

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عنوان المذكرة:

النظام القانوني للطرق

مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون البيئة والتعمير

إشراف الأستاذ:

- كريد محمد الصالح

إعداد الطالبة:

• عليوش قريوع نوال

لجنة المناقشة:

- رئيسا

▪ الأستاذة / ليتيم نادية

- مشرفا ومقررا

▪ الأستاذ / كريد محمد الصالح

- مناقشا

▪ الاستاذ / بوصيدة فيصل

دورة جوان 2018

شكر و تقدير

الحمد لله الذي أنارنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب

ووفقنا في إنجاز هذا العمل

نتوجه بجزير الشكر و الامتنان إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد في

إنجاز هذا العمل المتواضع

و نخص بالذكر الأستاذ المشرف " كريد محمد صالح " الذي لم يبخل

علينا بتوجيهاته و نصائحه القيمة الذي كان عون لي في إتمام هذا

البحث

فأتمنى له المزيد من النجاح و الاستحقاقات

أولاً وأخيراً في البد والختام صلى اله على سيدنا محمد وآله وصحبه وسلم

إهداء

الحمد لله رب العالمين و صلاة و السلام على خاتم الانبياء و المرسلين أهدى عملي

هذا إلى:

من ربتي و انارت دربي و أعانتني بالصلوات و الدعوات إلى أعلى إنسانه في هذا

الوجود أمي الحبيبة

الى من عمل بكد في سبيلي و عملني معنى الكفاح و أوصلني الى ما أنا عليه أبي

الكريم

الى أقرب إنسان لقلبي :

الى أخي : نور الدين

الى أختي: رميساء

وإلى كل من يحبني

و الحمد لله تعالى الذي أمدني بالقوة للوصول إلى هنا

مقدمة

الثابت اليوم وبشكل متفق عليه أن العمل على تنظيم وحماية الطريق أصبح ضرورة من الضروريات الأساسية في وقتنا الحالي، إذ تعد الطريق هي العمود الفقري للبلاد والذي تتمحور حوله وحدة الدول، فالطريق البرية هي عبارة عن مسلك من المسالك التي تسير عليها المركبات أي هي السبيل الوحيد في تحقيق استمرارية الوصل في عمليات النقل بين مسالك الاتصال الأخرى، حيث تعد الطريق أحد أهم المفاتيح التي تبنى عليها الدولة دعائمها وركائزها من أجل السيطرة والريادة بالإضافة إلى أن الطريق أضحت من أحد المؤشرات الدالة على مستوى التنمية من قبل تأمين انتقال الأفراد عن طريق امتداد شبكات الطرق البرية على مختلف أنواعها فالأكيد أن زيادة الاهتمام بشبكة الطرق البرية وتطويرها يناسب احتياجات البلاد المختلفة كما لها الفضل في دفع عجلة التنمية وفق شعار الطريق تخلق التنمية والتنمية لا تخلق الطريق.

إن استعمال الطريق يخضع إلى عدة أساليب فقد بينها قانون 30/90 المؤرخ في 12 ديسمبر 1990، الذي جاء إلى جانب نصوص أخرى شكل إطار قانوني لاستعمال الطريق فلم يقتصر هذا القانون على الطرق بالمفهوم الضيق بل شمل عدة أساليب في مجال تسير المرافق العامة إلى طرق فقط تكون طرق عامة وذلك عن طريق الاستغلال المباشر أو المؤسسة العامة في شكل تسير بالوكالات على أن تكون مصلحة عامة، كما يمكن أن تكون بطرق خاصة وذلك عن طريق عقد الامتياز الذي أصبح الوسيلة الأكثر استعمالاً.

فيتم حماية الطريق من المخالفات المرورية التي تزداد بشكل مستمر والتي تؤثر سلباً على المجتمع والتي تزايدت بزيادة الكثافة السكانية، وكثيراً ما نسمع عن تعرض الطريق للانهايار وعادة يكون سبب هذا الانهيار نتيجة لعدم إنجاز الطريق بشكل صحيح من قبل العمال ولذلك فإن المخالفات المرورية بصفة عامة تكون نتيجة أخطاء متعلقة بالمركبة أو الطريق أو السائق الذي يعد السبب الرئيسي لعدم تنفيذه للأنظمة والتعليمات.

وبهذا يجب المحافظة على الطرق وحمايتها من كل ضرر يلحق بها وذلك باعتبارها ضرورية في مجال تنقل الأفراد ونقل البضائع وإيصالها في الأوقات والآجال المحددة لها.

فالطريق تلعب دورا مهما في حركة نقل البضائع والسلع، ولا شك بأن وجود شبكة متطورة من الطرق في الدولة يمكنها تحقيق أهدافها وسياستها الأمنية والعسكرية والسياسية، فكثرة المخالفات المرورية في وقتنا الحالي تكون بسبب عدم الالتزام بقانون المرور.

وأمام هذه العوامل المتعددة والمتنوعة رأّت السلطة العامة من الضروري تنظيم استعمال حركة المرور عبر الطرق لحماية مستعملي الطريق.

إن قانون 03/09 المؤرخ في 22 جولية 2009 ، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وتحقيق السلامة والأمن والذي يهدف أساساً إلى تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات مع تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية مع كفاءات ضبط حركة المرور عبر الطرق بالإضافة إلى توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة وذلك من خلال إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق وللحد من المخالفات المرورية التي تعد من أخطر المشكلات ذات الأثر العام السلبي الذي ينصب على الفرد والمجتمع حيث تتضح خطورتها في كونها تكون مخالفة للقانون بصورة عامة، ومن هنا نص القانون على تدخل الإدارة لوقاية أو ردع كل مساس أو تعدي بأمن الطرق ضمانا لحماية مستعملي الطرق.

ونظراً لكثرة المخالفات المرورية عبر الطرق يلاحظ أنها تقع بسبب عدم احترام قانون المرور مما يدفعنا إلى التساؤل حول الأشخاص المكلفين بوضع الحماية الجنائية للطريق حيز التنفيذ من جهة ومن جهة أخرى تبيان التقنية المعتمدة من قبل المشرع

سواء من حيث تصنيف المخالفات المرورية أو من خلال تحديد الجزاءات المقررة لها ومن خلال هذا أطرح الإشكالية التالية:

■ ما مدى نجاعة وكفاية الوسائل القانونية في مجال تنظيم وحماية الطرق؟

للإجابة عن هذه الإشكالية يتعين إتباع الخطة التالية:

المتكونة من فصلين أتطرق في الفصل الأول إلى الإطار القانوني للطرق الذي خصص له مبحثين تناولت في المبحث الأول ماهية الطرق وامتياز استعمالها، وفي المبحث الثاني أنواع الطرق والتطرق في الفصل الثاني إلى الحماية القانونية والتنظيمية للطرق الذي له هو الآخر مبحثين تناولت في المبحث الأول الحماية القانونية للطرق وسلامتها.

وفي المبحث الثاني الجزاءات المقررة على مخالفات التعدي.

انتهاء خاتمة ضمنيتها أهم النتائج الدراسة والتوصيات التي أرى أنها كفيلة لتخطي هذه النقائص.

الفصل الأول

الإطار القانوني للطرق

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للطرق

إنّ أول إنشاء للطرق كانت عن طريق الاستخدام المتكرر للأشخاص، حيث كانوا قديماً ينتقلون على الدواب والعربات وعلى طريق الأثرية حيث يتم رص سطح هذا الأخير ومن هنا اختلفت اليوم وسائل النقل تماماً فهي طرق معبدة سهل المرور عليها والطريق صنع من أجل أن يخدم غاية واحدة وهي إمكانية المرور.

المبحث الأول: ماهية الطرق واستعمالها

تعتبر الطرق هي السبيل الوحيد الذي يستعمل للمرور سواء كان هذا الطريق عاماً أو داخل تجمعات سكانية سواء كانت هذه التجمعات قرى أو مشروعات فهو بذلك يسمح بدمج مجموعة من نقاط الأرض ببعضها البعض.

المطلب الأول: مفهوم الطرق

تعد الطرق هي الوسيلة الوحيدة التي باستطاعتها تحقيق استمرارية الوصل في عملية النقل.

الفرع الأول: تعريف الطريق

أولاً: التعريف اللغوي

الطريق: من (1) طرق وهو المطروق أي الممر الواسع والممتد من وسط الشارع.

ثانياً: التعريف الاصطلاحي

تعريف الطرق

الطريق (2) هو شريط أرضي به عدة مسارات معدة لحركة السيارات وغيرها من مركبات تتحرك على عجلات والطرق تصل المناطق الحضرية ببعضها البعض كما تصلها بالمناطق الريفية وتعرف الطرق التي تخترق المدن باسم الشوارع والطرق ذات أهمية حيوية إذ يستخدمها المزارعون في نقل محاصيلهم إلى الأسواق وتسير عليها الشاحنات الكبيرة لتوزيع الإنتاج الصناعي من منطقة إلى أخرى كما تقطعها السيارات والحافلات والدراجات وغيرها من وسائل نقل الأغراض النفعية والترفيهية.

(1) www.taddort.org . 17:34 10-03-2018

(2) https://or.m.wikipedia.org/wiki/16:00_10_03_2018

ويعرف أيضا الطريق⁽¹⁾

الطريق: هو كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات.

الفرع الثاني: امتياز استعمال الطرق

تخضع تسيير المرافق العامة إلى طرق وأساليب فقط تكون طرق عامة، وذلك عن طريق الاستغلال المباشر أو المؤسسة العامة كما يمكن أيضا أن يكون بطرق خاصة وذلك عن طريق عقد الامتياز الذي أصبح الوسيلة الأكثر استعمالا.

أولا: رخصة الطريق

تتجسد رخصة الطريق⁽²⁾ في شغل حيز في مجال الدومين العام مثل الطريق العام مع إدخال مجموعة من التغييرات في الأساس التقني في الطريق العام فحسب المادة 64 من قانون 90_30، تتمثل الاستعمالات الخاصة لجزء من الأملاك الوطنية العمومية المخصصة لاستعمال الجميع والمرخص عن طريق عقد في رخصة الطريق، وتتمثل هذه الاستعمالات شغلا مؤقتا وتخضع للسلطة التقديرية للإدارة وعليه تكون قابلة للطعن في حالة الاستعمال التعسفي للسلطة.

و تستعمل رخصة الطريق استعمالا خاصا لأملاك وطنية عمومية يترتب عليه تغيير أساسي في الطريق العام أو الاستيلاء عليه و قد تكون هذه الرخصة في شكل قرار من السلطة الإدارية المكلفة بالمحافظة على الأملاك العمومية و تقبض عليها إتاة و ذلك طبقا للتشريع المعمول به و يتعين على المستفيد من رخصة الطريق عندما تطلب منه السلطة المختصة ذلك أن يقوم على نفقته الخاصة بتغيير مواقع قنوات الماء و الغاز و الكهرباء أو الهاتف بسبب متطلبات تقنية أو أمنية لدعم الطريق العمومي غير انه إذا كان الغرض من هذه الأشغال هو تغيير أو انجاز عمليات التجميل فان ذلك يخول لصاحب رخصة الطريق حق الاستفادة من التعويض⁽³⁾، وعليه فحسب المادة 72 من

(1) يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الاضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2016، ص204.

(2) المادة 64 من القانون رقم 30/90 المؤرخ في 12 ديسمبر 1990، المعدل المتمم بالقانون 08-14 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، ص ص، 29-30.

(3) المادة 72 من المرسوم التنفيذي رقم 427/12 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 الذي يحدد شروط وكيفيات إدارة الأملاك الوطنية والعمومية والخاصة التابعة للدولة.

المرسوم التنفيذي رقم 42/12، تسلم رخصة الطريق أو ترفض تسليمها السلطة المكلفة بتسيير الاملاك العامة بموجب قرار يوقعه كل من رئيس المجلس الشعبي البلدي أو الوالي.

فإذا كان تسيير المرافق العامة لا يدخل في اختصاصات سلطات إدارية أخرى وعليه نلاحظ أنّ المشرع لا يحدد مجال اختصاص كل رئيس المجلس الشعبي البلدي الذي يختص بالطرق العامة المتواجدة داخل التجمعات السكانية.

1 _ الاصطاف: إنّ الاصطاف هو إجراء يتم بموجبه إثبات تعيين الحدود الفاصلة بين الطرق العامة المجاورة حسب مقتضيات المادة 30 من قانون 30/90، ن يتم تعيين حدود⁽¹⁾ الأملاك العمومية الاصطناعية على مرحلتين:

أ- إعداد المخطط العام للاصطاف والذي يهدف إلى ضبط الحدود العامة لأحد الطرق الحدود لمجموعة من الطرق في حين إن الاصطاف الفردي بين حدود الملاك المجاورين مع الطرق العامة

ب - **المخطط العام للتصنيف:** يمكن أن يوسع⁽²⁾ في مجال الدومين العام المتعلق بالطرق والمواصلات في حين أن المخطط الفردي لا يمكنه أن يمس بالملكية الخاصة المجاورة لأنه يتضمن طابعا تصريحا يصدره المخطط العام للتصنيف، وعليه إنّ مخطط التصنيف لا يكون إجباريا إلا داخل التجمعات السكنية، ويمكن الطعن في قرار التصنيف أمام الجهات القضائية المختصة ويمكن القول أنّ المخطط العام للاصطاف يضبط حدود الطرق الوطنية فضلا على القواعد المتعلقة بالتهيئة والتعمير لا سيما داخل التجمعات السكانية.

(1) المادة 30 من الأمر رقم 30/90 المؤرخ في 02-12-1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، معدل ومتمم بالقانون رقم 14-08.

(2) الأستاذ بو شكيوة عثمان آل عبد العزيز، محاضرة ألقية على طلبة السنة الثالثة، تخصص قانون عام، مقياس الدومين العام، يوم 2016/04/08.

2 _ تعيين الحدود

وهو معاينة السلطة المختصة لحدود الأملاك الوطنية العمومية الطبيعية والبحرية والمائية⁽¹⁾ و فصلها عن باقي الملكيات المجاورة لها أو هو فرز المال العام من بقية أملاك الشخص العام و الأفراد و ذلك بهدف تعيين مجال تطبيق أحكام استثنائية الخاصة بالملكية العامة حيث أن منح المرسوم التنفيذي رقم 7/12 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012، الذي يحدد شروط و كفاءات إدارة الأملاك الوطنية العمومية والخاصة التابعة للدولة و الوالي باعتباره ممثلا للدولة و هذا أمر منطقي حيث أن الإدارة لا تتفق مع صاحب الملكية المجاورة لتحديد أملاكها بل تقوم بعملية كاشفة فقط وعليه يقصد بعملية تعيين الحدود ذلك الإجراء الذي تباشر إليه السلطات الإدارية المختصة لغرض ضبط الحدود التي تفصل بين الدومين العام الطبيعي والأملاك الأخرى سواء كانت دومين خاص أو ملكيات الخاصة التابعة للأفراد حيث أسند المشرع مهمة ضبط حدود الدومين العام الطبيعي إلى السيد والي الولاية على غرار مديريات أملاك الدولة ومديريات الأشغال العمومية.

ثانيا: رخصة الوقوف

الوقوف: هو⁽²⁾ مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للوقوف ويكون المحرك متوقفا.

تتمثل رخصة الوقوف⁽³⁾ في التخصيص بشغل قطعة في الدومين العام المخصص للاستعمال العام استغلالا خاصا دون إقامة منشآت على أراضيها للمستفيد و مثال على ذلك إقامة بنايات خفيفة دون وضع تجهيزات فوق الملك المشكل للدومين العام لوضع الطاولات والكراسي في مساحة خاصة بالمقاهي أو إقامة كشك لبيع الورود والجرائد وقد منح المشرع الجزائري سلطة تسليم أو رفض تسليم رخصة الوقوف إلى تلك السلطة المكلفة بأمن المرور عبر مرفق الملك العام المعني فيسلمها كل من رئيس

(1) عايلي رضوان، أملاك الج المحلية، مبدأ اللامركزية، مجلة الفكر، الجزائر، ص 510.

(2) يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الاضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حركة المرور، المرجع السابق ص 204 .

(3) خالد باعيسى، حماية الأملاك الوطنية العامة في القانون الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة 2013، ص 20.

المجلس الشعبي البلدي بقرار فيما يخص الطرق الوطنية و الولائية الواقعة داخل التجمعات السكنية والطرق البلدية.

الوالي يكون بقرار فيما يخص الطرق الوطنية والولائية خارج التجمعات السكنية وعليه فقد يترتب⁽¹⁾ على وقوف السيارة المنتظم في ظروف معينة اضطراب المرور واعتبارها متدخلة في الحادث وفي المقابل لا يعني وقوف السيارة غير المنتظم بالضرورة إلى اضطراب في حركة المرور وينبغي على قاضي الموضوع أن يتحرى ما إذا كان وقوف السيارة من شأنه أن يؤدي إلى هذا الاضطراب على ضوء الظروف الواقعة للحادث و مثال على ذلك الوقوف بطريقة تحجب رؤية المارة أو المركبات الأخرى أو الطريق المقابل أو المتقاطع و كذلك الحال بالنسبة للوقوف الذي يجبر الآخرين وخاصة المارة على تغيير المسار الطبيعي كالوقوف على الرصيف و نفس الحكم إذا كان الوقوف يجعل المرور أكثر مشقة و عليه فإنه يخطر الوقوف في الأماكن المشار إليها بلافتة الوقوف و كذا في الأماكن التي تعيق الوقوف فيها إقلاع مركبة أخرى متوقفة في ممرات المشاة والمداخل والمخارج لا سيما المراتب والحدائق العامة و المعابد و المدارس و المستشفيات و يمنع أيضا الوقوف أمام مداخل الطرقات المؤدية إلى أبنية عامة رسمية أو خاصة وعلى الأرضية المعدة لسير المشاة و على الخطوط الحديدية وعلى المسالك المعدة للسير وعليه⁽²⁾ فهناك ترتبط الالتزامات التعاقدية لتأمين سير الطريق ولتقديم الخدمات لكل من المنتفعين كمبدأ المساواة التي تحكم المرافق العامة ومبدأ وجوب سير المرفق العام بانتظام و كذا مبدأ إمكانية تعديل الإدارة للشروط التنظيمية للمرفق العام و عموما⁽³⁾ فإن كل من القضاء و الفقه يرى في الامتياز طريقة تفرض تعاقد الإدارة مع أحد الأفراد أو إحدى الشركات.

الإدارة مرفق عام فعقد الامتياز هو طريقة من طرق تسيير المرافق العامة وعليه فمن خلال هذا يعهد إلى شخص عمومي بتسيير مرفق عمومي إلى شخص آخر بمقتضاه

(1) لوي ماجد أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، الإسكندرية، دار الهدى، الإسكندرية، 2004، ص92.

(2) علا الدين عشي، مدخل القانون الإداري، الجزء الثاني، الجزائر، دار الهدى، 2000، ص 28.

(3) عمار بوضياف، عقد امتياز ودوره في تطوير العلاقة بين الإدارة المحلية والقطاع العام، الجزائر، 2004،

إدارة المرفق العام لمدة محددة متحملا كل المصاريف والمخاطر نظير حصوله على تعويض

ثالثا: رخصة التوقف

هو المكوث المؤقت⁽¹⁾ لمركبة والتي يبقى محركها مشغلا على الطريق خلال مدة معينة تستلزمها ضروريات عدم السير.

قد تمنح الإدارة رخصة التوقف⁽²⁾ للأفراد بهدف ضمان السير الحسن وعليه عندما تكون المركبة متوقفة فتصطدم بها أخرى أو يصطدم بها أحد المشاة وهنا يجب معرفة ما إذا كانت المركبة المتوقفة تقف بشكل صحيح وفقا لقواعد المرور من عدمه والتوقف الصحيح يجب أن يكون في مكان غير محجوب عن الرؤية وأن تكون المركبة واضحة ولا تسبب اضطرابا في المرور.

هناك حالات تكون فيها المركبة متوقفة عن الحركة و لكن محركها يكون في حالة عمل و يتطاير منه لهب أو أن تكون متوقفة و يتطاير منها زجاج أو أي قطع أخرى تؤدي إلى إصابة المارة أو ينزلق الركاب أثناء صعوده أو نزوله من المركبة وهي متوقفة ولاعتبار المركبة متدخلة في حادث مروري يجب أن يكون فعل المركبة إيجابيا أي أن يكون الضرر قد حدث فعلا عند إقلاع المركبة و التي تكون هي السبب الحقيقي للضرر و أن لا يكون تدخلها سلبيا ولا تعتبر المركبة الواقفة بشكل مخالف لأسباب أمنية مثلا أو أمور تتعلق بحركة المرور كأن تكون متدخلة إيجابيا في حادث مروري يجب أن ينظر فيما كان الطريق متسع الرؤية مع إمكانية تجنب المركبة الواقفة بشكل مخالف حتى أن تدخلها سلبيا أو إيجابيا إلا أنه هنالك حالات تستوجب شروط التوقف وهي كالاتي :

- _ في الأماكن التي يعوق الوقوف فيها تحرك مركبة أخرى متوقفة في الأماكن الغير مصرح بها طبقا لتعليمات المرور
- _ أمام مداخل أو مخارج المركبات.
- _ أمام محطات البنزين وكذا المستشفيات أو مراكز الإسعاف أو الإطفاء.

(1) محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث المرور والتأمين الإلزامي منها، الإسكندرية، 2003، ص 53.

(2) عبد الحميد المنشاوي، جرائم المرور، الإسكندرية، 2002، ص 83.

_ أمام مداخل الحوادث العامة وعلى نهر الطريق بجوار العلامات الأرضية الطويلة المتصلة التي لا يسمح بتجاوزها وعندما تكون المساحة العرضية بين المركبة المتوقفة وهذه العلامات الطويلة تقل عن خمسة أمتار من مفارق الطرق ومداخل المدينة وعليه لا يجوز الانتظار إلا في الأماكن المسموح الانتظار فيها بحيث لا تؤدي إعاقة الرؤية ويجب أن تجري عملية توقف المركبة تدريجيا أي لا ينتج عنها أي مضايقة لحركة المرور، وعليه لا يجوز توقف المركبة في غير أماكن الانتظار إلا عند دخول المركبة أو الخروج منها.

وعليه يجب على كل سائق أن يضبط سرعة سيارته وذلك من خلال المادة 23 من القانون 03_09⁽¹⁾، حسب صعوبات المرور وحالة الطريق والظروف الجوية ويجب على السائق أيضا أن يتحكم في سرعة المركبة كأن يفوقها بحذر كأن يخفض السرعة بوجه خاص في الحالات الآتية:

- _ عندما لا يبدو له الطريق فارغا.
- _ عندما تكون الظروف الجوية سيئة.
- _ عندما تكون ظروف الرؤية غير جلية بما فيه الكفاية.
- _ عندما تكون الرؤية بفعل استخدام بعض أجهزة الإنارة لا سيما أضواء التلاقي.
- _ في المنعرجات والطرق السريعة ومقاطع الطرق الضيقة.

(1) الامر رقم ن03/09 المؤرخ في 22 جولية 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 14/01، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها، النشور في الجريدة الرسمية رقم 45 المؤرخة في 29 جولية 2009.

المطلب الثاني: الاستعمال العام للأماكن العمومية

إنّ الاستعمال العام للملك العام هو أهم قاعدة في استعمال المال المخصص لاستعمال الجمهور وهي حرية الأفراد في الاستعمال دون قيد أو إذن سابق إلا ما تعارض مع القيد الطبيعي المنطقي وهو احترام استعمال الآخرين حرياتهم.

الفرع الأول: الاستعمال العام للطريق

إنّ الاستعمال العام للأماكن العمومية يرتبط أساسا بالعديد من الحريات العامة و يكمن في مدى ممارسة الأفراد هذه الحريات حيث نجد هذا التوسع من ممارسة الاستعمال العام يتم بواسطة الإرادة المنفردة للأفراد و الذي يكون بدون قيد أو إذن سابق له من الإدارة و بما⁽¹⁾ أنّ المال العام مخصص لاستعمال الجمهور و له كل الحرية في استعماله متى يشاء غير أنّ الإدارة تضع ضوابط لاستعمال الأموال العمومية بهدف الحفاظ على النظام العام كتحديد أوقات الخدمة و كذا شروط الانتفاع بها و عليه⁽²⁾ فهذا المبدأ قائم على عدم الحاجة إلى ترخيص قصد الاستعمال فكل الأفراد لهم الحق أن يسيروا في الطريق العام و أهم نموذج في استعمال الأماكن العمومية للطرق هي التردد على المنتزهات و أماكن التسلية.

و من هنا نستنتج حسب قانون رقم 13/01، المتضمن توجيه و تنظيم النقل البري أي لا يجوز للإدارة تقييد هذا الحق أو الحرية بقيود لا تتطلبها كاشتراط ترخيص مسبق و إلا كان هذا القيد غير مشروع و كان قرار الإدارة بفرضه قابلا للإبطال كونه معيبا حيث بينت المادة 160 من المرسوم رقم 91-454، نتائج المساواة في الاستعمال العام للأماكن العامة من خلال حجر ممرات لذوي الأسبقية في المرور وعليه يجب على الوالي أن ينشئ طريق داخل وخارج التجمعات السكانية و على الطرق الكثيفة حواشي لذوي الأسبقية في المرور لتسهيل حركة وسائل النقل العمومي.

(1) محمد عبد الحميد أبو زيد، حماية المال العام، دراسة مقارنة، القاهرة، 1987، ص 280.

(2) نزيه كباره، الملك العام والملك الخاص، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2010، ص 49.

الفرع الثاني: آثار الاستعمال العام للطرق

ينجم عن الاستعمال العام للأملاك العمومية عدّة نتائج أهمها:

لا يجوز للإدارة منع الاستعمال أو إخضاعه لترخيص مسبق كأن نتخذ في مجال الطرق العامة قرارات إدارية تهدف إلى المنع أو قطع ممرات الراجلين أو الراكبين كونها تعمل على تحقيق أمر المرور وسهولته.

ينجم عن حرية الاستعمال العام للأملاك العامة المخصصة للجمهور استعمالا متعددا فيما يتعلق بالطرق العمومية كعدم شرعية المنع أو قطع المرور التي تقام ضد المستعملين الراكبين والراجلين غير أنّ هناك بعض المنع يكون نسبي حسب خصائص بعض الطرق.

وهذا المنع يكون مشروعاً تتخذه السلطات الإدارية يهدف إلى ضمان أمن المرور غير أنّه يمكن للسلطات الإدارية المخول له قانوناً أن يفرض بغرض التنظيمات على مستعملي الطرق العمومية في ميدان المرور والتوقف حرصاً منها على تحقيق المنفعة العامة.⁽¹⁾

وفي هذا الصدد قضى⁽²⁾ مجلس الدولة الفرنسي بمشروعية بعض القيود التي ترد على مبدأ حرية التنقل في الطرق العامة ومثال ذلك يمنع على بعض أنواع السيارات المرور ببعض الطرق مع حجز بعض ممرات الحافلات وسيارات الأجرة وسيارات الإسعاف وكذا تخصيص بعض الطرق للراجلين ومن هنا يمكننا أن نستنتج أن حرية الاستعمال العام للأملاك العمومية يتسم بالنسبة لأسباب تتعلق بالصالح العام، وعليه يمكن أن تتغير هذه المساواة في استعمال العام للأملاك العمومية من زمان إلى آخر حتى في الدولة الواحدة وهذا بحسب الإيديولوجية المتبعة والأفكار السائدة آنذاك.

(1) محمد رفعت عبد الوهاب، النظرية العامة القانون الإداري، مصر دار الجامعة الجديدة، 2009 ص 695.

(2) حميلي حمود، حقوق الإنسان، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1985، ص 21.

المبحث الثاني: أنواع الطرق

تشمل أنظمة الطرق درجات مختلفة من الطرق وتدرج مختلف هذه الطرق من حيث الأهمية التي تبني عليها الدولة دعائمها وركائزها من أجل الوصول إلى مستوى راقى أو متحضر باعتبار الطرق أحد أهم المعايير أو المؤشرات الدالة على مستوى التنمية لربط مختلف المناطق ببعضها البعض.

المطلب الأول: الطرق الوطنية

تعتبر الطرق الوطنية من أحد أهم الطرق التي تبني عليها الدولة دعائمها من أجل تحسين الخدمة العمومية والوصول إلى تنمية شاملة.

الفرع الأول: الطريق السريع**أولاً: مفهوم الطريق السريع**

هو مقطع من⁽¹⁾ الطريق السريع لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكة حديدية ويمكن منعه على بعض فئات المستعملين والمركبات ويشتمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسطى طريقتين ممتدين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهم على مسلكي مرور على الأقل فقد يفصل بينهما شريط أرضي.

ثانياً: أسلوب امتياز الطريق السريع

نصت على هذا الأسلوب⁽²⁾ المادة 166 من الأمر 95-27 المؤرخ في 30 ديسمبر سنة 1995 يتضمن قانون المالية لسنة 1996 ما يلي:

يمكن أن يكون إنجاز الطريق السريعة ولواحقها وتسييرها واستغلالها وصيانتها وكذا كل أعمال تهيئتها أو توسيعها محل منح امتياز لصالح الأشخاص المعنويين التابعين للقانون العام أو الخاص شريطة وجود طريق بديل وذلك وفق كفاءات محددة في اتفاقيات وفي دفا تر شروط يصادق عليها بنص تنظيمي وكما نصت المادة 167 من نفس الأمر على تحصيل رسوم لصاحب الامتياز وعليها فيفترض على صاحب

(1) القانون رقم 03/09 المادة 2 منه.

(2) المادة 166 من الأمر رقم 95-27 المؤرخ في 30 ديسمبر 1996 يتضمن قانون المالية.

الامتياز الطريق السريع في تحصيل رسم المرور لصالحه من المنتفعين وفق الشروط المحددة في اتفاقيات دفاتر الشروط.

ثالثا: الوكالة الوطنية لإنشاء وإلغاء الطرق السريعة

- إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة

إن إنشاء المؤسسة العمومية الوطنية⁽¹⁾ يكون وفق معيار توزيع الاختصاص بين الهيئة التشريعية (البرلمان) والهيئة التنفيذية الحكومة وعليه فكل يختلف حسب طبيعة نظام كل دولة.

ولقد اختلف تطبيق إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة في الجزائر وذلك باختلاف الوضعية القانونية التي اتسم بها توزيع السلطات بين الهيئة التشريعية والهيئة التنفيذية والتي نجد على رأسها رئيس الجمهورية ورئيس الحكومة في تسيير المرافق العمومية. وبعد تكريس دور السلطة التنظيمية رئيس الجمهورية رئيس الحكومة أو الوزير الأول فيما بعد حيث جاء في نص المادة 122 البند 29 على جميع المجالات التي يشرع فيها البرلمان إنشاء المؤسسة العمومية.

إن إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة كان بموجب المرسوم التنفيذي رقم 302/92 مكرر المؤرخ في 09 فيفري 1992 حيث كانت الجزائر في ذلك الوقت تعند أسلوب المؤسسة لتسيير الطرقات السريعة التي تخلت عنه بصدور المرسوم التنفيذي 05 / 249 الذي يتضمن تعديل القانون الأساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة من مؤسسة عمومية ذات طابع إداري إلى مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري⁽²⁾.

2- إلغاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة:

إن إلغاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة وكذا المرافق العمومية بصفة عامة وهو وقف نشاطاتها كون المؤسسة العمومية لم تعد هناك حاجة لاستمرارها وعليه فإن طريقة إلغاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة تكون بنفس الوسيلة القانونية التي أنشئ بها وبأداة أعلى منها ومن هنا نلاحظ أن الوكالة الوطنية للطرق السريعة ذات النمط

⁽¹⁾ناصر لباد، الوجيز في القانون الإداري، طبعة 4، سطيف، 2010، ص201.

⁽²⁾المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 92-302 المؤرخ في 09/02/1992 الذي يتضمن إنشاء المؤسسة العمومية وطنية ذات طابع إداري تسمى بالوكالة الوطنية للطرق السريعة.

الإداري تم إلغائها إلغاء صريحا وذلك بموجب المرسوم التنفيذي 05-249 نتيجة تخطى الجزائر عن الأساليب المباشرة في تسيير الطرقات السريعة واستبدالها بأسلوب الامتياز.

رابعا: تقدير امتياز الطرق السريعة

إن الامتياز من الطرق المستخدمة لتسيير الطريق السريع حيث له عدة مزايا تقابله مجموعة من العيوب.

أ-المزايا:

تتجسد⁽¹⁾ في تحرير هذه الطريقة إلى حد كبير من التعقيدات الإدارية وتتسم بالمرونة في القيام بمهامها بإعفاء الإدارة من أعباء إنجاز الطرق السريعة وملحقاتها وتسييرها وصيانتها وأشغال تهيئتها أو توسيعيتها برفع النفقات اللازمة لإدارة هذا المشروع عن ميزانية الدولة في إدارة الطريق السريع بطريقة موضوعية بعيدا عن الاعتبارات السياسية وعليه تمنح الإدارة للملتزم بعض الوسائل المادية والقانونية الهامة لمساعدته على تسيير الطريق السريع من ذلك أن تتعهد بأن تمنح له التسهيلات الانتمائية أو أن تخصص لمشروعه بعض الأموال العامة أو الخاصة المملوكة لها وتضعها تحت يده أو أن تمنحه احتكارا قانونيا بأن تلتزم بعدم الترخيص لغيره بممارسة نوع النشاط الذي يقوم به تنفيذا لعقد الامتياز وتمنعه بعض الامتيازات السلطات العامة كنزع الملكية للمنفعة العامة.

ب-العيوب:

تتجلى في كون⁽²⁾ الملتزم يسعى بالأساس إلى تحقيق الربح حيث قد يلجا إلى تحقيق هذا الهدف مستعملا كل الوسائل كرفع قيمة الرسوم مثلا وتخفيض قيمة الخدمة صحيح أن للإدارة حق التدخل لإجبار الملتزم بالحد الأقصى للرسوم وتنفيذ التزاماته

(1) دفا قره فاطمة الزهراء، امتياز الطرق السريعة في الجزائر، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015، ص 19 و 20.

(2) مرسوم التنفيذي رقم 05 - 271 المؤرخ في 25 يوليو 2005، المتضمن التصريح بالمنفعة العمومية للعملية المتضمنة لاجار الطريق السريع للسيارات ص 53.

وفق شروط العقد غير أن الأمر لا يتحقق دائما خاصة إذا كان للملتزم شركة ضخمة لها من النفوذ ما يمكنها من التأثير عليها حتى تخض الطرف عنها. كما أن صاحب الامتياز يستفيد من الربح وحده وفي حالة ما إذا وقعت ظروف طارئة تعوضه الإدارة عن كل ما لحقه من خسارة مما يكلف ميزانية الدولة ومهما يكن من أمر فإن المشرع اكتفى بعقد الامتياز أو أسلوب الامتياز كوسيلة وحيدة لتوسيع الطريق السريع في الجزائر.

خامسا: لمحة عن مشروع الطريق السيار شرق-غرب

يعد الطريق السيار شرق-غرب أعظم مشروع⁽¹⁾ منذ الاستقلال خاصة بالجزائر وذلك في ميدان المنشآت القاعدية بحيث يمثل نقطة محورية وتحديا كبيرا بالنسبة للجزائر كما سيكون له واقع اقتصادي جد متغير ذلك أنه يسمح بتطوير العديد من القطاعات وعليه فإن مشروع الطريق السيار شرق-غرب سيحدث ديناميكية غير عادية داخل بعض القطاعات الحيوية مثل البناء الأشغال العمومية والمياه التي يكثر فيها الطلب المحلي بشأنها وعليه فإن المشرع سوف يعمل وبكل تأكيد على التقليل من ضحايا المرور من خلال فك العزلة على المناطق بكاملها وتثمين الموارد المحلية وتلبية رغبات المتقنين من حيث الأمن والراحة والعمل على انتعاش العلاقات بين الدول المغاربية وكذا في حوض البحر الأبيض المتوسط وكذلك تطوير السياحة مما سيعطي بالتأكيد دفعا في حركة التنقل في مختلف أنحاء البلاد ونظرا لجسامة مشروع الطريق السيار شرق-غرب وكلفته الباهظة كان يجب البحث عن طرق بديلة لتمويله بهدف تخفيف العبء على ميزانية الدولة وعليه فقد جاء في الإطار القانوني لعملية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 69-308 المتضمن منح امتيازات الطرق السريعة وذلك بموجب المادة 02 على أنه يمكن منح امتياز الطريق السريع لكل شخص معنوي خاضع للقانون العام أو القانون الخاص والذي يقدم طلبا وفق شروط وتعليمات دفتر الأعباء النموذجي وعليه فقد يكون منح هذا الامتياز اتفاقية بين الوزير المكلف بالطرق السريعة الذي يتصرف لحساب الدولة وبين صاحب الامتياز

(1) المادة 2 المرسوم التنفيذي رقم 96 - 308، المؤرخ في 18 سبتمبر 1996 المتعلق بمنح الامتيازات بالطرق السريعة، ج. ر 55 المؤرخة في 25 سبتمبر 1996.

ومن هنا نستنتج من خلال نص المادة السالفة الذكر أن الامتياز يكون موضوع اتفاقية بين الوزير المكلف بالطرق السريعة وبين صاحب الامتياز والذي بدوره يكون شخص من القانون العام أو الخاص ويصادق على الاتفاقية وعليه يكون في مجلس الحكومة بناء على تقرير مشترك بين الوزير المكلف بالداخلية للمالية والطرق السريعة والأخير تنشر الاتفاقية في الجريدة الرسمية.

وعليه⁽¹⁾ لكي نستعمل الطريق السيار يجب علينا أداء واجب المرور المسمى بأداء الذي يختلف حسب المسافة ونوع المركبة للاقتراب من مركز الأداء الذي يشار إليه بلوحات تبين لنا المسافة إلى مركز الأداء.

الفرع الثاني: الطريق الوطني العادي

لقد سعى المشرع الجزائري إلى تصنيف مقاطع الطرق ضمن⁽²⁾ الطرق الوطنية العادية في كل من ولايات الوطن الطارف والجلفة والوادي وسكيكدة إذ يتم هذا التصنيف بناء على تقرير من وزير الأشغال العمومية بعد أخذ رأى الجماعات المحلية المعنية والاستماع إلى لجنة الوزارية المشتركة المكلفة بتصنيف الطرق الوطنية العادية وعليه تتكون هذه اللجنة من:

- ممثل وزير الأشغال العمومية
- ممثل وزير الداخلية
- ممثل وزير النقل
- ممثل وزير المالية
- ممثل وزير التخطيط والتهيئة العمرانية
- ممثل وزير الدفاع.

وعليه تجتمع هذه اللجنة بطلب من وزير الأشغال العمومية حيث كل قطعة من الطريق تقترح لتصنيفها ضمن الطرق الوطنية العادية فقبل أن نقول أنها طرق وطنية يجب أن تتوفر على الشروط التالية:

- يجب أن تتحمل حركة المرور اليومية للسيارات حجم 500 سيارة

(1) www.coderoute-na.com. 28/04/2018 .13h00.

(2) وزارة الاشغال العمومية ، أنظر في الملحق رقم 2

- أن تصل بين عاصمتي ولايتين
- أن يكون لها طابع استراتيجي
- أن تكون لها أهمية سياحة
- أن تكون لها أهمية اقتصادية على المستوى الوطني
- أن تكون لها أي ميزة تبرر انتمائها الجديد إلى صنف آخر وتقدرها اللجنة الوطنية لتصنيف الطرق.

وعليه فإن الطرق الوطنية بجميع أجزائها التي تربط بين المدن الكبرى وتحدد برقمين وخصصت لتوسع في المستقبل الاستيعاب جميع أجزاء قطاعات الطريق الوطنية.

المطلب الثاني: الطرق المحلية

إن الطرق المحلية هي طرق داخلية تستعمل أساسا لخدمة المرور المحلي وتستعمل في المرور للسكان وربط مواقع السكن أو الأعمال أو الممتلكات المجاورة.

الفرع الأول: الطريق الولائي

تشمل عملية تصنيف الطرق ضمن الطرق الولائية أو خارجه بقرار من⁽¹⁾ وزير الأشغال العمومية ووزير الداخلية بعد مداولة المجلس الشعبي الولائي وهذه الطرق توجد داخل القرى بالولاية وذلك حسب التقسيم الإداري حيث تصنيفها وإنجازها من الميزانية الإضافية وتدعم من طرف الدولة وذلك بميزانية التجهيز.

وعليه تنشأ على مستوى الولاية الواحدة لجنة شبكة الطرق يرأسها ممثل السيد الوالي وتتكون من:

- مدير الأشغال العمومية
- مدير أملاك الدولة
- مدير النقل
- مدير التعمير والبناء

⁽¹⁾houamdi . blogspot .com .2017/04/27 .12h00

- مدير الري
 - مدير الطاقة والمناجم
 - مدير الثقافة
 - مدير البريد وتكنولوجيا الإعلام والاتصال
 - مدير التنظيم والشؤون العامة
 - مدير البيئة
 - رئيس أو رؤساء المجالس الشعبية البلدية المعنيين
- وعليه تتولى مصالح مديرية الأشغال العمومية أمانة اللجنة في توسيع شبكة الطرق وذلك نظرا لأهميتها الاقتصادية وهذا ما أكدته المادة 141⁽¹⁾ من قانون رقم 07/12 من قانون الولاية.
- على أن تنشئ طرق مختلفة تهدف إلى تلبية الحاجات الجماعية لمواطنيها وكيف هذه المصلحة العمومية وحجمها حسب إمكانيات كل ولاية ووسائلها واحتياجاتها.
- وبناء على ذلك تكلف لجنة شبكة الطرق بفحص ودراسة طلبات رخصة شبكة الطرق والتأكد من أن الشغل المزمع⁽²⁾ إنجازه يمكن أن يرخص به وتحديد كل الشروط أو البنود الخاصة لهذا الشغل كما تتأكد خصوصا من التكفل بمجموع المضايقات أو الأخطار التي قد يتعرض لها السكان ومستعملي الملك العمومي وذلك بموجب البنود الخاصة لرخصة شبكة الطرق كما يمكن أيضا للجنة شبكة الطرق حسب جدول أعمالها أو خاصة من شأنها مساعدتها في أشغالها.

(1) المادة 141 من قانون 07/12 المؤرخ في 21/02/2012، المتعلق بقانون الولاية، (ج.ر.12 المؤرخة في 29/02/2012).

(2) قانون 90-30 من المادة 3 منه.

وعليه يكلف السيد الأمين العام للولاية وأعضاء اللجنة المذكورين سلفا بتنفيذ هذا القرار الذي يبلغ وينشر بمدونة القرارات الإدارية للولاية. وفي الأخير نستنتج⁽¹⁾ حسب المادة 05 من قانون 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية أن رخصة شبكة الطرق هي عقد إداري محرر ومسلما بصفة غير دائمة وقابلة للإلغاء لمدة محددة. وعليه⁽²⁾ فإن الطريق المحلي هو طريق يهدف اساسا للوصول على موقع السكن أو أي ملكيات مجاورة.

الفرع الثاني: الطريق البلدي

تتم عملية تصنيف الطريق البلدي أو خارجه بقرار من الوالي وبذلك بعد مداولة المجلس الشعبي البلدي المعني فإذا كان الطريق البلدي ملكا لبلدتين أو أكثر في الولاية نفسها فإن قرار التصنيف يعود إلى المجلس الشعبي للولاية المعنية بذلك وعليه فإذا كان الطريق البلدي ملكا لبلدتين أو لعدة بلديات في ولايات مختلفة فإن قرار التصنيف يعود للمجالس الشعبية الولائية وتحدد تعليمات مشتركة بين وزير الداخلية ووزير الأشغال العمومية وكيفيات إنجاز الطريق البلدي.

وعليه فلقد بين قانون 11-10⁽³⁾ في العديد من النصوص القانونية على مجموعة من المهام التي يتولاها رئيس المجلس الشعبي البلدي عن طريق تسوية الأرض وكل منشأة علوية بنفس مستوى الطريق مع إصلاح الأضرار عن بعض الأشغال المنجزة على الملك العمومي كما عمل أيضا على تنظيم ضبطية الطرقات المتواجدة على إقليم البلدية وذلك مع مراعاة الأحكام الخاصة بالطرقات ذات الحركة الكثيفة وكذلك السهر على ضمان السير الحسن للطرق العمومية عن طريق تنظيم حركة المرور في الشوارع والمساحات المرور المتواجدة على إقليم البلدية وعليه كما بينت المادة 123 حسب

(1) القانون رقم 90-30 المادة 5 منه

(2) يوسف مصطفى صيام، تغطية مساحية للطرق، عمان الأردن، دار المجد للنشر، 1999 ص 22

(3) المادة 123 من قانون رقم 10/11، المؤرخ في 22 يونيو 2011 يتعلق بقانون البلدية، ج.ر 37 المؤرخة في

(2011/07/03).

القانون السالف الذكر يتولى رئيس المجلس الشعبي البلدي العمل على صيانة الطرقات وإشارات المرور التابعة لشبكة طرقاتها وتحمل البلدية النفقات الخاصة بصيانة الطرق وتعييدها هذا ما نصت عليه المادة 176 من ⁽¹⁾ نفس المرسوم السالف الذكر في تقدير الإيرادات والنفقات السنوية للبلدية.

(1) المادة 176 من قانون 10/11 المرجع نفسه.

تمثل الطريق أحد أهم المفاتيح التي تبنى عليها الدولة ودعمها وركائزها من أجل الوصول إلى مستوى راقى ومتحضر، لأن الطريق هي السبيل الوحيد الذي يستخدم للمرور إذ به عدة مسارات معدة لحركة السيارات وغيرها من المركبات ومن خلال قراءتنا لأحكام ال أمر 03/90، وذلك طبقاً لنص المادة 2 منه قد وضح لنا مفهوم الطريق وقد انتهج خطة واضحة في تعريفه للطريق الذي عرفه على النحو الآتي:

الطريق هو كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات.

وللإشارة فإن تسيير المرافق العامة إلى طرق وأساليب فقط تكون طرق عامة ذلك عن طريق الاستغلال المباشر أو المؤسسة العامة كما يمكن أن تكون بطرق خاصة وذلك عن طريق عقد الامتياز الذي أصبح الوسيلة الأكثر استعمالاً ضماناً لسير الحسن في تسيير المرافق العامة.

كما أن الطرق قد تشمل درجات مختلفة من الطرق وتندرج مختلف هذه الطرق من حيث الأهمية التي تبنى عليها الدولة دعائمها وركائزها الأساسية وذلك من أجل الوصول إلى مستوى راقى باعتبار ان الطرق أحد أهم المؤشرات التي تدل على مستوى التنمية.

الفصل الثاني

الحماية القانونية والتنظيمية

للطرق

الفصل الثاني: الحماية القانونية والتنظيمية للطرق

لقد عرفت المنظومة التشريعية المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها تطوراً كبيراً منذ الاستقلال إلى يومنا هذا تماشياً مع التطورات والتغيرات التي عرفها المجتمع بصفة عامة والبنية التحتية للطرق وارتفاع حظيرة للمركبات خاصة وفي هذه المساحة ستجدون أهم القوانين والتنظيمات الصادرة في مجال تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها.

المبحث الأول: الحماية الوقائية للطرق وسلامتها

إن وقوع أي مخالفة سير شبه المباشر هو عدم الالتزام بقانون المرور عبر الطرق والذي يكون أساساً في تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفية ضبط حركة المرور مع إقامة تدابير ردية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.

المطلب الأول: التدابير التنظيمية كآلية قبلية لحماية الطرق

إن تنظيم حرة المرور عبر الطرق يهدف إلى ضمان السير الحسن للطرق وذلك من خلال التحكم في تطور حركة مرور السيارات عن طريق التنظيم.

الفرع الأول: الحماية عن طريق التدابير التنظيمية

لا شك أن الطريق هو المحور الأساسي للتنقل الأشخاص فيما بينهم وقضاء حاجاتهم ونظراً للانتشار الواسع لحوادث المرور في الآونة الأخيرة الناجم عن المخالفات المرورية بسبب عدم الالتزام بقانون المرور⁽¹⁾ ومن هنا نجد أن المادة الثانية من الأمر رقم 09-03 الذي يتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها إذ يهدف إلى وضع تدابير تنظيمية تسعى صراحة إلى التقليل من وضعية انعدام الأمن في الطرق من خلال تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية أي أحد تفرعات وسط الطريق والذي له

(1) نزيه نعيم شلالا، دعاوي حوادث السير، دراسة مقارنة من خلال الفقه والاجتهاد والنصوص القانونية، بيروت، 2002 ص 167.

الغرض الكافي لمرور في المركبات عبر الطرق وضبط حركة المرور من خلال⁽¹⁾ عملية الرقابة المرورية المستمرة في إطار الجهود المبذولة لحماية جميع مستعملي الطريق وذلك لخطورة المخالفات تم وضع قواعد تنظيم المرور عبر الطرق للحفاظ على الأمن والسلامة العامة وجعل مستعملي الطريق على ضرورة احترام قانون المرور إلا⁽²⁾ أن هناك أسباب فنية ترتبط بالطرق ذاتها أو السيارات التي تسير عليها والحالة الميكانيكية لتلك السيارات وقد تكون تلك المخاطر نتيجة عوامل إنسانية كخبرة السائقين وحالتهم النفسية ومدى التزامهم بقواعد المرور.

الفرع الثاني: الحماية الوقائية عند وقوع المخالفات المرورية

أضحت المخالفات المرورية تشكل خطرا كبيرا على أرواح الأشخاص مما يدفع الهيئات الإدارية⁽³⁾ المختصة بالتدخل على الفور إثر وقوع حادث مرور، كون أن هذه الحماية تتمثل في التدخل الوقائي وذلك من خلال اتخاذ كافة الإجراءات الوقائية والعاجلة في مكان الحادث كإبعاد المارة والمدخنين مع تحديد مكان السيارة عند نقلها بعلامات إذا كانت تعيق حركة المرور بالإضافة إلى وضع إشارات الخطر لتنبية مستعملي الطريق وكذلك لحماية الممتلكات لتأتي مرحلة تقديم الإسعافات الأولية في إخراج الجرحى والمصابين قصد حمايتهم ووضعهم في أماكن آمنة إلى غاية قدوم الحماية المدنية وإبلاغ المصلحة الاستشفائية ليأتي في الأخير التدخل القضائي الذي من شأنه أن يحمي كل من السائقين وكذا المصابين والجرحى وكذا المصابين والجرحى فإذا كان الحادث به مصابين تتولى الهيئة المختصة باستجواب الشهود في حالة وجودهم في مكان الحادث، فإذا كانت المركبة تابعة للإدارة وتسببت في إلحاق الضرر بملحقات الطريق فيقوم رجال الشرطة إلى تنظيم مكان الحادثة وإخلاء المنطقة وتحويل مسارات السيارات إلى طريق يخالف مكان وقوع الحادث بالإضافة إلى تنظيم إشارات المرور والتحذير من الحادث لحماية باقي مستعملي الطريق وفرض المعاينة خاصة أثناء الليل

(1) عثمان عبد الرحمن، مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحد من المخالفات المرورية، مذكرة ماجستير، الرياض، 2004، ص30

(2) مصطفى أحمد أبو عمرو، أثر عوارض الطريق على الحماية القانونية للعامل، 2008، الإسكندرية، ص10

(3) دروس أقيمت على دفعة ضباط الشركة الخارجين، كلية الشرطة طبي العربي، سيدي بلعباس، 2012

وكذلك الظروف الجوية التي تسبب بصورة كبيرة في إعاقة الرؤية لتبدأ الإجراءات التمهيدية لبداية معاينة إسعاف المصابين ونقل الجثث وهذا ما أكدته المادة 19 من الأمر 03-09 ، في حالة وقوع⁽¹⁾ حادث مرور جسماني يجري ضباط وأعوان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب فمن المحتمل أن يكون في حالة سكر وهو أدى إلى وقوع الحادث وعليه يتم الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب الذي يسمح بمعرفة بالكشف عن وجود مخدرات فعندما تبين عمليات الكشف عن احتمال وجود حالة سكر أو الوقوع تحت تأثير المخدرات أو المواد المهلوسة يقوم ضباط وأعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك. وعليه⁽²⁾ يجب على كل مستعمل الطريق أن لا يسلك إلا أوساط الطرق والمسالك والدروب الأرضية والحافلات المخصصة لمرور نوع مركبته وهذا ما أكدته المادة 102 من الأمر رقم 03-09⁽³⁾ فعندما يتعذر على مرتكب مخالفة خاصة بسلامة المرور في الطرق وإثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني فيمكن فيما عدا دفع الغرامة الجزافية توقيف المركبة واستخدمت لارتكاب المخالفة إلى أن تدفع لأحد محاسبي الجزئية كفالة يحددها وكيل الجمهورية وفي حالة عدم تقديم مرتكب المخالفة أي من هذه الضمانات، يمكن أن توضع المركبة في المحشر وتكون النفقات الناجمة على عاتقه وعليه فإن قانون المرور يهدف إلى الوقاية من حوادث المرور عن طريق تنظيم المركبات وعدم الإخلال بالنظام العام وعرقلة حركة المرور وتنظيم استعمال الطرق العمومية بصفة تحقق تنقل عادل⁽⁴⁾، للإشارة فإن مديرية الأمن العمومي تتكون من العديد من النيابات منها نيابة مديرية الوقاية من حوادث المرور وتهتم بتنظيم حركة المرور وكذلك الوقاية من حوادث المرور عبر مختلف ولايات الوطن وأعوان الأمن العمومي ومنتبع تدريجيا لضباط الأمن

(1) القانون رقم 03-09 المادة 19 منه.

(2) صحراوي محمد، مجمع النصوص المتعلقة بحوادث السير والتعويض عنها، 2012، الجزائر، ص 93

(3) القانون 03-09 المادة 102 منه.

(4) محمد العجمي بن عيسى، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط1، جامعة نايف لعلوم الأمن الرياض، ص 09

العمومي وعليه⁽¹⁾ تعد السلامة المرورية مطلب الجميع إذ تعد بالدرجة الأولى هي إدارة سياسية كآلية من آليات الحماية القانونية والتنظيمية والتي تسعى من ورائها إلى تنظيم مؤسساتي يعتمد على خطط فعالة للحد من حوادث المرور والتي تتطلب تظافر جميع جهود جميع الهيئات الفاعلة لأن تزايد في الأونة الأخيرة ساهم بشكل كبير وفعال في تغيير سياسة المشرع نحو تنظيم المنظومة الرد عليه بهدف الحماية ونشر الأمن عبر الطرق وتنظيمها ووقايتها من المخالفات المرورية التي تعتبر هي السبب الوحيد في حدوث حوادث المرور، مما يؤكد اهتمام الدولة بوضع استراتيجية شاملة لذا تم إصدار الأمر 03/09، الذي يشكل قفزة نوعية في تنظيم حركة المرور عبر الطرق وتنظيمها عبر مختلف المسالك العمومية وكذلك يبين كفاءات ضبط حركة المرور لأنه يعتبر من أشد القوانين ردعا في مجال احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.

المطلب الثاني: الحماية القانونية عن طريق تقسيم المخالفات المرورية

تجدر الإشارة إلى أن الحماية القانونية للطرق تكمن في مدى ضبط المخالفات المرورية. وذلك من خلال فرض غرامات جزافية على المخالفين وتنظيمها بإقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور.

الفرع الأول: المخالفات المرورية من الدرجة الأولى والثانية.

أولاً: المخالفات المرورية، من الدرجة الأولى:

- 1- مخالفة⁽²⁾ الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة إلى كبح الدرجات وتتمثل في انعدام الإضاءة الأمامية للدرجات وانعدام الإضاءة الخلفية وانعدام التجهيزات العاكسة للضوء.
- 2- الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة أو الشهادة المهنية وهي شهادة من أجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع وتتمثل في الأحكام فيما يلي:

(1) محمد عابدين التعويض بين الضرر المادي والأدبي، دط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1997، ص55
(2) المادة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، الذي يحدد حركة المرور عبر الطرق، ج. ر، العدد 76 المؤرخة في 28 نوفمبر 2004.

- عدم تقديم رخصة السياقة طبقا لنص المادة⁽¹⁾ 08 من الأمر 09-03 فيجب على كل سائق مركبة كأن يكون حاملا لرخصة موافقة للمركبة التي يقودها إذ تعد رخصة السياقة ترخيص إداري إذ يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور أي يسلم من طرف والي الولاية الذي يوجد بمقر سكنه.

3- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق لقانون المرور ويتعلق الأمر بخروج جهاز الانارة عن إطار المركبة ب 5سم.

4- الأحكام المتعلقة بالقواعد التي تنظم سير الراجلين لا سيما القواعد المتعلقة بالممرات المحمية وتتعلق بعدم استعمال الممرات العلوية للراجلين.

ثانيا: المخالفات المرورية من الدرجة الثانية

1- الأحكام المتعلقة بسرعة⁽²⁾ المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في انتظار صدور نص تنظيمي.

2- المخالفات الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي باستعمال صفارات الإنذار واستعمال المنبهات الصوتية دون ضرورة حتمية.

3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبات المجرورة بواسطة الحيوانات وتتعلق بعدم استعمال الضوء.

4- الأحكام المتعلقة⁽³⁾ بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي غيرها من المركبات المرخص لها.

5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض الغير عادي للسرعة ودون أسباب حتمية من شأنه تقليص حركة المرور.

(1) القانون رقم 09-03 المادة 66 منه.

(2) مخلوف بالخضر النصوص القانونية والتنظيمية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2004، ص 381-382

(3) سمير عبد الفتاح، كريم محمود رشوان، قانون المرور الجديد ولائحته التنظيمية، الإسكندرية، 2003، ص 37

- 6- مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وتتضمن وجود لوحة ترقيم ذات خلفية عاكسة أو ذات لون غير مطابق.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق رخصة سياقة اختيارية.
- 8- الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل وتتضمن السير عليه.

الفرع الثاني: المخالفات المرورية من الدرجة الثالثة والرابعة

أولاً: المخالفات المرورية من الدرجة الثالثة

- 1- الأحكام المتعلقة⁽¹⁾ بالحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات وتضم عدة حالات منها عدم تخفيض السرعة عند المنعرجات.
- 2- الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات التي تنقل مواد خطيرة جداً.
- 3- الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق التجاوز عند قطعة السكك غير المحروسة.
- 4- الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان عند عدم وضعه السائق أن الركاب الجالسين في المقاعد الأمامية أو الخلفية.
- 5- الأحكام المتعلقة⁽²⁾ بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها.
- 6- الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة الإنارة وإشارة المركبات المتحركة ذاتياً.

(1) نبيل صقر، تنظيم حركة المرور وسلامتها، دار الهدى الجزائر، 2010، ص 69

(2) القانون رقم 03-09، المادة 66 منه.

- 8- مخالفة ⁽¹⁾ الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلمات الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء القيادة.
- 9- الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة للسائق الحائز على رخصة قيادة اختيارية وتتعلق بتجاوز سرعة 80 كلم/سا
- 10- الأحكام المتعلقة بأولية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية كرفض منع الأولوية للمشاة على مستوى الممرات المحمية.
- 11- الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين.
- 12- الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات.
- 13- الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات.
- 14- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور.
- 15- مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد القيادة السليمة في انتظار صدور نص تنظيمي.
- 16- الأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو ملحقاتها.
- 17- الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور وتنظيمها.
- 18- الأحكام المتعلقة بتصاعد الأدخنة والغازات السامة وصدور الضجيج.
- 19- الأحكام المتعلقة بمركبات غير مزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال كاف لرؤية يهدف إلى حماية المركبات.
- رابعاً: المخالفات المرورية من الدرجة الرابعة**

- 1- الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المرفوض المتعلق بمواصفات إشارات المرور.

(1) القانون 03-09 المادة 66 منه.

- 2- الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرق وأولوية المرور منها عدم منح الأولوية.
- 3- الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
- 4- الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان.
- 5- الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية.
- 6- الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف على شريط التوقع الاستعجالي للطريق السريع أو الطريق السريع.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة الإنارة والإشارة للمركبات ذاتيا.
- 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التنصت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التنصت الإذاعي والسمعي أثناء القيادة.
- 9- الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة للسائق الحائز على رخصة القيادة.
- 10- الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.
- 11- الأحكام المتعلقة بالتوقف والوقوف.
- 12- الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات.
- 13- الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.
- 14- الأحكام المتعلقة بجهاز تسجيل السرعة وخصائصه وتشغيله وصيانته وهو جهاز يسمح بالمراقبة البعدية للسرعة المطبقة وأوقات القيادة والراحة والمسافة المقطوعة في وقت معين.
- 15- الأحكام المتعلقة بالتغير الهام في الاتجاه دون تأكد السائق أن المناورة لا تشكل خطر على المستعملين.

- 16- الأحكام المتعلقة بتجاوز الخط.
- 17- الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء القيادة في انتظار صدور نص تنظيمي.
- 18- الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السريع او السريع.
- 19- الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية.
- 20- الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات ومنها عدم تركيب العلامات المخصصة لنقل المسافرين في الجهة الأمامية وفي الجهة الخلفية.
- إذ يمكن⁽¹⁾ للإدارة إقامة حواش للمرور لذوي الأسبقية داخل التجمعات السكانية لتقليل من المخالفات المرورية وعلى الطرق الكثيفة بهدف تسهيل حركة وسائل النقل العمومي وذلك لضمان السير الحسن للمصالح العمومية إلى التدخلات المستعجلة في حالة وجود مخالفات وذلك بهدف تحقيق المصلحة العامة.

(1) بوعمره صالح، مبادئ الاستعمال الجماعي للأماكن العمومية وتطبيقاتها في التشريع الجزائري، جامعة الشيخ العربي التبسي، تبسة، 2016، ص41

المبحث الثاني: الجزاءات المقررة على مخالفات التعدي

باعتبار أن الطريق هو شريان الحياة لأنه يعد وسيلة تفر ولكن هناك ولسوء الحظ من مستعملي الطريق الذين يجهلون قانون المرور مما يؤدي إلى الوقوع في المخالفات المرورية لا تحمل عقابه مما أدى بالمشرع إلى فرض جزاءات على المخالفين فالأصل في الجزاء هو السعي في تطبيق واحترام قانون المرور وتطبيق قواعد ضامناً للحد من المخالفات المرورية.

المطلب الأول: الجزاءات المرورية للمخالفات المرورية

تعتبر المخالفات المرورية من الأخطار الكبرى في وقتنا الحالي مما يدفع إلى تنظيم قواعد المرور عبر الطرق إذ يعتبر قانون 03/09 من أهم القوانين الردعية في مجال احترام قواعد المرور وعلى خلاف ذلك تم ترتيب جزاءات إثر حدوث مخالفات مرورية عبر الطرق نتيجة عدم تطبيق قانون المرور .

الفرع الأول: الجزاءات المستمدة من القانون الجنائي

تمثلت جل العقوبات المقررة على المخالفات المرورية والتي حددها القانون بغرامة جزافية فيجب على مخالفة المرور أن يتحرر من خطيئته،⁽¹⁾ عن طريق دفع مبلغ الغرامة من خلال طابع جنائي وذلك في خلال مدة محددة من يوم تحريره وعليه فإنّ العقوبات كالتالي:

- المخالفات من الدرجة الأولى: يعاقب عليها بغرامة جزافية الحد الأدنى لها من 2000 دج والأقصى 2500.
- المخالفات من الدرجة الثانية: يعاقب عليها بغرامة جزافية الحد الأدنى لها 2000 دج والأقصى 3000 دج.
- المخالفات من الدرجة الثالثة: يعاقب عليها بغرامة جزافية الحد الأدنى لها 2000 دج والأقصى 4000 دج.
- المخالفات من الدرجة الرابعة: يعاقب عليها بغرامة جزافية الحد الأدنى لها 4000 دج والأقصى 6000 دج.

(1) صحراوي محمد مجمع النصوص القانونية المتعلقة بحوادث السير و التعويض عنها ، مرجع السابق ، ص

وعليه⁽¹⁾ من أجل دفعها وتسهيل العمل على الجهة القضائية اشترط المشرع على ضرورة الاحتفاظ برخصة السياقة حيث يعد إجراء جديد في تنفيذ المخالفة ولا يعد عقوبة والهدف منها هو إلزام المخالف على دفعها في أقرب وقت ممكن على مخالف المرور وكذلك تقليل تحويل الملفات للعدالة التي قد تستغرق وقت طويل للحكم على مرتكبي المخالفات المرورية فالمخالفة تتقادم بمرور السنين وعلى هذا الأساس يتم الاحتفاظ بالرخصة السياقة المرتبطة بعقوبة المخالفات تنقسم إلى:

أولاً: الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة

في حالة وقوع مخالفات⁽²⁾ يقوم بتعيينها الأعوان المؤهلون عليه تكون رخصة السياقة في جميع الحالات محل احتفاظ في الحالة 1 و 2 و 3 من النقطة (أ) والحالات من 01 إلى 08 النقطة (ب) والحالات من 11 إلى 22 النقطة (ج) والحالات من 18 إلى 22 من النقطة (د) من المادة 66 من الأمر 03/09 في هذا المقام يقوم العون الذي عين المخالفة بالاحتفاظ فوراً برخصة السياقة لمدة لا تتعدى 10 أيام ومقابل ذلك تسلم وثيقة لمرتكب المخالفة تثبت بالاحتفاظ وعليه فإن هذا الاحتفاظ لا يوقف القدرة على السياقة حيث يلزم على مرتكبي المخالفة يدفعها خلال مدته المحددة وفي حالة عدم دفعها قد يرفع المبلغ لدحه الأقصى، أين يتم تعليق رخصة السياقة لمدة شهرين وفي حالة عدم دفع المبلغ إلى حده الأقصى أين يتم تعليق رخصة السياقة لمدة شهرين من طرف لجنة تعليق الولاية، وبعد إنهاء مدة التعليق المقدرة بشهرين وفي حالة عدم دفع المبلغ بحده الأقصى ترسل للجهة القضائية المختصة حسب المادة 93 من الأمر رقم 03/09.

ثانياً: الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة

في حالة الوقوع في لإحدى المخالفات من الحالة 1 إلى الحالة 10 من النقطة (ج) والحالات من 01 إلى 17 من النقطة (د) المشار إليها في المادة 66 من الأمر 03/09، هنا يقوم العون الذي عين المخالفة بالاحتفاظ برخصة السياقة وعليه تسلم

(1) جمال نجيمي، دليل القضاة للحكم في الجرح والمخالفات في التشريع الجزائري على هدى المبادئ الدولية للمحكمة العادلة، دار هومة، الجائر، 2014، ص 465.

(2) القانون 09 - 03 المادة 92 منه .

في الحال وثيقة لمرتكب المخالفة تثبت الاحتفاظ برخصة السياقة إلى لجنة تعليق الرخص والتي تحدد مدة التعليق بثلاثة أشهر في الحالات 01 إلى 10 من النقطة (ج) وستة أشهر في الحالات من 01 إلى 17 من النقطة (د) وذلك حسب نص المادة 96 من الأمر 03/09 وفي حالة العود تضاعف مدة التعليق.

وعليه⁽¹⁾ فإن لجنة التعليق تصدر قرار من الوالي المختص إقليمياً وتكون محل للنظر في كل محاضر معاينة المخالفات وقد تتبع التعليق المؤقت لرخصة السياقة إما سميها لفترة معينة أو منع إجراء الامتحانات المتعلقة برخصة السياقة بها والغرامة الجزافية التي لا يمكن تطبيقها في الحالات الآتية:

- إذ تثبت المخالفة أن صاحبها قد تعرض لعقوبة أخرى غير العقوبة المالية وإما لتعويض الضرر الأشخاص أو الممتلكات.
- المخالفة التي لا تترب على أدائها على الأقل تطبيق هذا الإجراء.

الفرع الثاني: الجزاءات المستمدة من القانون المدني:

تعتبر المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المرور من أهم المسؤوليات الضرورية في تعويض الضرر وإجراءات الحصول عليه جراء المخالفة المرورية التي يكون سببها عدم احترام قانون المرور.

أولاً : إجراءات الحصول على تعويض.

إن الحصول على التعويض يكون وفق طريق واحد ألا وهو طريق التسوية الودية أو القضاء الجزائي أو المدني.

1- عن طريق التسوية الودية:

تتم التسوية الودية⁽²⁾ لاتفاق الأطراف وعليه فحسب المادة رقم 31/88 والمراسيم التطبيقية له تم تحديد الجهات المكلفة بالتعويض ومن هنا فإن إجراءات المتعلقة بتحقيق وكذا معاينة الأضرار الناتجة عن المخالفات المرورية وعليه فحسب المادة 4 من الأمر رقم 15/74 يجب أن ترسل نسخة من المحضر وذلك في خلال 10 أيام ففي حال مرتكب الجريمة مجهول ترسل إلى صندوق التعويضات ومنه عند تلقيها

(1) أحمد لعور نبيل صقر، العقوبات في القوانين الخاصة، دار الهدى، الجزائر، 2012، ص166.

(2) ميلود ذبيح، دفاتر السياسة والقانون، العدد9، جوان 2013، ص126.

لنسخة عليها يتم عرضه على أساس الجداول التابعة الأمر وأن اللجوء إلى القضاء يكون في حالة عدم قبول الضحية التعويض المقترح من المؤمن وإلاّ أُعتبر هذا الإجراء تأخر في الوفاء، وعليه فإن المصالحة، إلزامية بالنسبة للشركة، وبالنسبة للضحية وذوي الحقوق.

2- التعويض عن طريق القضاء الجزائي:

يتمثل التعويض أمام القضاء الجزائي⁽¹⁾ وذلك في حالة وقوع حادث حيث يتولى الأعوان المؤهلون بالتحريات المبدئية ويتم تحرير محضر ليرسل بعدها أصل هذا المحضر مع تقديم نسخة مصادق عنه مع جميع الوثائق الخاصة خريطة الحادث وذلك في خليل 10 أيام وذلك عقب الانتهاء من التحقيق ليحصل ذوي الحقوق على نسخة من وكيل الجمهورية خلال مدة أقصاها 30 يوم ويجدر بالمضرور حُصوله على شهادة طبية تثبت الضرر ويرسل خلال 08 أيام هذا في حالة الجرح الخطأ و من هنا نستنتج أن القاعدة العامة في دعوى التعويض أنها من اختصاص المحاكم المدنية لكن المشرع فيها يخص تعويض الضرر المباشر الناتج عن المخالفات أو الحوادث المرورية حيث أجاز للمحاكم الجزائية الفصل فيها بصفة التبعية للدعوى العمومية.

(1) محمد بومدين، مجلة القانون والمجتمع، العدد الأول، أبريل 2013، ص52.

المطلب الثاني: الإجراءات المتعلقة بالمخالفات المرورية

إن الحديث عن المخالفات المرورية وتبيان القواعد القانونية المنظمة لها التي تهدف إلى التقليل من الحوادث المرورية عن طريق الإجراءات الوقائية والمتمثلة في توقيف المركبة في حالة ارتكاب مخالفة بالإضافة إلى إبقاء المركبة في المحشر أي مكان نعينه السلطة المختصة وتكون على نفقته الخاصة.

الفرع الأول: الإجراء القانوني عند توقيف المركبة

إن التوقيف هو⁽¹⁾ إجراء قانوني نظمه المشرع في حالة ارتكاب مخالفة تستدعي إجبار السائق وذلك بصفة وقائية بترك المركبة في عين المكان أو قرب مكان إثبات المخالفة وفي حالة وجود السائق أي يكون خاضراً تتم دعوته إلى وضع المركبة طبقاً لقواعد التوقيف وفي هذه الحالة تحرر استمارة التوقيف وتسلم نسخة منها للسائق مقابل سحب بطاقة ترقيم المركبة وفي حالة غياب السائق تكون موضوع توقيف مادي.

يتمثل إجراء التوقيف بأمر من⁽²⁾ أعوان الشرطة القضائية أو ضباط أعوان المؤهلون لهذا الغرض عندما يلاحظون ضرورة إنهاء المخالفات المرورية ومثال على ذلك: كأن يكون السائق في حالة سكر وعندما لا يستطيع السائق إثبات رخصة النقل الاستشفائي أو عندما تسير المركبة مخالفة لأحكام متعلقة بنقل مواد خطرة.

يرفع إجراء التوقيف كل من العون الذي أمر به الأعوان الذين قرروا وقوع المخالفة وضرورة اتخاذ الإجراءات القانونية عند انتهاء المخالفة أو ضباط الشرطة القضائية المختصة إقليمياً وفور إثبات السائق انتهاء المخالفة تتم إعادة البطاقة الرمادية له مع تسجيل ملاحظة عند الانتهاء من هذا الإجراء.

يتم التوقيف في مكان ارتكاب الجريمة إلا أنه إذا كان قرارا التوقيف ناجماً عن مخالفة القواعد المتعلقة بحالة المركبة أو تجهيزها لا يكون إلا في مكان يمكن للسائق فيه أن يجد وسائل اللازمة لإنهاء المخالفة لذا يرخص له الاستعانة بمساعد قصد تصليحها فإذا كان مملوءة فوق اللازم بأمر بتوقيعها.

(1) المادة 290 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

(2) محمد خزيط، مذكرات في قانون الإجراءات الجزئية الجزائري، ط2، دار هومة، الجزائر، 2007، ص54.

إن عملية توقيف المركبة⁽¹⁾ يكون محددًا في القانون بـ 48 ساعة كحد أقصى وعليه في حالة ما إذا لم يثبت السائق انتهاء المخالفة في الأجل المحدد يمكن لضباط الشرطة القضائية تحويله إلى المحشر على أن مدة التوقيف المادي لا تتعدى 6 ساعات لكن في كل الأحوال لا يجوز استمرار التوقيف بعد زوال الظروف المسببة له، خاصة بالنسبة للحاتين 01 و02 من المادة 289 من م ت، حيث يمكن للمركبة أن تتابع طريقها بمجرد أن يتولى سائق سياقتها وأيضاً بعد أن يصيح السائق أو المركبة لا يمثلان أي خطر على مستهلي الطريق.

تتضمن استمارة التوقيف مجموعة من البيانات تتمثل في التاريخ والتوقيف، المكان الذي تم فيه، المخالفة التي تسببت فيع عناصر التعرف على المركبة، والبطاقة الرمادية، واسم ولقب وعنوان مُرتكب المخالفة أسماء وصفات ووظائف الأعوان الذين قرروها ومقر إقامة ضباط الشرطة القضائية المؤهل لدفع الإجراء.

وعليه فإن وجهة الاستمارة تحرر في أربعة نسخ يتم توزيعها على النحو التالي: نسخة إلى مرتكب المخالفة، نسخة إلى ضباط الشرطة القضائية أو إلى المصلحة، وتسلم نسخة إلى الجهة القضائية المختصة تحمل ملاحظة إنهاء الإجراء على المحضر المخالفة في أقرب وقت ممكن.

ونصت⁽²⁾ المادة 102 من الأمر 03/09، أنه عندما يتعذر على مرتكب المخالفة إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني، فيما عدا حالة دفع غرامة جزافية فإنه يمكن توقيف المركبة حتى يتم دفع كفالة يحددها وكيل الجمهورية لأحد محاسبي الجزئية.

الفرع الثاني: الإجراءات القانونية المقررة عند وضع المركبة في المحشر

طبقاً لنص المادة 103 من الأمر 03/09⁽³⁾ يمكن توقيف المركبة المستعملة في حالة ارتكاب مخالفة طبقاً لقواعد حركة المرور والوقوف ووضعها في المحشر سواءً في⁽⁴⁾ مكان عمومي أو تابع للسلطة العمومية تكون السلطة هي الوالي خاصة إذا كانت

(1) القانون رقم 09-03 المادة 102 منه

(2) القانون رقم 09-03 المادة 103 منه

(3) أحمد لعور ونبيل صقر، العقوبات في القوانين الخاصة، المرجع السابق، ص126.

مساحة الأرض ملكاً للدولة أو الولاية وتملك التصرف فيه، أو رئيس المجلس الشعبي البلدي إذا كان محل أو مساحة ملكاً للبلدية أو تملك التصرف فيه وفي هذين الحالتين تعين السلطة حارساً عليها.

هناك⁽¹⁾ عدة طرق لوضع المركبة في المحشر إذ يتم نقلها من مكان توقفها لمكان وضعها في المحشر من مالك المركبة أو سائقها وبما أن المشرع استعمل كلمة يمكن ووضعها في المحشر فإنه في حالة رفضه القيام بذلك، يتم نقلها بوسائل الإدارة أو بكل وسيلة على نفقة المالك، أما إذا كان السائق غائب فإنه بناءً على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليمياً حيث يمكن لرجال الشرطة أو أعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونياً لإثبات المخالفة الخالصة بسلامة المرور في الطريق بمحاضر أن يقوموا بنقل المركبة ولا يمكن إرجاعها لمالكها إلا بعد إنهاء إجراء وقضاء المدة المقررة.

هناك عدة حالات يتم من خلالها وضع المركبة في المحشر وهي كالاتي:

- حالة عدم إثبات سائق المركبة على إنهاء المخالفة بعد توقيف في أجل 48 ساعة.
 - عدم تقديم مرتكبها للضمانات المقررة قانونياً إذا تعذر عليه إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني.
 - ارتكاب مخالفات الوقوف أو التوقف الخطرين إذا كانت الرؤية غير كافية، أو قرب تقاطع الطرق والمنعرجات.
 - عدم تقديم المركبة للمراقبة التقنية أو تنفيذ الإصلاحات.
 - عدم تقديم مركبتها للضمانات المقررة قانوناً إذا تعذر عليه إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني.
- وضع المركبة في المحشر⁽²⁾ وسحبها هذا الإجراء يأمر به ضباط الشرطة القضائية المختصة إقليمياً بالإضافة إلى الجهة القضائية المختصة (وكيل الجمهورية) ويعتبر جزءاً قضائياً في هذه الحالة، أيضاً يكون من الوالي المختص إقليمياً وذلك بقرار من ضباط الشرطة القضائية في حالة المخالفات الخاصة بمركبات نقل البضائع أو

(1) المادة 305 من المرسوم التنفيذي رقم 881/04.

(2) أحمد لعور، نبيل صقر العقوبات في القوانين الخاصة، مرجع سابق، ص

الأشخاص وذلك بناءً من لجنة العقوبات الولائية مع استشاره اللجنة التقنية لسيارات الأجرة في المخالفات المتعلقة بها.

سحب المركبة من المحشر: هذا الإجراء يتم على النحو التالي:

بعد إنهاء إجراء الوضع⁽¹⁾ في المحشر وذلك بعد نهاية المقررة، والذي يترتب عليه إرجاع السلطة المؤهلة للبطاقة الرمادية إذ تم سحبها، وتسليم رخصة نهائية للرجوع من المحشر أي تسترجع المركبة عند دفع المصاريف.

- لا يجوز أن تسحب المركبات التي تسمح حالتها بالسير حسب الشروط العادية للأمن، إلا من قبل مصلحين يُكلفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية. إذا حصل اختلاف في حالة المركبة ليست في حالة تمكنها من السير، تحدد التصليحات الواجب القيام بها قبل تسليمها لصاحبها وذلك طبقاً لنص المادة 106 من الأمر 03/09.

طبقاً لنص المادة 107 من الأمر 03/09، إذا لم تسحب المركبة بعد انقضاء أجل (60 يوماً) ابتداءً من إشهار صاحب المركبة أو الدائن الضامن إذا كانت المركبة مسجل قانونياً بموجب نص قانوني تعتبر المركبة مهجورة، وعليه فقد تسلم مثل هذه المركبات المصرح بها كذلك بموجب حكم قضائي إلى مصلحة أملاك الدولة قصد التصرف فيها وفقاً للتنظيم المعمول به.

إذا تعذر التصرف على صاحب المركبة يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة. يمكن للسلطة التي يخضع لها المحشر أن ترخص بسبب خروج المركبة مؤقتاً منه قصد تمكين المالك من القيام بالتصليحات اللازمة في مؤسسة يختارها والرخصة الممنوحة من السلطة تأخذ وصف وثيقة مرور مؤقتة تحدد خط السير وشروط الأمن فيجب على المصلح أن يسلم مالك المركبة فتورة تثبت تنفيذ الأشغال التي صنعتها السلطات التي يخضع لها المحشر ضرورية قبل لإرجاع المركبة لمالكها.

إن وضع المركبة في المحشر يتضمن استمارة تتكون من العناصر التالية:

(1) عادل المنشاوي، دور القاضي الجنائي في تقرير الخبرة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، 2009/2008 ص 109.

تاريخ ومكان تحرير حيث يتم التعرف على عناصر المركبة من اسم ولقب وعنوان مالك المركبة مدة الوضع في المحشر بالإضافة إلى إمضاء وختم ضباط الشرطة القضائية، تاريخ وساعة الوضع الفعلي المحشر، تاريخ وساعة الخروج من المحشر.

حيث تحرر الاستمارة في نسخ تتوزع على النحو الآتي:

نسخة إلى مرتكب المخالفة إذا لم يكن هو المالك، فهذه الحالة يجب على ضابط الشرطة القضائية التي قامت بإعداد المحضر أن يبلغ إلى مالك المركبة إلا إذا كان سائق هو مالك المركبة وكان موجوداً عند إعداد المحضر، وفي هذه الحالة يبين هذا التبليغ المصحوب عن الضرورة لذلك بقائمة الأشغال الواجب القيام لها قبل استرداد المركبة من السلطة لإنهاء الإجراء، حيث يتعذر على المالك إخراج المركبة.

تعمل السلطات⁽¹⁾ المعنية على تحمل المسؤولية عن المركبات المتواجدة بالمحشر أثناء الليل إذ تقوم بحراسته ودراسته ليلاً نهاراً وتقوم على تصنيف المركبات الموضوعه به إلى أحد الضعفين:

- المركبات التي يمكن أن يخرجها مالكوها في حالتها.
 - المركبات التي تتطلب إصلاحاً تعتبر ضرورية قبل إرجاعها إلى مالكوها.
- ومن هنا نستنتج أن الهيئة المكلفة بحراسة المركبات الموضوعية في المحشر مسؤولة عن الخسائر والسرقات وأضرار التلف التي تتعرض لها.
- وعليه فحسب المادة 111 من الأمر 03/09 تضمنت عقوبات لمن أحدث تلفاً أو يسرق أو يحطم أو يحاول إتلاف أو سرقة أو تحطيم مركبة موضوعة في المحشر بالحبس من سنة إلى 5 سنوات وبغرامة من 100000 دج إلى 50000 دج، كما تضمنت أيضاً على مضاعفة العقوبة يرتكب الجنحة من المحشر.
- كما تضمنت المادة 127 من قانون 14-01 حكماً يتعلق بالمصاريف، فحملت مالك المركبة المهجورة مصاريف رفعها ووضعها في المحشر بالإضافة إلى إجراء الخبرة وبيعها أو تدميرها.⁽¹⁾

(1) نبيلة عدي، المخالفات المتعلقة بقانون المرور، مذكرة ماستر تبسة، ص 52.

وطبقا لنص المادة 104 من الأمر 03/09 يمكن لصاحب المركبة أن يطعن في قرار وضع المركبة في المحشر الجهة الفضائية المختصة التي يمكنها أن تؤكد الإجراء المتخذ أو تأمر بإلغائه في أجل أقصاه 5 أيام.

تعد الحوادث المرورية من أحد أبرز المشكلات في وقتنا الحالي خاصة أنها في تزايد مستمر وأمام هذا الوضع سعت جميع دول العالم لتنظيم هذا المجال والحد من المخالفات المرورية والجزائر واحدة من الدول السبّاقة إلى إصدار نصوص تنظيم حركة المرور عبر الطرق وتحقيق سلامتها وأمنها وذلك من خلال إقامة تدابير رديّة في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.

ومن خلال قراءتنا لأحكام الأمر 03/09، نجد أن المشرع قد قسم المخالفات المرورية وقد انتهج خطوة واضحة في تصنيفها حيث قسمها إلى أربع درجات حسب درجة خطورتها.

وللإشارة فإن الأمر صدر بعد 04 سنوات فقط من تطبيق قانون 16/04 نتيجة الانتقادات الموجهة له خاصة فيما يتعلق بالجزاءات المقررة له الآن الأمر بعد أكثر معاينة المخالفات المرورية بقانون المرور وذلك من قبل أعوان مؤهلين طبقاً للقانون مع تحديد أصنافهم.

وأيضاً في إطار معاينتهم لهذه المخالفات لهم اتخذوا إجراءات تتعلق إما بالتوقيف أو الوضع في المحشر.

خاتمة

عالجت هذه الدراسة موضوعاً من أهم المواضيع القانونية في وقتنا الحالي والمتمثلة في النظام القانوني للطرق، حيث تطرقنا الي ما قد تأثر به من مشكلات قانونية وغيرها فتنظيم وحماية الطرق لا يعني بتاتا وضعها في متحف حراسة مشددة فلا معنى لهذا التنظيم والحماية من هذا النوع بل يجب أن يحدث هذا التنظيم والحماية توازنا في الطرق والفضاء الحيوي الاقتصادي الأخرى فالطريق نبع الحياة المتحركة.

إن تنظيم وحماية الطرق عمل دائم في الزمان والمكان وليس حملات ظرفية مؤقتة وهو ما يتطلب سياسة وتخطيط محكمين ومندمجين مع المحيط العام للمجتمع وهو هاجس كل البلدان في العالم سواء كانت غنية أو فقيرة وذلك في الشمال والجنوب، وقد جاءت هذه الدراسة على جملة نتائج نستعرضها على النحو الآتي:

-إن جمع كل الوسائل مجتمعة كانت فعلا قاصرة وغير فعالة في بلوغ أهداف حماية الطريق حيث ان الطريق لا تزال عرضة للانهييار، وبالتالي تؤدي بشكل مباشر إلى تعطيل حركة المرور مما يدفع إلى توقيف استمرارية عمليات الوصل في عمليات نقل السلع والبضائع، لكن الواقع اليوم يثبت أن الطريق اليوم أصبحت غير آمنة وذلك من قبل سائقي المركبات بكل أصنافها غير مبالين بقانون المرور همهم الوحيد الكسب السريع والوصول في وقت مبكر هذا ما يعرض البلاد لخطر دائم وواقع لا مفر منه يتمثل في حدوث خسائر مادية وبشرية نتيجة التهور واللامبالاة وتعني بالضبط أن الدولة تدفع أموالاً طائلة سنويا في مجال ترميم الطرقات، إلا أن الدولة مهما كثفت جهودها في مجال تنظيم وحماية الطرق إلا أنها مازالت تعاني من انعدام الأمن في الطرقات.

بالإضافة إلى هاذين العاملين التهور واللامبالاة بقانون المرور وعدم الالتزام بتعليماته، والذي ينجر عنه حدوث مخالفات مرورية بالجملة وذلك عبر مختلف المسالك العمومية وما يترتب عنها من نتائج خطيرة تتعكس هي الأخرى على خطأ السائق نظرا لاعتبار

السائق هو المسؤول الوحيد على وقوع المخالفات المرورية كونه لا يحترم قانون المرور ولتفادي هذه النقائص أقترح التوصيات التالية:

- إن الطريق هو عبارة عن مسلك عمومي مفتوح لحركة المرور عبر مختلف المسالك العمومية على السلطات المختصة السهر ترميم الطرقات بهدف تسهيل حركة المرور وتنقل المارة كون أن الطرق تعتبر ملك من الأملاك العمومية.
- العمل على توسيع شبكة الطرق كونها تلعب دور كبير في مجال ازدهار التنمية من خلال نقل السلع والبضائع عبر وسائل النقل.
- مراجعة قانون المرور بإصدار تشريع خاص بالطرق ويكون مناسب ومكيف مع باقي التشريعات يأخذ بعين الاعتبار فائدة الطريق وفضائلها وعلاقة الإنسان بها، فالطريق هو محور الحياة فيجب دائماً احترام قانون المرور ومنه الالتزام بقواعده واحترام تعاليمه وذلك للحد من المخالفات المرورية عن طريق عملية المراقبة الدورية والمتواصلة التي تقوم بها مصالح الأمن والدرك وتأهيلهم في إطار تفعيل تطبيق قانون المرور.
- التثقيف من التوعية حول قانون المرور في أوساط مستعملي الطر خاصة فيما يتعلق بالمخالفات وعقوبتها.
- إعادة النظر في المنظومة التعليمية الخاصة بحصول على رخصة السياقة عن طريق إعداد برامج شاملة لمختلف الأصناف مع إدخال نظام الامتحانات عن طريق البرمجة الآلية.
- السعي إلى وقاية الطريق من المخالفات المرورية الغير مباشرة خاصة فيما تعلق الأمر بشبكة الطرق والنقاط السوداء والإسراع في إنجاز الخريطة وطنية لها وإعادة تنظيم إشارات المرور وتكثيفها حسب طبيعة كل طريق مع توفير إجراءات الأمنية في ورشات الأشغال.

- الدفع من مستوى التأهيلي لأصحاب مدارس التعليم السياقة مع تنظيم دورات تكوينية.
- توفير المعابر الخاصة للراجلين وضرورة الفحص التقني للمركبات.
- وفي الأخير نرى أنه حتى يتحقق الصالح العام والذي ننتظره من الطريق التي أصبحت تعتبر السبيل الوحيد في الاستمرارية عملية الوصل، وعليه تكون الحماية من أجل الحماية فكثرة الحماية تقتل الحماية، بل يجب أن نعمل على تنظيم حركة المرور عبر الطرق حلقة تسير وفق نسق محفوف بضوابط القانون الذي يراعي مصلحة سائق المركبات بكل أنواعها، ومستعملي الطريق المارة، حيث أن المنظومة العقابية لا تكفي وحدها وإنما يجب تدعيمها بالمراقبة الدورية المستمرة والفعالة.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المراجع و المصادر

أولاً: قائمة المراجع:

أ- الكتب:

- احمد لعور و نبيل صقر ، العقوبات في القوانين الخاصة ، دار الهدى الجزائر 2012.
- جمال نجيمي ، دليل القضاة للحكم في الجرح و المخالفات في التشريع الجزائري ، المبادئ الدولية للمحكمة العادلة ، دار هومة ، الجزائر 2014.
- حميلي محمود، حقوق الانسان في الجزائر ، ديوان المطبوعات الجامعية ، 1989.
- سمير عبد الفتاح، كريم محمود رسوان، قانون المرور الجديد و لأئحته التنظيمية ، الإسكندرية ، 2003.
- صحراوي امحمد، مجمع النصوص القانونية المتعلقة بحوادث السير و التعويض عنها ، الجزائر ، 2012.
- عبد الحميد المنشاوي، جرائم المرور الإسكندرية،2002.
- علاء الدين عشى، مدخل القانون الإداري، الجزء الثاني ، الجزائر 2000.
- عمار بوضياف، عقد الامتياز و دوره في تطوير العلاقة بين الإدارة المحلية للقطاع العام الجزائري،2004.
- لؤي ماجد ديب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات ، عمان 2001.
- محمد العجمي بن عيسى ، حجم حوادث المرور و سبر معالجتها ط1،، علوم الامن الرياض، 2009.
- محمد حزيط ، مذكرات في قانون الإجراءات الجزائية الجزائري ، الجزائر 2007.

- محمد رفعت عبد الوهاب، النظرية العامة للقانون الإداري ، مصر ، 2009.
- محمد عابدين ، التعويض بين الضرر المادي و الأدبي، دط ، الفكر الجامعي الإسكندرية ، 1999.
- محمد عبد الحميد ابو زيد، حماية المال العام ، دراسة مقانة ، القاهرة ، 1987.
- محمد منصور، المسؤولية عن حوادث المرور و التأمين الاجباري منها: الإسكندرية 2005.
- مخلوف بلخضر ، النصوص القانونية و التنظيمية مع الاجتهادات القضائية دار الهدى ، عين مليلة، الجزائر 2004.
- مصطفى احمد أبو عمرو، اثر عوارض الطريق على الحماية القانونية للعامل ، الإسكندرية، 2008.
- ناصر لباد ، الوجيز في القانون الإداري ، الطبعة الرابعة ، سطيف 2010.
- نبيل صقر، تنظيم حركة المرور و سلامتها ، دار الهدى ، الجزائر 2010.
- نزية كبارة، الملك العام و الملك الخاص، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس ، 1987.
- يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور، 2016.

– المذكرات :

- ادير نصيرة و اغروغن وهيبة، استحداث طرق جديدة لتسيير المرافق العامة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل الماستر، جامعة عبد الراحمين ميرة ، بجاية 2013.

- بوعمره صالح ، مبادئ الاستعمال الجماعي للأماكن العمومية و تطبيقاتها ،
التشريع الجزائري ، مذكرة نيل الماستر ، تخصص قانون اداري ، جامعة
العربي تبسي ، كلية الحقوق ، 2016.
- خالد بن عيسى، حماية الأملاك الوطنية العامة في القانون الجزائري ، مذكرة
لنيل الماستر ، تخصص قانون اداري ، جامعة بسكرة محمد خيضر ، كلية
الحقوق، 2013/2014.
- دفاقر فاطمة الزهرة ، امتياز الطرق السريعة في الجزائر ، مذكرة نيل الماستر ،
جامعة قاصدي مرباح ورقلة ، 2015.
- سلطاني عبد العظيم، تسيير و إدارة الأملاك العمومية ، مذكرة لنيل الماستر،
جامعة تبسة ، 2009.
- عثمان عبد الرحمان ، مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية للحد من
المخالفات المرورية ، مذكرة لنيل الماستر، جامعة السعودية الرياض ،2004.
- عادل المنشاوي ، دور القاضي الجنائي في تقدير الخبرة ، مذكرة لنيل شهادة
الماجستير ، كلية العلوم والحقوق والعلوم الساسية . ، جامعة منتوري قسنطينة .
- نبيلة عبدى ، المخالفات المتعلقة بقانون المرور ، مذكرة لنيل الماستر ، جامعة
العربي تبسي ، تبسة، 2017.

- المجالات :

- عايلى رضوان، املاك الجماعات المحلية مبدأ اللامركزية ، مجلة الفكر
الجزائري .
- محمد بومدين، مجلة القانون والمجتمع، العدد الأول، أبريل 2013
- المقالات : وزارة الاشغال العمومية ، تقرير حول كيفية تصنيف الطرق الغابية
- ميلود ذبيح ، مجلة الدفاتر السياسية والقانون ، العدد 9 جوان 2013 .

النصوص التشريعية و التنظيمية :

- النصوص التشريعية :
- الامر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يونيو 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها .
- قانون رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن قانون التوجيه والتنظيم النقل البري .
- الأمر رقم 27/95 المؤرخ في 30 ديسمبر الذي يتضمن قانون المالية لسنة 1996 .
- القانون رقم 07/12 المؤرخ في 21/02/2012 المتعلق بقانون الولاية .
- قانون رقم 10/11 المؤرخ في 22 يونيو 2011 يتعلق بقانون المالية
- المرسوم التنفيذي رقم 12*427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 يحدد الاملاك الوطنية والعمومية الخاصة التابعة للدولة .

النصوص التنظيمية :

- المرسوم التنفيذي رقم 12/427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 الذي يحدد شروط وكيفيات إدارة الاملاك الوطنية والعمومية والخاصة التابعة للدولة.
- المرسوم التنفيذي رقم 04/381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.
- المرسوم التنفيذي رقم 92-302 المؤرخ في 09/02/1992 الذي يتضمن إنشاء المؤسسة العمومية وطنية ذات طابع إداري تسمى بالوكالة الوطنية للطرق السريعة..
- المرسوم التنفيذي رقم 96 - 308 ، المؤرخ في 18 سبتمبر 1996 المتعلق بمنح الامتيازات بالطرق السريعة ،

- المرسوم التنفيذي رقم 271/05 المؤرخ 25 يوليو 2005 ، المتضمن التصريح بالمنفعة العمومية للعملة المتعلقة بإنجاز الطريق السريع للسيارات شرق غرب .
- المرسوم التنفيذي رقم 308/96 المؤرخ في 18 سبتمبر 1996 ، المتعلق بمنح إمتيازات الطرق السريعة .

الانترنت :

1 موقع الكتروني اطلع عليه يوم 2018/03/10 على الساعة 17.34
www.taddort.ort.org

2 موقع الكتروني اطلع عليه يوم 2018/03/10 على الساعة 16.00
wikipedia.org

3 موقع الكتروني اطلع عليه يوم 2018/04/28 على الساعة 13.00
www.coderoute-ra.com

4 موقع الكتروني اطلع عليه يوم 2018/04/27 على الساعة 12.00
noumdi.blogspot

ملاحق

الملاحق

الصفحة	العنوان
	الملحق الأول دفع النفقات المتعلقة بإعادة الأملاك الوطنية الى اصلها
	الملحق الثاني تصنيف مقاطع الطرق ضمن الطرق الوطنية
	الملحق الثالث مقاطع الطرق الوطنية المعاد تصنيفها

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

LE MINISTRE

وزارة الأشغال العمومية

السويسي

الجزائري : 2009

رقم : 01 / اواع / 2009

مدير الأشغال العمومية لولاية سكيكدة
أمانة السيد
تاريخ الرضوخ : 2009
الرقم : 01 / اواع / 2009

إلى السيدة والسادة الولاة

بالاتصال مع السيدة والسادة مدراء الأشغال العمومية

الموضوع : فاي دفع كفالة النفقات المتعلقة بأشغال إعادة الأملاك الوطنية إلى أصلها .

المراجع : الأمر رقم 01-09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يونيو سنة 2009

والمتمم بقانون المالية التكميلي لسنة 2009

أصبحت الإدارات المسيرة لمختلف الأملاك الوطنية للطرق والطرق السيارة مقصودة بشكل متزايد من طرف المؤسسات المطالبة لاستعمال هذه الأملاك .

هذه المنظمات تتعلق أساساً بوضع تجهيزات، قنوات، خطوط نقل أو توزيع الكهرباء، الغاز، المعرفقات، الماء والاتصالات .

تفرض هذه الطلبات لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 04-392 المؤرخ في 1 ديسمبر 2004 المتعلق بخصخصة شبكة الطرق الذي يستوجب على صاحب حدودية الطرق إلى السرعة في الانتهاء من الأشغال

وبحكم المادة 49 من القانون رقم 15/86 المؤرخ في 29 ديسمبر المتضمن قانون المالية لسنة 1987 المعدل في قانون المالية لسنة 2005 يتعين تسديد آتوى لقاء شغل الأملاك العمومية بشكل خاص وظرفي بعد الحصول على رخصة شبكة الطرق من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين .

غير أن التجربة أبرزت في كثير من الحالات بأن إعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية لا تتم بشكل جيد عند نهاية الأشغال أو أنها تنجز بدون احترام القواعد الفنية في هذا المجال .

مديرية الأشغال العمومية
ولاية سكيكدة
تاريخ الرضوخ : 2009

تصنيف مقاطع الطرق ضمن الطرق الوطنية

الولاية	رقم الطرق	بداية مقاطع الطرق	نهاية مقاطع الطرق	الطول بالكلم	الترقيم الجديد	النقطة الكيلومترية الجديدة المحددة	
						ن.ك. النهائية	ن.ك. الأصلية
الوادي	ط، ول 302	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 48 (ن.ك 99 + 300)	ن.ك 72 + 400 تقاطع مع ط، وط رقم 03 (ن.ك 488 + 150)	72,400	ط، وط رقم 48 أ	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 48	ن.ك 72 + 400 تقاطع مع ط، وط رقم 03
	ط، ول 123	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01	ن.ك 66 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01 أ (الإدريسية)	66,000	ط، وط رقم 01 ب امتدادا ط، وط رقم 01 ب الموجود	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01 أ (الإدريسية)	ن.ك 108 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 89 (مسعد)
الجلفة	ط، ول 140	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01 (عين وسارة)	ن.ك 35 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 89 (برين)	35,000	ط، وط رقم 40 ب امتدادا ط، وط رقم 40 ب الموجود	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 40 (سيدي لعجل)	ن.ك 70 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 89 (برين)
	ط، ول 164	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01 (الجلفة)	ن.ك 60 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01 أ	60,000	ط، وط رقم 46 امتدادا ط، وط رقم 46 الموجود	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01 أ (ولاية الجلفة)	ن.ك 339 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 03 (ولاية بسكرة)
	ط، ول 167	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01 (سقية)	ن.ك 39 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 89 (حد الصحاري) مرورا ببوية الأحداب	39,000	ط، وط رقم 89 أ	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 01 (سقية)	ن.ك 39 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 89 (حد الصحاري)
الطارف	ط، ول 13	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، ول رقم 109 (ن.ك 50 + 600)	ن.ك 7 + 750 تقاطع مع ط، وط رقم 44	7,750	ط، وط رقم 84 امتدادا ط، وط رقم 84 الموجود	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع ط، وط رقم 44 (ولاية سكيكدة)	ن.ك 68 + 750 تقاطع مع ط، ول رقم 109 (ن.ك 09 + 900)
	ط، ول 109	ن.ك 0 + 000 تقاطع مع الطريق الرابط بين ط، وط رقم 44 (المطار)	ن.ك 60 + 500 (القالة)	60,500	ط، وط رقم 84 أ	ن.ك 0 + 000 (القالة)	ن.ك 60 + 500 تقاطع مع الطريق الرابط بين ط، وط رقم 44 (المطار)

مقاطع الطرق الوطنية المعاد تصنيفها

الولاية	تعيين الطرق	النقطة الكيلومترية البدائية	النقطة الكيلومترية النهائية	الطول بالكلم
سكيكدة	ط، وط 03	ن.ك 400 + 35	ن.ك 800 + 47	7,214
	ط، وط 80	ن.ك 800 + 11	ن.ك 200 + 14	2,400

الاختصاص	التسمية	الموقع	الولاية
... (بدون تغيير) ...			
طب النساء والتوليد طب الأطفال جراحة الأطفال	المؤسسة الاستشفائية المتخصصة في طب النساء والتوليد لسيدي بلعباس	سيدي بلعباس	سيدي بلعباس

... (الباقى بدون تغيير) ...

عبد العزيز بلخادم

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
أ . ب . ج	مقدمة
5	الفصل الأول: الاطار القانوني للطرق
5	المبحث الأول: ماهية الطرق و امتيز استعمالها
5	المطلب الأول: مفهوم الطرق
5	الفرع الأول: تعريف الطريق
6	الفرع الثاني: امتياز استعمال الطرق
10	المطلب الثاني: الاستعمال العام للأماكن العمومية
10	الفرع الأول: الاستعمال العام للطريق
11	الفرع الثاني: اثار الاستعمال العام للطرق
14	المبحث الثاني: أنواع الطرق
14	المطلب الأول: الطرق الوطنية
14	الفرع الأول: الطريق السريع
18	الفرع الثاني: الطريق الوطني العادي
19	المطلب الثاني: الطرق المحلية
19	الفرع الأول: الطريق الولائي
21	الفرع الثاني: الطريق البلدي
25	الفصل الثاني: الحماية القانونية و التنظيمية للطرق
25	المبحث الأول: الحماية الوقائية للطرق و سلامتها

25	المطلب الأول: التدابير التنظيمية كألية قبلية لحماية الطرق
25	الفرع الأول: الحماية عن طريق التدابير التنظيمية
26	الفرع الثاني: الحماية الوقائية عند وقوع المخالفات المرورية
28	المطلب الثاني: الحماية القانونية عن طريق تقسيم المخالفات المرورية
28	الفرع الأول: المخالفات المرورية من الدرجة الأولى و الثانية
30	الفرع الثاني: المخالفات المرورية من الدرجة الثالثة و الرابعة
34	المبحث الثاني: الجزاءات المقررة على مخالفات التعدي
34	المطلب الأول: الجزاءات المقررة للمخالفات المرورية
36	الفرع الأول: الجزاءات المستمدة من القانون الجنائي
37	الفرع الثاني: الجزاءات المستمدة من القانون المدني
39	المطلب الثاني: الإجراءات المتعلقة بالمخالفات المرورية
39	الفرع الأول: الاجراء القانوني عند توقيف المركبة
40	الفرع الثاني: الإجراءات القانونية المقررة عند وضع المركبة في المحشر
46	خاتمة
55	قائمة المراجع
60	ملاحق
60	الفهرس