

sont propriétaires (1). L'arrêtiste a l'air de gourmander les juges qui ont osé s'écarter d'une opinion consacrée définitivement par la cour de cassation. Il serait inutile, dit-il, de remettre cette jurisprudence en discussion; c'est donc d'après le système adopté par la cour suprême qu'il faut aujourd'hui apprécier les prétentions des riverains. Non, c'est d'après la loi, et si les juges ont la conviction que la cour de cassation s'est trompée, leur devoir est de ne pas plier sous une jurisprudence que la cour elle-même peut abandonner. Il ne faut pas prêcher le respect de la jurisprudence, il faut prêcher le respect de la loi.

VI. *Des chemins, routes et rues.*

28. Quels sont les chemins qui font partie du domaine public? Ceux, dit l'article 538, qui sont à la charge de l'Etat. Ces mots ne se trouvaient pas dans le projet, emprunté à la loi du 1^{er} décembre 1790. Sous l'empire de cette loi, il y avait doute sur le point de savoir si les chemins vicinaux, qui sont aussi des chemins publics, appartenaient à l'Etat ou aux communes. Les auteurs du code ont voulu trancher cette difficulté. En principe, la route appartient toujours au domaine public, puisqu'elle est destinée à l'usage du public; mais elle est dans le domaine de l'Etat, des provinces ou des communes, selon qu'elle a été construite sur le sol de l'Etat, d'une province ou d'une commune (2).

Les rues des villes appartiennent régulièrement au domaine public de la commune, puisqu'elles sont construites sur un sol qui est propriété de la commune. Il y a cependant des rues qui sont le prolongement d'une grande voie de communication, et qui, comme telles, appartiennent à la grande voirie et non à la voirie vicinale. Elles font, à ce titre, partie du domaine public de l'Etat, car elles sont à sa charge, comme le dit l'article 538 (3).

(1) Jugement du 22 février 1866 (Dalloz, 1869, 1, 442).

(2) Séance du conseil d'Etat du 20 vendémiaire an XII, n° 21 (Locre, t. IV, p. 23).

(3) Dalloz, au mot *Voirie par terre*, nos 1475 et 1533.

VII. *Des voies concédées.*

29. Les canaux, les routes, les chemins de fer peuvent être construits par voie de concession. A qui appartiennent les voies concédées pendant la durée de la concession? Quels sont les droits des concessionnaires? Il y a une grande diversité d'avis sur cette difficile question; la doctrine n'a rien de précis, et la jurisprudence est parfois contradictoire. Nous commencerons par déterminer quelle est la position des concessionnaires, d'après le cahier des charges usité en France. Le droit est le même en Belgique (1).

Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances sont achetés et payés par la compagnie concessionnaire (art. 21). Voilà un premier point qui est capital dans le débat sur la propriété des voies concédées. Nous venons de dire que les chemins publics appartiennent à l'Etat, aux provinces ou aux communes, parce que c'est l'Etat, la province ou la commune qui est propriétaire du sol. Qui est propriétaire du terrain sur lequel un chemin de fer est construit? Evidemment la compagnie concessionnaire, puisque c'est elle qui achète, et c'est bien l'acheteur qui est propriétaire. Dira-t-on que la compagnie achète pour l'Etat et en son nom? Le cahier des charges ne dit pas cela; l'Etat n'intervient que pour faire la concession et pour déclarer que la voie à construire est d'utilité publique. Quelle est la conséquence qui en résulte? L'article 22 du cahier des charges répond à notre question: « L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux, de tous les droits que les lois confèrent à l'administration en matière de travaux publics, pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation. » Ainsi la compagnie a le pouvoir d'exproprier, mais c'est elle qui achète les terrains expropriés et qui les paye; que l'achat se fasse de gré à gré ou par jugement, cela ne change rien au droit de l'acheteur; c'est toujours lui qui est propriétaire.

(1) Dalloz, au mot *Voirie par chemin de fer*, n° 97, p. 881 et suiv.

Le chemin de fer construit, aux frais de la compagnie, sur un terrain qui lui appartient, est par cela même sa propriété. Mais c'est une propriété d'une nature toute spéciale. Elle a une destination publique : c'est dire que c'est une propriété limitée, subordonnée au service public, pour lequel la voie a été concédée. Il va sans dire que la compagnie ne peut pas changer cette destination; et elle doit aussi entretenir et réparer le chemin de fer et ses dépendances, afin que le service soit assuré. Elle est, à cet égard, soumise au contrôle permanent de l'administration (art. 34). Son droit consiste à percevoir les péages pendant le terme stipulé dans l'acte de concession : la durée habituelle est de quatre-vingt-dix-neuf ans (art. 35).

« A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement est subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits » (art. 36). Quels sont ces droits auxquels l'Etat est subrogé? La disposition que nous venons de transcrire nous le dit : c'est le droit de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, c'est-à-dire le droit de propriété. Sur les *dépendances*, la compagnie n'a pas d'autre droit; sur le chemin de fer, elle avait, pendant la durée de la concession, le droit de percevoir des péages; mais ce droit a cessé par le fait seul de l'expiration de la concession : la compagnie ne peut pas subroger l'Etat à des droits qu'elle n'a pas. Donc en parlant de subrogation aux droits de la compagnie, le cahier de charges ne peut entendre que la propriété du sol. Il arrive parfois que la compagnie cède ses droits à l'Etat avant l'expiration de sa concession. Comment appelle-t-on ce contrat? On dit que l'Etat rachète le chemin de fer : donc la compagnie vend, donc elle est propriétaire.

30. La loi française du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer a-t-elle modifié les principes généraux, et en quel sens? Aux termes de l'article 1^{er}, les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie. On voit que pour ce qui regarde la voirie, les chemins de fer concédés sont assimilés aux chemins de

fer construits par l'Etat. Quelle est la portée de ce principe? Lors de la discussion, il a été dit et répété que les chemins de fer devaient être considérés comme une dépendance du domaine public, et qu'à ce titre ils étaient imprescriptibles (1). Cela semble décider la question contre les principes généraux, et contre les dispositions du cahier de charges que nous venons d'invoquer. La cour de cassation l'a jugé ainsi en cassant un jugement du tribunal de la Seine. Il avait semblé aux juges de première instance que, d'après les clauses du cahier de charges, la compagnie était propriétaire, et cette propriété ne lui paraissait pas incompatible avec la destination publique du chemin de fer, puisque le droit des concessionnaires était limité et dominé en quelque sorte par le droit de l'Etat. La cour de cassation se basa sur la loi de 1845 et sur l'assimilation qui y est faite des chemins construits et des chemins concédés par l'Etat. Voici le principe qu'elle en déduit. Les compagnies ne font que se charger d'une entreprise de travaux publics exécutés par les ordres, sur les plans, sous la direction et pour le compte de l'Etat, qui les reçoit après achèvement et indemnise les compagnies en leur concédant, pendant un temps déterminé, la perception privilégiée des péages, d'après des tarifs arrêtés entre les parties contractantes. La conséquence qui découle de ce principe, quant à la propriété, est évidente. Elle est immédiatement acquise à l'Etat; quant au droit des compagnies, il est limité aux produits du chemin de fer; ce droit est donc purement mobilier. Le tribunal de la Seine avait décidé que si on ne voulait pas admettre que les compagnies fussent propriétaires, il fallait au moins leur reconnaître un droit de jouissance immobilière. Non, dit la cour de cassation; les concessionnaires n'ont ni usufruit, ni emphytéose, ni aucun droit immobilier emportant un démembrement de la propriété publique (2).

31. Nous constatons les principes contraires, et nous ne sommes pas au bout des contradictions. La cour de

(1) *Moniteur* du 2 avril 1844 (Daloz, 1845, 3, 164).

(2) Arrêt de cassation du 15 mai 1861 (Daloz, 1861, 1, 225).

cassation paraît croire qu'il est impossible qu'une voie de communication soit dans le domaine des particuliers. Cependant elle-même a décidé que le canal du Midi est propriété privée; ce qui n'empêche pas qu'il fasse partie de la grande voirie (n° 14). Il n'y a donc pas incompatibilité absolue à ce qu'une voie publique appartienne aux concessionnaires. Assistons un instant aux variations de la jurisprudence en matière de canaux concédés. On lit dans un Recueil qui résume la doctrine régnante et la jurisprudence : « Les jurisconsultes sont d'accord pour regarder comme une propriété privée les canaux ordonnés par l'Etat, mais construits par les particuliers à leurs compte et risques. Toutefois, si ces canaux ne sont pas rangés dans le domaine public, ils sont grevés d'une servitude qui consiste dans l'obligation de rester en l'état de canaux à perpétuité, et de s'ouvrir pour tous ceux qui veulent y passer. En outre, l'Etat exerce sur ces canaux une autorité de police et de surveillance générale qui tient à ce que les canaux sont de véritables chemins publics (1). » Si les concessionnaires d'un canal en peuvent avoir la propriété perpétuelle, bien qu'il reste affecté au service public, pourquoi les concessionnaires d'un chemin de fer ne pourraient-ils pas en avoir le domaine pendant quatre-vingt-dix-neuf ans?

La cour de cassation a consacré cette doctrine dans les termes mêmes que nous venons de transcrire. Elle pose comme principe que des canaux peuvent être propriété particulière, tout en étant grevés de la servitude perpétuelle de rester en cet état et de livrer passage à tous ceux qui le réclament, conformément aux règlements et aux tarifs (2). La cour de cassation a encore jugé, à propos du canal du Midi, que si, sous le rapport de la navigation, les canaux sont une dépendance du *domaine public*, rien ne s'oppose néanmoins à ce qu'un canal construit par un particulier ou une compagnie, en vertu de la concession de l'Etat, puisse constituer, dans les mains du concessionnaire,

(1) Dalloz, au mot *Eaux*, n° 161.

(2) Arrêt de rejet du 5 mars 1829 (Dalloz, au mot *Eaux*, n° 164, 1°).

une *propriété privée* (1). Voilà donc une voie de communication qui est tout ensemble du *domaine public* et propriété privée. Pourquoi n'en serait-il pas de même des chemins de fer concédés à temps? Est-ce que la perpétuité influencerait sur la question de propriété? Non, certes; car s'il peut y avoir à perpétuité sur un canal une double propriété, le domaine public et le domaine privé, à plus forte raison cela se conçoit-il pendant un temps limité. Quelle sera la part des concessionnaires, quelle sera la part de l'Etat? On peut dire, en principe, que les concessionnaires peuvent faire de leur propriété tout usage qui est compatible avec la destination publique. C'est ainsi que la cour de cassation a décidé que les concessionnaires du canal du Midi avaient pu valablement établir une servitude sur le canal, cette servitude ne nuisant en rien à la navigation. Si les concessionnaires peuvent grever d'une servitude la voie concédée, c'est qu'ils sont propriétaires de la voie, car le propriétaire seul peut établir une servitude. Cependant telle est l'incertitude qui règne dans cette matière, que dans un exposé des motifs présenté à la chambre des députés en 1841, on nie que les terrains acquis par les concessionnaires leur appartiennent, on les revendique pour le domaine public (2). Pour achever ce chaos d'opinions, un excellent auteur prétend que les arrêts mêmes qui décident que les canaux sont propriété privée, consacrent le principe du domaine public (3). Oui, mais ils admettent aussi le domaine privé. Que cela choque nos idées, soit. Toujours est-il que telle est la jurisprudence concernant la propriété des canaux concédés; et nous ne voyons pas comment on la concilierait avec la jurisprudence sur les chemins de fer.

32. La jurisprudence s'est modifiée; pour mieux dire, a mesure que de nouvelles questions se sont présentées, de nouvelles faces du difficile problème qu'il s'agit de résoudre se sont révélées, et les cours se sont aperçues qu'il ne recevait pas de solution absolue. A s'en tenir à l'arrêt

(1) Arrêt de rejet du 7 novembre 1865 (Dalloz, 1866, 1, 254).

(2) Dalloz, au mot *Voirie par eau*, n° 153.

(3) Aubry et Rau, t. 11, p. 40 et notes 12 et 13.

qui a décidé que les concessionnaires n'ont qu'un droit mobilier, on pouvait croire que la concession n'est qu'un bail qui assure au preneur la jouissance des péages, la propriété et la possession restant à l'Etat. Cela a été soutenu devant la cour de cassation; et on en concluait que les concessionnaires ne pouvaient pas même intenter une action possessoire. C'était pousser jusque dans ses conséquences extrêmes le principe consacré par la cour suprême. La conséquence était inadmissible. Si l'on revendique le domaine des chemins de fer pour l'Etat, c'est pour garantir tous les intérêts qui se rattachent à une voie de communication aussi importante que le sont les voies ferrées. Mais refuser aux compagnies le droit d'intenter les actions possessoires, c'est précisément compromettre les intérêts que l'on veut sauvegarder. Est-ce que l'Etat peut agir au possessoire sur tous les points du territoire? Les compagnies sont intéressées à réprimer les usurpations, il importe donc qu'elles puissent agir. Mais en ont-elles le droit? Non, si elles n'ont qu'un droit mobilier; il faut qu'elles aient une possession, et une possession à titre de maître. La cour de cassation revint sur ses pas; elle nie que les concessionnaires soient possesseurs précaires; elle persiste à considérer l'Etat comme seul propriétaire des voies ferrées; mais du moins les compagnies ont le droit de les exploiter à leur profit; elles ont donc le droit et même l'obligation de veiller à la conservation de tout ce qui forme l'objet de la concession; or, les actions possessoires sont essentiellement des actes de conservation et d'administration. Cela décide la question (1).

C'est un premier pas vers une doctrine nouvelle. Les motifs donnés par la cour ne justifient pas suffisamment sa décision. On pourrait dire des fermiers ce que la cour dit des concessionnaires; quant à la difficulté d'agir, ce n'est évidemment pas un motif de droit. Il faut aller plus loin, et reconnaître aux concessionnaires une espèce de propriété. La jurisprudence est toujours hésitante: elle penche

(1) Arrêt de rejet du 5 novembre 1867 (Dalloz, 1868, 1, 117), rendu sur un rapport remarquable du conseiller Calmètes.

plutôt vers le système opposé. Il a été jugé que les compagnies n'ont pas qualité pour exercer les actions réelles tendant à obtenir la suppression de servitudes dont seraient grevés les terrains par elle acquis: c'est une conséquence rigoureuse du principe qui dénie aux compagnies tout droit de propriété. La cour de Douai va jusqu'à dire que les concessionnaires ne jouissent qu'à titre purement précaire (1). En ce point elle est en opposition avec l'arrêt de la cour de cassation que nous venons de rapporter: preuve qu'il n'y a encore rien de précis ni d'arrêté dans la doctrine des tribunaux.

La cour n'est-elle pas allée trop loin en refusant aux compagnies toute action réelle? On lit dans tous les cahiers de charges (art. 29) que les compagnies sont autorisées, pour mieux dire, qu'elles sont obligées de faire procéder à leurs frais au bornage contradictoire de toutes les propriétés qui constituent le chemin de fer; l'Etat n'intervient pas même, bien que ses droits puissent être compromis par le bornage. N'est-ce pas une preuve que les concessionnaires sont plus que possesseurs précaires? qu'ils ont une espèce de propriété? En effet, l'action en bornage dérive du droit de domaine: « Tout propriétaire, dit l'article 646, peut obliger son voisin au bornage de leurs propriétés contiguës. » Nous aboutissons toujours à la même conclusion, c'est que les compagnies ont une espèce de propriété.

33. La compagnie concessionnaire peut-elle vendre? Il va sans dire qu'il n'est pas question de disposer de tout ou partie des terrains qui composent le chemin de fer et ses dépendances, en ce sens que la chose vendue soit employée à un autre usage que celui auquel elle est destinée par l'acte de concession. Le concessionnaire n'a pas le droit de changer la destination de la voie de communication dont l'exploitation lui a été concédée; et on ne peut transporter à d'autres plus de droits qu'on n'en a soi-même. De là suit que le concessionnaire n'a pas le droit de vendre des terrains détachés; en ce sens la voie ferrée et ses dépendances

(1) Douai, 9 mars 1857 (Dalloz, 1857, 2, 145).

dances sont inaliénables et partant imprescriptibles (1). Mais rien n'empêche que le concessionnaire ne cède les droits qu'il a. Le bail lui-même est cessible, à plus forte raison l'espèce de propriété que nous reconnaissons au concessionnaire : bien entendu que l'acheteur reçoit la chose grevée de la charge qui résulte de la concession. La seule question qui puisse être débattue est celle de savoir si la vente du chemin de fer peut avoir lieu sans autorisation du gouvernement. D'ordinaire le cahier des charges prévoit la difficulté et exige une autorisation. Même en l'absence d'une clause spéciale, il faudrait le décider ainsi (2). Le concédant n'a de droit qu'en vertu d'un acte de l'autorité publique; il est de l'essence de la concession que le gouvernement agrée le concessionnaire; il doit donc aussi agréer l'acheteur, puisque celui-ci prend la place du cédant. Le tribunal de la Seine avait proposé une distinction : il admettait que la concession même, acte de l'autorité publique, ne pouvait passer d'une main à l'autre sans l'intervention de cette même autorité; mais il pensait que le concessionnaire pouvait céder les droits qu'il tenait de la concession. Cette distinction, bien qu'elle n'ait pas été repoussée formellement par la cour de Paris, ni par la cour de cassation (3), ne saurait être admise. En effet, c'est précisément parce que la concession donne le droit d'exploiter au profit d'un particulier une voie de communication que le gouvernement doit l'autoriser : le droit d'exploiter, c'est toute la concession. Donc l'autorité publique qui autorise la concession primitive doit aussi autoriser la vente qui en serait faite.

34. Le chemin de fer peut-il être saisi par les créanciers des concessionnaires? En principe et d'après le droit commun, la question doit être décidée affirmativement. Les biens qui peuvent être vendus peuvent aussi être saisis.

(1) Décidé ainsi, en matière de canaux concédés, par un arrêt de rejet du 22 août 1837 (Daloz, au mot *Domaine public*, n° 47, 4°).

(2) Décidé ainsi, implicitement, par un arrêt de rejet du 15 mai 1861 (Daloz, 1861, 1, 225).

(3) Paris, 12 février 1856 et arrêt de rejet du 14 février 1859 (Daloz, 1856, 2, 181 et 1859, 1, 116). Comparez Daloz, au mot *Voirie par chemins de fer*, n° 188.

Or, nous venons de dire en quel sens la vente est permise. Dans le même sens, la saisie doit l'être. Il faut d'abord que ce soit le chemin de fer en son entier que l'on expose; la concession n'ayant pas été faite par parties, est par cela même indivisible. Il faut de plus que l'adjudicataire obtienne l'autorisation du gouvernement, car il ne peut pas y avoir de vente sans cette autorisation; la vente forcée, de même que la vente volontaire, se fait donc sous la condition suspensive du consentement de l'autorité publique (1). Il y a une décision contraire du tribunal de la Seine (2). Le jugement part du principe que le concessionnaire n'est pas le véritable propriétaire du terrain sur lequel le chemin de fer est établi. Non, si l'on entend par propriété celle qui est définie par l'article 644. Oui, si l'on admet qu'il y a une propriété limitée, subordonnée à une destination publique. En ce sens il n'est pas vrai de dire que les chemins de fer ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, qu'ils ne peuvent être vendus. La vente de la concession est admise, même par le cahier des charges; et si le chemin de fer peut être cédé par vente volontaire, pourquoi pas par vente forcée? Le tribunal ajoute que la destruction de la moindre parcelle de la voie ferrée détruirait la voie, ce qui serait en opposition évidente avec la création du chemin. Nous avons répondu d'avance à l'argument, et l'on s'étonne que l'objection ait été faite. Qui donc songe à permettre la saisie d'un chemin de fer par pièces et morceaux? La concession passe dans les mains de l'adjudicataire telle qu'elle était dans les mains du concessionnaire; partant l'intérêt public est hors de cause; il est sauvegardé par l'intervention du gouvernement, sans laquelle il ne peut y avoir de mutation dans la personne du concessionnaire.

35. Quelle est, en définitive, la nature de la concession? Quel est le droit du concessionnaire? Nous croyons

(1) Lyon, 20 février 1840 (Daloz, au mot *Vente publique d'immeubles*, n° 79).

(2) Jugement du tribunal de la Seine du 27 juillet 1850 (Daloz, 1851, 5, 78). Daloz approuve la décision (au mot *Voirie par chemins de fer*, n° 186).

qu'il est impossible d'appliquer aux voies concédées les principes qui régissent la propriété et ses démembrements. Les jurisconsultes l'ont essayé, mais ils ne sont pas parvenus à préciser la nature du droit. Cotelle enseigne que les voies concédées font partie du domaine public; et il admet aussi que les compagnies y acquièrent un droit immobilier. Comment qualifiera-t-on ce droit? L'auteur dit que c'est un domaine utile, un usufruit : les deux expressions sont contradictoires; s'il y a usufruit, le domaine tout entier, sauf la jouissance, est dans les mains du nu propriétaire : on ne peut donc avoir tout ensemble le domaine utile d'une chose et l'usufruit. Ailleurs l'auteur dit qu'une concession de travaux publics peut devenir un titre de propriété (1). Cela est vague et contradictoire. Y a-t-il propriété, ou n'y en a-t-il pas? Delalleau dit que c'est un véritable usufruit (2), ce qui implique que l'Etat est propriétaire. Supposons qu'il le soit; ce ne serait pas une propriété ordinaire, la voie concédée ferait partie du domaine public; pourquoi? Parce qu'elle n'est pas susceptible de propriété privée, comme le dit l'article 538; or, ce qui n'est pas susceptible d'appropriation n'est pas susceptible d'un droit réel. On voit qu'il est impossible d'appliquer à la concession les notions de notre droit privé. Proudhon, Solon et Dufour disent que la concession ne donne au concessionnaire qu'une possession purement précaire (3). C'est dire que le concessionnaire n'a aucun droit, car la possession précaire n'en donne aucun. Cela est inadmissible, alors que les concessionnaires ont le droit de percevoir des péages pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, et qu'ils ont le droit de posséder pendant ce long espace de temps.

On chercherait vainement à qualifier le droit des concessionnaires en restant dans les limites du droit commun. La raison en est que le droit commun ne connaît qu'une espèce de propriété, le domaine absolu avec ses démembrements;

(1) Cotelle, *Droit administratif*, t. IV, n° 57; t. II, nos 4 et 5, et t. I, nos 19 et suiv.

(2) Delalleau, dans la *Revue de législation*, t. V, p. 140.

(3) Proudhon, *Traité du domaine public*, t. 1^{er}, p. 281; Solon, *Répertoire des juridictions*, au mot *Concession*, n° 11 et au mot *Canaux*, n° 9; Dufour, *Traité de droit administratif*, t. II, p. 422, n° 2823.

brements; à côté de ce domaine privé, il admet un domaine public qui n'est pas un vrai domaine; mais le droit commun ignore une propriété qui serait tout ensemble propriété privée et domaine public. C'est dire que la concession a créé un droit nouveau, dont le législateur jusqu'ici n'a pas réglé les effets. Dans le silence de la loi, les interprètes essayent péniblement d'appliquer les notions du droit commun, mais l'œuvre est contradictoire et par suite impossible : peut-il être question du droit commun dans un état de choses qui est tout à fait exceptionnel? Concluons avec la cour de cassation que « les chemins de fer étant une création nouvelle, les droits des compagnies concessionnaires de ces voies de communication ne sauraient être régis d'aucune manière par les principes du droit ancien ou par ceux du code Napoléon (1). »

VIII. Des forteresses.

36. Aux termes de l'article 540, « les portes, murs, fossés, remparts des places de guerre et des forteresses font aussi partie du domaine public. » L'article 541 ajoute : « *Il en est de même* des terrains, des fortifications et des remparts des places qui ne sont plus places de guerre : ils appartiennent à l'Etat, s'ils n'ont été valablement aliénés, ou si la propriété n'en a pas été prescrite contre lui. » On a remarqué que cette disposition est inexacte et même contradictoire; les mots *il en est de même* impliquent que les terrains des places qui ne sont plus places de guerre appartiennent au *domaine public*, ce qui n'est pas; là où il n'y a pas de destination publique, il ne saurait être question d'un domaine public; aussi l'article 541 dit-il que ces terrains appartiennent à l'Etat, c'est-à-dire à l'Etat considéré comme propriétaire ou, comme nous disons, au domaine privé de l'Etat. Cette inexactitude de rédaction vient de ce que les auteurs du code ont reproduit littéralement la loi du 1^{er} décembre 1790, et cette loi ne faisait aucune distinction entre les différents biens compris dans

(1) Arrêt de rejet du 5 novembre 1867 (Daloz, 1868, 1, 120).