avaient été pris pour la route même, sans égard à la valeur des matériaux extraits de ces terrains; mais si les entrepreneurs se sont emparés d'une carrière en exploitation, alors les matériaux sont évalués d'après leurs prix courans, abstraction faite des besoins de la route pour laquelle ils seront pris ou des constructions auxquelles on les destine (*idem*, art. 55).

Les experts, pour l'évaluation de l'indemnité, sont nommés, l'un par le propriétaire, et l'autre par le préfet; le tiers-expert, s'il en est besoin, est de droit l'ingénieur en chef du département. S'il y a des concessionnaires, un expert est nommé par le propriétaire, l'autre par le concessionnaire, et le tiers-expert par le préfet (*idem*, art. 56).

Mais en admettant le principe de l'indemnité, la loi n'a pas voulu cependant que le propriétaire pût s'enrichir aux dépens de l'état; elle a donc décidé que, lorsque la route ou les constructions faites donnent une plus-value à sa propriété, on doit faire entrer en compensation cette plus-value des propriétés qui lui restent, jusqu'à due concurrence avec l'indemnité qui lui est due à raison des terrains occupés (loi du 16 sept. 1807, art. 64).

Quant aux contestations qui peuvent s'élever à cet égard entre les particuliers et l'administration, il faut distinguer : si les propriétaires du fonds s'opposaient à l'exécution des fouilles, c'est le préfet qui devrait donner les ordres nécessaires pour faire cesser l'opposition des propriétaires à l'exercice de cette servitude légale, les faire, au besoin, traduire en police correctionnelle pour s'y voir punir de leur acte de rébellion.

Mais s'il n'y a pas d'opposition à la prise des matériaux, et qu'il n'y ait pas, toutefois, d'accord amiable entre l'administration et les propriétaires, il faut encore distinguer : si l'état s'empare définitivement d'une portion de terrain appartenant aux propriétaires riverains, il faut qu'il procède, sauf l'exception prévue par l'article 10 de la loi du 28 juillet 1824, suivant les dispositions de la loi du 7 juillet 1833, relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique, et l'indemnité est prononcée par les tribunaux. Mais s'il s'agit seulement de fixer l'indemnité due aux propriétaires pour fouille ou occupation temporaire de terrain, c'est le conseil de préfecture qui est seul compétent, conformément à la loi du 28 pluviôse an VIII (PROUDHON, *Traité du domaine public*, n° 309 et suiv.).

Il en serait autrement si les travaux n'avaient été entrepris que dans l'intérêt d'une commune, tels, par exemple, que la construction d'une église ou d'une salle de spectacle. Alors, quoique l'adjudication en eût été faite en présence de l'administration, et avec les solennités qu'on emploie dans les marchés des travaux qui s'exécutent pour le compte de l'état, les constructeurs n'auraient plus le droit d'envahir les propriétés particulières, et les difficultés resteraient soumises aux règles du droit commun; elles devraient être portées devant les tribunaux, parce qu'il ne s'agirait plus d'un intérêt public.

## SECTION VII. — *Des servitudes rurales.*

Les servitudes rurales sont aussi des droits modificatifs de la propriété. On appelle ainsi celles qui sont établies pour l'usage des fonds de terre (C. c., 687).

Les servitudes rurales ont pour objet, l'utilité publique, ou communale, ou l'utilité des particuliers. (C. c., 649.)

### § Ier. — Servitudes d'intérêt public ou communal.

Ces servitudes sont assez nombreuses: ce sont: 1° le marche-pied ou chemin de halage, le long des rivières navigables et flottables; 2° le parcours et la vaine pâture de commune à commune; 3° l'essartement; 4° et enfin l'alignement. Il y a encore deux autres espèces de servitudes imposées aux propriétaires riverains des canaux ou des routes, et qui consistent pour les premiers, à souffrir le rejet des matières provenant du curage des fossés ou canaux, et pour les deuxièmes à supporter les fouilles et extractions de matériaux nécessaires à la confection et aux réparations des routes ou édifices publics. Nous avons déjà parlé de ces deux dernières espèces de charges foncières, nous nous bornerons donc à nous occuper ici des quatre autres espèces de servitudes, d'utilité publique ou communale.

#### 1° *Chemin de halage.*

Haler des bateaux, c'est les faire tirer par des hommes ou des chevaux, soit pour leur faire remonter une rivière, soit pour accélérer leur marche en descendant.

Le marche-pied ou chemin de halage est l'espace nécessaire pour haler les bateaux; il doit être conforme aux réglemens et aux besoins de la navigation, et c'est toujours au préfet du département à en régler la largeur.

Il doit y avoir, autant que possible, deux chemins de halage, le long des rivières navigables : l'un principal établi sur le bord où se tirent les bateaux; il doit avoir en général 8 mètres ou 24 pieds, sans pouvoir planter arbres, ni tenir clôtures plus près que 30 pieds du côté où les bateaux se tirent: l'autre moins considérable sur la rive opposée; sa largeur commune devait être de 10 pieds (édit du mois d'août 1607, ordonn. de 1669, et décret du 22 janvier 1809).

Telle est l'étendue de cette servitude: les propriétaires doivent en thèse générale, pour le passage des chevaux de trait et pour les facilités de la navigation, souffrir un chemin de 24 pieds de largeur du côté où s'exerce le tirage des bateaux, et reculer encore toute clôture et plantation à 6 pieds plus loin. Mais l'administration peut toujours restreindre la largeur des chemins de halage, lorsque le service n'en souffre pas, surtout quand il y a des clôtures, murailles et travaux d'art à détruire.

Lorsque l'administration juge utile de transporter le halage d'une rive sur l'autre, et qu'on est force ainsi d'aggraver la servi-