intérêts matériels, fût-ce pour le principe. Leurs droits sont pleinement reconnus et leur liberté d'action est plus large dans le comté de Namur que dans d'autres principautés. Même les campagnes les plus reculées sont concernées : c'est que les ressources forestières et le pâturage sont capitaux pour les communautés, et surtout pour la survie de leurs membres les plus faibles. L'entretien des églises et presbytères est aussi un objet de conflit récurrent. Quant au Magistrat, il s'agit évidemment du pouvoir urbain de la ville de Namur, en la personne du maieur et des échevins.

La construction de nouvelles chaussées est un fait marquant dans nos régions au XVIII^e siècle. Dans le Namurois, la chaussée de Bruxelles est achevée en 1725, celle de Louvain commence en 1754 et la fameuse route Marie-Thérèse, qui mène à Luxembourg par Bouvignes et Beauraing, est mise en adjudication en 1760-

1. Sur le sujet, voir M. RONVAUX, « Le Grand Conseil de Malines et le droit ancien namurois », dans *Cahiers de Sambre et Meuse*, 2015-4, p. 215-238.

2. Bruxelles, Archives Générales du Royaume (AGR), *Grand Conseil des Pays-Bas à Malines, Dossiers de procès de Namur*, 4602, « Les communs habitants de Saint-Servais c. ceux du Magistrat de la ville de Namur, 1760-1763 ».

1761. Cette infrastructure occasionne d'importantes charges d'entretien, lesquelles posent un sérieux problème : c'est que traditionnellement, ce sont les riverains d'un chemin qui sont tenus de l'entretenir. Imaginons aujourd'hui les propriétaires des terrains traversés par les autoroutes obligés d'en supporter la dépense ! La charge, relativement supportable pour les anciens et modestes chemins, fussent-ils royaux, prend évidemment dans le cours du siècle une autre dimension avec les *pavées*, nouvelles chaussées de ville à ville. Divers placards royaux (1588, 1589 et 1723) mettent l'entretien des chemins publics et royaux, y compris les fossés et les ponts, à charge de « ceux qui ont leurs héritages y aboutissant », autrement dit ceux dont la propriété leur est contiguë. Le 14 mars 1731, le duc d'Ursel, gouverneur « du Pays et Comté de Namur », constatant que « les chemins publiques et Royaux étant fort délabrés et en mauvais état dans la plupart de cette Province », rappelle les édits antérieurs et donne un mois aux riverains pour « réparer, rétablir et entretenir lesdits Chemins, Ponts, et Pontelets, nettoyer, élargir, ouvrir et approfondir autant que besoin, les Rivierettes, Ruisseaux et Fossees ». On se rend compte cependant de ce que cette règle ancienne a d'excessif dans le contexte nouveau de développement du réseau routier, et un décret impérial 1761 (ci-dessous) change les règles du jeu : désormais, ce ne



seront plus aux riverains individuellement, mais bien aux communautés des pays traversés qu'incombera l'entretien des chemins royaux et de ville à ville.

C'est dans ce cadre que s'inscrit notre procès, traité à Malines de 1760 à 1763. Ce n'est pas le premier du genre. Deux ans plus tôt, des particuliers se sont opposés au maieur de Saint-Servais sur le même sujet³. Ce premier dossier contient d'ailleurs des informations intéressantes sur l'évolution de Saint-Servais au XVIII^e siècle, sa « pavée », mais aussi les moulins et la manufacture de papier. Il contient également la copie d'une sentence longuement motivée rendue en 1698 par le Conseil de Namur dans une affaire analogue ayant opposé Charles de Crivelly, écuyer, seigneur de Mazencourt au Magistrat de Namur. Mais revenons à nos moutons...

Le règlement ci-dessus est clair et ne donne pas lieu à contestation. Pour se libérer de leur obligation, les habitants de Saint-Servais doivent donc prouver que par un usage contraire, la ville de Namur a pris à sa charge l'entretien du chemin en cause. La prescription est en effet importante dans notre droit ancien : tout droit réel s'acquiert par la possession continue, ou se perd par l'absence d'usage, et ce pendant une durée que la coutume namuroise fixe en principe à 22 ans, ou 40 ans contre l'Église ou le Prince (l'État). La communauté villageoise perd son procès en première instance devant le Conseil provincial de Namur, qui la condamne le 23 juin 1757. Elle va en appel à Malines, osant une procédure qui peut lui coûter cher : outre les frais de justice et honoraires d'avocat, une amende pour « fol appel » de 60 florins est en effet imposée aux plaideurs déboutés de leur recours, en réalité les deux tiers d'entre eux. Ce procès s'avère bien plus lent que la moyenne, six ans au moins, puisque les pièces d'archives conservées s'étalent jusqu'à 1763.

Le chemin litigieux est celui qui longe le Houyoux du côté d'Hastedon – encore nommé aujourd'hui « l'ancienne route de Bruxelles » – et non la nouvelle chaussée pavée, qui passe par Sombreffe et Genappe. L'avocat de la communauté assure d'abord que la ville a bien, par le passé, assuré l'entretien du chemin, ce que prouvent des inscriptions dans de nombreux comptes urbains depuis 1596. Le problème est que la plus récente de ces mentions date de 1652, soit de plus d'un siècle, ce qui n'assure pas, loin s'en fait, une prescription continue. De plus, argumente l'avocat du Magistrat, un nommé Cailloux, ces documents anciens ne font état que de sommes très faibles sans rapport avec le coût d'entretien élevé d'un chemin inondable et montagneux. Qui plus est, elles sont globalisées pour plusieurs ouvrages ; ainsi en 1598, une dépense de 26 livres 6 sols porte sur deux chantiers, et si l'ouvrier est en effet payé pour « avoir refait le mas de pierre et raccommodé un chemin à St Servais que les eaux avaient gâtées », on ne sait ce qui se rapporte à ce travail et à l'autre.

3. *Ibid.*, 4180, « Les enfants de Paul Joseph Hockx c. Le mayeur de Saint-Servais, 1758 ».

Autre argument des appelants : il existe un avis du Magistrat lui-même, daté de 1722, disant que « les chemins aboutissant à la ville » sont à charge des états ou de la ville. L'avocat reconnaît que les chemins des faubourgs et le départ des grands chemins sont bien à sa charge, mais non tout chemin menant à la ville, sans quoi il n'y aurait pas de limite pour les villages environnants : « aboutissant » signifie « le bout par lequel une chose tient à une autre » et pas davantage...

La communauté se réfère ensuite à un précédent judiciaire : la ville de Namur a perdu un procès analogue devant la Cour du Feix⁴ contre la société des mines de plomb de Vedrin. La référence est pertinente, d'autant qu'il s'agissait d'une voie de même statut, l'ancien chemin royal vers Louvain également remplacé depuis par une grande chaussée, et à une distance comparable de la ville. Le contre-argument du Magistrat est plutôt faible : de toute façon, écrit-il, la ville ne consentira plus aucune dépense pour ce chemin, car depuis que la nouvelle chaussée est terminée, les transporteurs préfèrent l'emprunter en payant le droit de barrière plutôt que de « ruiner chevaux, chariots et harnais » sur l'ancienne route. L'avocat en profite pour rappeler que deux droits « de chars et charrettes » différents sont perçus à l'entrée des chaussées, droits qu'il ne faut pas abusivement confondre pour charger sa cliente : ce sont le « chaussage » ou droit de petite chaussée au profit du Magistrat, qui finance les voies et ponts d'entrée à la ville – financement très partiel, car la recette de ce péage n'est que de 300 florins par an pour un coût souvent supérieur à 1000 florins – et le « droit de chaussée » proprement dit, exigé par les états de la province et affecté aux grand-routes.

Dernier argument en faveur des villageois de Saint-Servais : la ville elle-même a récemment fait épandre des pierrailles sur le chemin en cause, reconnaissant donc implicitement avoir la charge de son entretien. Réponse de l'intimée : elle aurait préféré faire ces déversements de « décombres » sur un chemin placé sous sa responsabilité, comme dans les faubourgs immédiats de Namur, Heuvy, Keutures et Grande Herbatte, mais « la garnison s'y est opposée sous prétexte que cela rehausserait ce chemin et empêcherait les inondations que l'on fait en cas de siège ». Même obstacle de l'autorité militaire pour « le chemin du faubourg de Trieu, le long du glacis jusqu'à la porte de Fer sous prétexte que ce chemin était déjà plus haut que le glacis », et pour la porte Saint-Nicolas.

La cause, on le comprend, n'est pas évidente, et le Grand Conseil de Malines rend le 13 août 1763 une décision avant dire droit ordonnant aux parties de comparaître devant commis pour instruction complémentaire : il s'agit de vérifier « que les intimés seraient dans l'obligation d'entretenir et réparer le grand chemin de Saint-Servais dont question au procès, soit du chef des droits de chaussage

4. La Cour du Feix est une des hautes cours du comté. De ses origines (le *fiscus*, ou fisc étant le domaine du prince), elle garde la mainmise sur les droits domaniaux (chemins, cours d'eau). Elle a aussi juridiction sur la mairie de Feix, c'est-à-dire le nord du comté et certains faubourgs de la ville (La Plante, une partie de Salzinnes, le Champeau et le périmètre des fortifications du château).

qu'ils lèvent aux portes de la ville, ou d'une possession suffisante à prescrire, ou à cause que les intimés entretiendraient tous les chemins pareils dans la banlieue qui conduisent à ladite ville »⁵.

On ne connaîtra malheureusement jamais le fin mot de l'histoire : nous n'avons pas retrouvé dans les grands registres de *dicta* conservés aux Archives Générales du Royaume un arrêt définitif relatif à cette affaire. Il est très possible, ce qui était fréquent, qu'un désistement ou un accord amiable soit intervenu.



▲ Joseph-Johann-Franz, comte de Ferraris, Carte de cabinet des Pays-Bas autrichiens, 1771-1778, détail du feuillet n° 116 (KBR).



5. AGR, Grand Conseil de Malines, *Dicta*, T. 107, 1043.