



LARBI TEBESSI –TEBESSAUNIVERSITY

جامعة العربي التبسي - تبسة

UNIVERSITE LARBI TEBESSI – TEBESSA-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تخصص: قانون عقاري

بعنوان

النظام القانوني للطرق السيارة في التشريع الجزائري

إشراف الدكتورة:

- كاملة طواهرية

إعداد الطالبة:

صباح خامر

أعضاء لجنة المناقشة

| الاسم واللقب  | الرتبة العلمية | الجامعة الأصلية     | الصفة        |
|---------------|----------------|---------------------|--------------|
| نورة منصوري   | أستاذ مساعد أ  | جامعة العربي التبسي | رئيسا        |
| كاملة طواهرية | أستاذ محاضر ب  | جامعة العربي التبسي | مشرفا ومقررا |
| ريم مراحي     | أستاذ محاضر أ  | جامعة العربي التبسي | عضوا مناقشا  |

السنة الجامعية: 2021 - 2022





LARBI TEBESSI –TEBESSAUNIVERSITY

جامعة العربي التبسي - تبسة

UNIVERSITE LARBI TEBESSI – TEBESSA-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تخصص قانون اداري

بعنوان

النظام القانوني للطرق السيارة في التشريع الجزائري

إشراف الدكتورة:

كاملة طاهرية

إعداد الطالبة:

- صباح خامر

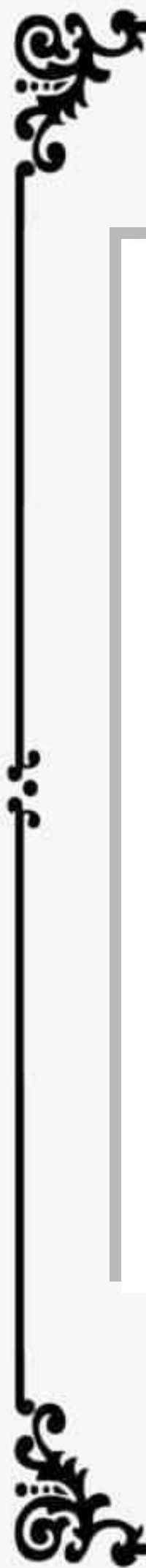
أعضاء لجنة المناقشة

| الاسم واللقب | الرتبة العلمية | الجامعة الأصلية     | الصفة        |
|--------------|----------------|---------------------|--------------|
| نورة منصوري  | أستاذ مساعد أ  | جامعة العربي التبسي | رئيسا        |
| كاملة طاهرية | أستاذ محاضر ب  | جامعة العربي التبسي | مشرفا ومقررا |
| ريم مراحي    | أستاذ محاضر أ  | جامعة العربي التبسي | عضوا مناقشا  |

السنة الجامعية: 2021 – 2022



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله تعالى: (( يرفع الله الذين

آمنوا منكم والذين أوتوا العلم

درجات والله بما تعملون خبير))

صدق الله العظيم

سورة المجادلة "آية 11"



## شكر و عرفان

الحمد لله السميع العليم ذي العزة والفضل العظيم والصلاة والسلام على المصطفى  
المهادي الكريم وعلى آله وصحبه أجمعين ، وبعد مصداقا لقوله تعالى : "ولئن شكرتم  
لازيدنكم "

نشكر الله العلي القدير الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا  
على إتمام هذا العمل.

كما نتقدم بالشكر والامتنان للأستاذة الفاضلة "كاملة طواهرية" لقبولها الإشراف  
هذه الدراسة وتوجيهاتها ونصائحها القيّمة التي لازمتنا طيلة فترة إعدادنا للندوة،  
كما نتقدم بحزيريل الشكر للجنة المناقشة كل باسمه على تحملهم عبء قراءة الندوة  
فجزاهم الله عنا كل خير...



# الاهداء

أهدي ثمار جهدي الى الوالدين الكريمين ...

الى اخوتي واخواتي ...

الى أستاذتي الفاضلة ...

الى كل الطاقم الجامعي كل باسمه ...

الى كل الأصدقاء ومن شارك في إخراج هذا العمل الى النور من

قريب أو بعيد ...

## قائمة المختصرات:

### أولا- باللغة العربية

- (1) د.م.ج : ديوان المطبوعات الجامعية.
- (2) ج.ر.ج.ج : جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية.
- (3) ع : عدد.
- (4) د.ط : دون طبعة.
- (5) د.س.ن : دون سنة نشر.
- (6) د.ب.ن : دون بلد نشر.
- (7) س.ج : السنة الجامعية.





الكلية لا تتصل أي مسؤولية على ما يرد

في المذكرة من آراء



معلمه

## التعريف بالموضوع:

يعد النقل أحد أهم الركائز ومن أبرز القطاعات في وقتنا الراهن التي تعتمد عليها الدولة للحفاظ على الريادة و الوصول الى مستوى متحضر وراقي، ومن أهم ما يسهل ذلك استحداث الطرق السيارة ، فهي من المعايير الدالة على مستوى التنمية و دفع حركة الاقتصاد و تقديم خدمات و فرص للاستثمار، لربط مختلف الدول ببعضها البعض كما، يساعد على انتقال الأفراد والبضائع والسلع على النطاق المحلي والدولي، لوجود أنظمة وتقنيات متطورة ذكية و حديثة.

فامتداد شبكات الطرق البرية على اختلاف أنواعها يساعد على التطور في عدة أصعدة و مستويات بما يناسب احتياجات البلاد و المقتضيات المعاصرة وفق أطر التنمية المستدامة، وحسب الأهداف المسطرة، وخلق الحركية الاقتصادية لمختلف مناطق الوطن حيث تعد أكبر شبكة طرق في افريقيا.

وفي إطار دفع عجلة التنمية الاقتصادية و المحلية انطلقت الجزائر في سلسلة من الاستثمارات، باعتبارها إحدى الدول السائرة في طريق النمو و تسعى للتقدم بالاعتماد على التخطيط بعيد المدى و مختلف الخبرات و الكفاءات المحلية و الأجنبية،

وبالاعتماد على فائض العائدات النفطية و المحروقات و تسديد المديونية و تحسن الأوضاع المالية تم اطلاق برنامج تكميلي لانجاز مشاريع تنموية كبيرة و ضخمة .

وتطورت مختلف أنظمة النقل لمواكبة أحدث التغيرات التي تحدث في العالم ببناء بنى تحتية و منشآت عظيمة ، من بينها المشروع العملاق الطريق السيار شرق ،غرب الذي يعد أعظم مشروع و سمي بمشروع القرن و أكبر ورشة في تاريخ البلاد منذ الاستقلال بسبب مساحة الجزائر و تنوع أقاليمها و موقعها الاستراتيجي الممتاز جعلها همزة وصل بين القارات، وبعده مشروع الطريق السيار نقطة محورية في تغيير و تطوير عجلة التنمية ، من حيث أهميته و حجمه إذ يمتد على مسافة اجمالية تزيد من 12000 كلم من الحدود

التونسية شرقا إلى الحدود الجزائرية غربا لرسم خريطة خاصة بالطرق السريعة ، و انجاز طريق الاتحاد المغاربي لفك العزلة ، فشبكة الطرق من العوامل المهمة في ديناميكية النشاط التجاري عبر عاملي المسافة و الزمن بتسهيل نقل البضائع.

ولكن مع المشاكل التي أصبحت تعيشها الطرقات و كذا المتغيرات الداخلية و الخارجية و التي تجاوزت كل قدرات و اختصاصات السلطات المحلية ، خاصة في التجمعات السكانية الكبرى برزت حتمية إعادة الاعتبار للطرق على مستوى صياغة و تنفيذ مختلف الاصلاحات و السياسات وعليه فقد درجت السلطات العمومية في الاهتمام بموضوع الطرق و لاسيما الطرق الوطنية و الطرق السيارة، برزت إرادة السلطات من خلال محاولة وضع نظام قانوني خاص بها.

إن هذه الوضعية التي عرفتها الطرق السيارة على مستوى الاطار القانوني المنظم لها،سرعان ما شهدت تطورا ايجابيا مع رغبة السلطات العمومية في مواكبة التطورات العالمية و الإقليمية من خلال إعادة الاعتبار لمجال الطرق ، ليتم بذلك وضع اطار قانوني يسمح بتكريس آليات جديدة للسير و النقل في الجزائر، و ايجاد حلول ناجعة لمختلف المشاكل التي عانت منها الطرق الجزائرية.

### أهمية الموضوع:

تتبع أهمية هذه الدراسة أساسا في الآتي:

- ✚ الإطلاع على مختلف المفاهيم و النصوص القانونية ، فهو من بين المواضيع المستقطبة إذ أنه يكتسب أهمية بالغة تستحق المعالجة القانونية .
- ✚ الطريق السيارة يعد ركيزة اقتصادية ووسيلة لتحقيق التنمية لأي دولة .
- ✚ الطرق السيارة من أهم المشاريع الهامة في مجتمعنا الحاضر، و فرص للاستثمار ، فهي شبكة دولية و عالمية تتحدى كل العوائق.

الطرق السيارة تعتبر جزء من الأملاك الوطنية العقارية الصناعية في الجزائر فكان من الضروري الاهتمام بها باعتبارها من أعقد المواضيع القانونية و أصعبها و هذا راجع بطبيعة الحال الى عدم انسجام النصوص القانونية التي تعالجه بل و تداخلها في الكثير من الأحيان.

### أسباب اختيار الموضوع :

موضوع الطريق السيار من بين المواضيع الجديدة ومن أبرز الأسباب الدافعة الى اختيار هذا الموضوع ما يلي:

- ◀ كون موضوع الدراسة يندرج ضمن مسار التخصص المتعلق بالقانون العقاري.
- ◀ اثراء المكتبة العلمية بمختلف التطورات التي حدثت في موضوع الطريق السيار و تمكين مختلف الباحثين و المختصين من الاستفادة من هذا البحث ، بشكل سهل و بسيط مما يوفر الجهد و الوقت.
- ◀ تسليط الضوء على بعض المشاكل التي يعاني منها الطريق السيار و التي فرضت نفسها في الآونة الأخيرة ، و الرغبة في معرفة النظام القانوني له.
- ◀ اهتمامي الشخصي به و الرغبة الأكيدة و الملحة من جانبي في معالجة هذا الموضوع، و تحديد أبعاده و زواياه و فك غموضه ، إضافة الى محاولة معرفة التساؤلات الهامة التي يطرحها هذا الموضوع ، سواء على الصعيد النظري او العملي ، و قلة الدراسات الأكاديمية و الأبحاث التي تطرقت الى الطريق السيار رغم الدور الهام و الكبير الذي يؤديه في خدمة المصلحة العامة و النفع العام.

## أهداف الدراسة:

ترمي هذه الدراسة إلى جملة من الأهداف أبرزها:

- ✘ إبراز دور الطريق السيار شرق - غرب في دفع عجلة التنمية المحلية على كافة المستويات.
- ✘ تحسين تنقلات الأفراد و تدفق السلع على كافة مناطق الوطن.
- ✘ إبراز دور الطريق السيار في فك العزلة و القضاء على نسبة معينة من البطالة و خلق مناصب الشغل.
- ✘ محاولة تسليط الضوء على الجوانب التي يثيرها هذا الموضوع.
- ✘ الوصول الى نتائج مهمة في الموضوع وبخاصة ماتعلق بالنظام القانوني للطرق السيارة

## صعوبات البحث:

ككل البحوث العلمية واجهت في إعداد هذه الدراسة جملة من العوائق لعل أهمها ما يلي:

- صعوبة الموضوع بحد ذاته من حيث تعقيده باعتباره من الأنظمة دائمة التطور فهو موضوع مستجد يصعب الالمام بكافة جوانبه.
- ندرة المراجع التي تخدم الموضوع و خاصة المتخصصة منها و هذا ما جعلنا نلجا في كثير من الأحيان الى القوانين و مراجع عامة.
- غياب المعطيات و الوثائق اللازمة الخاصة بالطرق السيارة لدى مصالح مديرية الاشغال العمومية بولاية تبسة.

## الدراسات السابقة:

من أهم الدراسات التي تطرقت إلى موضوع الطرق:

- دراسة الدكتور طارق مخلوف، الحماية القانونية للطرق العامة في التشريع الجزائري، اطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق، تخصص قانون خاص، جامعة برج باجي مختار، عنابة، 2017-2018.

- دراسة الأستاذ حميد باشوش، المشاريع الكبرى في الجزائر و دورها في التنمية الاقتصادية - حالة الطريق السيار شرق- غرب، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التحليل الاقتصادي، جامعة الجزائر 03، 2010-2011.

### الإشكالية:

نظرا لأهمية الطرق السيارة و دورها و الجهود و الوسائل الجبارة التي توفرها الجزائر لتنمية هذا القطاع باعتباره من المحاور الاستراتيجية و الحيوية ، يمكن طرح الإشكالية :

**إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم الطريق السيار ؟**

و يندرج تحت هذه الإشكالية جملة من التساؤلات أبرزها؟

✓ ما مدى فعالية و كفاية النصوص القانونية التي أوجدها المشرع الجزائري في تنظيم الطريق السيار؟

✓ هل النصوص التشريعية الحالية كفيلة بإيجاد حلول جذرية لتنظيم الطرق السيارة في الجزائر؟

### المنهج المتبع:

لتوضيح جملة من المفاهيم و التعريفات و للإجابة على الإشكالية التي يطرحها موضوع هذا البحث ، و حصر جوانبه المختلفة و معالجته معالجة سليمة على النحو الذي يحقق للبحث اهدافه ، يكون من المفيد إعمال المنهج الوصفي من خلال عرض المسائل و النصوص القانونية المتصلة بالموضوع و حصرها و كذا المنهج التحليلي الذي ينصب على

تحليل النصوص القانونية و الآراء و مناقشتها من أجل عرض النظام القانوني للطرق السيارة في ضوء النصوص القانونية المتعلقة به باعتباره من أكثر المناهج المناسبة لطبيعة الموضوع.

### خطة البحث:

لكي تكون الدراسة متكاملة نسبيا وتغطي الجوانب المتعلقة بالطريق السيارة، تعين علينا تقسيم الدراسة الى فصلين:

إذ خصصنا **الفصل الأول** إلى الإطار المفاهيمي للطريق السيارة، أما **الفصل الثاني** إلى التنظيم القانوني للطرق السيارة و حركة المرور عبر الطرق.





الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للطريق السيار

المبحث الأول: مفهوم الطريق السيار

المبحث الثاني: الجزائرية للطرق السيار

يعرف عصرنا ثورة علمية و تكنولوجية مذهلة، مست آثارها جوانب حياة الانسان كلها حيث غيرت الكثير من النظريات و فتحت العديد من الآفاق ، فجميع الدول لديها مجموعة من الأملاك التي تستعملها لتلبية حاجاتها و متطلبات الجمهور، فالإنسان عرف الطريق منذ القديم و ذلك بمروره المتكرر و الدائم على نفس المسلك مما استدعى تسطيحه حتى يسهل استعماله، و لم يبرز دوره بالشكل الذي نعرفه اليوم .

فظهر الطرق كان له أثر كبير و انعكاس على الشؤون الاقتصادية حيث تدخلت الدولة في الاقتصاد عن طريق تنظيم قطاعات و تأمين قطاعات اخرى، وأمام تزايد الطلب على الطرق اتجهت الانظار الى تطوير هذه الشبكة .

فالطريق له آثار اقتصادية و اجتماعية و له جانب كبير من الأهمية يساهم في الاسراع في رفع وتائر النمو الاقتصادي و الاجتماعي ، و في وقت أصبحت فيه الدول بحاجة إلى قطاع الطرق لتعزيز آدائها و دفع وتيرة التنمية المحلية و الدولية و حتى العالمية بغية النهوض و التقدم، فتلعب شبكة الطرق السيارة دورا أساسيا في مختلف جوانب الحياة منها التجاري المرتبط بقطاع الأعمال و الخدمات.

وللتفصيل في ذلك ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين كما يأتي:

◀ المبحث الأول: مفهوم الطريق السيار

◀ المبحث الثاني: الجزائرية للطرق السيارة

المبحث الأول: مفهوم الطرق السيارة

تحتل شبكة الطرق في الجزائر أهمية بالغة وحتى تتمكن من أداء خدماتها بشكل لائق كونها من الأدوات الرئيسية لتحقيق وتطوير سياسة الدولة من حيث توفير ميزانية كافية لذلك من أجل ربط جميع القرى والمدن، لخدمة المواطنين ونقل البضائع و الأشخاص فهي تربط مختلف ولايات الوطن وتحسن من النقل البري ومكاسب يتجاوزها النمو السكاني وكذا تركيز الجهود لحل بعض المشكلات والاسراع في رفع وتائر النمو الاقتصادي، و لأهمية هذا الموضوع تنطرق في هذا المبحث إلى ثلاث مطالب:

◀ المطلب الأول: تعريف طريق السيار.

◀ المطلب الثاني: أنواع طرق السيارة .

◀ المطلب الثالث: تمييز الطريق السيار عن الطريق السريع.

المطلب الأول: تعريف الطريق السيار في الجزائر

نتعرف في هذا المطلب على مدلول الطريق السيار [الفرع الأول]، وكذا خصائصه [الفرع الثاني].

الفرع الأول: مدلول الطريق السيار

الطريق السيار هو طريق مزدوج ذو مواصفات متعارف عليها دوليا، مخصص لحركة مرور السيارات ذات المحركات السريعة (سيارات، دراجات نارية، شاحنات) ، وفي خط يسمح بالسير في أقصى درجات الأمان، فمفهوم الطريق السيار في بعض الدول هو شبكات طرق تقليدية التي أخضعت إلى معايير الطريق السيار (توسيع الطرقات، و فصلها عن بعضها البعض و المحولات للمجمعات السكنية).

أنشئ أول طريق سيار في العالم في إيطاليا عام 1924 حيث كان يربط مدينة ميلانو بناحية الأنهار بطول قدره (77كلم) وسمي بالأوتوسترادا بالإيطالية، ومنه اشتق الاسم العامي في بعض الدول العربية "أوتوستراد".

لدى معظم دول العالم الأول المتقدمة تقنيا شبكة واسعة ومعقدة من الطرق السريعة، التي تقدم منظومة تنقل برية حضرية تتسع لعدد مرتفع من العربات أو منظومة تنقل برية عالية السرعة في المناطق الريفية أو كلاهما على حد سواء، ولدى العديد من هذه الدول شبكة طرق تغطي كامل أراضي البلاد أو حتى لبعض الدول شبكة نقل بري دولية تستعمل نظام ضبط ترقيمي معياري (مثل الطريق الأوروبي).

وعادة ما تربط الطرق السيارة المدن الرئيسية لتنقل السيارات السريعة بصورة آمنة في المملكة المتحدة، عادة ما تكون الطرق السريعة مفصولة بين الذهاب والقادم ( طريق ذو مسارين Dual carriageway، و تحتوي على الأقل على ممرين في كل اتجاه، يمكن مقارنة هذه مع الطرق الحرة freeway في أمريكا الشمالية.

في العادة يقتصر استخدام الطرق السيارة على السيارات ذات المحركات السريعة، وتحدد سرعة مسرب لا يجوز أن تسير السيارات بأقل منها على المسرب، كما تشترط الأنظمة في

بعض الدول الغربية خلو الطرق السريعة من تداخلات السير المتعارضة، حيث يعتمد إلى تصميم مخارج خاصة تسمح بمغادرة الطريق السيارة دون أن يكون هناك تداخل للسير، أما تقاطعات الطرق فتبنى بشكل جسور متداخلة، تسمح بالانتقال من طريق سريع إلى آخر دون أن يكون هناك خطر من التعارض، الأمر الذي يسمح بالسير بسرعات عالية و بدرجة عالية من الأمان.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : خصائص الطريق السيارة

تتميز الطرق السيارة بجملة من الخصائص نوجزها فيما يلي:

- ✓ الطرق السيارة من الأملاك الوطنية الاصطناعية: مادام الطريق السيارة ذو طبيعة اصطناعية فإنه ناشئ نتيجة عمل بشري و تهيئة خاصة تتلاءم مع الهدف المسطر له، و بالتالي الإنسان هو العامل الأساسي و الرئيسي في تكوينها.
- ✓ مبدأ الإقليمية: لا تدخل ضمن الأملاك الوطنية العمومية للطرق سواء الأملاك التابعة لإقليم الدولة، الولاية، البلدية و بالتالي استبعدت من ممارسة حق الملكية الإدارية للمؤسسات ذات الطابع الإداري و هو ما تؤكدته المادة 02 من قانون الأملاك الوطنية: " تشمل الأملاك الوطنية على مجموع الأملاك و الحقوق المنقولة و العقارية التي تحوزها الدولة و جماعاتها الإقليمية في شكل ملكية عمومية و تتكون هذه الأملاك الوطنية من:

- الأملاك العمومية التابعة للدولة.
- الأملاك العمومية التابعة للولاية.
- الأملاك العمومية التابعة للبلدية.

1 الطرق السيارة في الجزائر ، نقلا عن موقع <http://ar.wikipedia.org/W/indsc.Php> بتاريخ

2022-04-08، على الساعة 11:00.

✓ الطريق السيار مخصص للنفع العام: الطريق السيار شأنه شأن الأملاك الوطنية العمومية المخصصة للنفع العام، و يستمد هذا المبدأ أساسه القانوني من نص المادة 688 من القانون المدني: تعتبر أموالا للدولة العقارات و المنقولات التي تخصص بالفعل أو بمقتضى نص قانوني لمصلحة عامة، كما أن الملك العمومي للطريق يقبل أن يكون محل لتصرفات القانون العام، ومن هذا القبيل المبادلات بين الأشخاص الإدارية.<sup>1</sup> فهذه المبادلات تعد من أعمال الإدارة التي تبقي المال العام في طائفة الأعمال العامة فهو إذا كان يؤدي وظيفة معينة فإنه يمكن أن يحول لتحقيق عناية أخرى لكن دائما في إطار تحقيق أهداف النفع العام، كتحويل طريق ولائي إلى طريق بلدي.<sup>2</sup> وتكون مهياة خصيصا لآداء خدمة عمومية.<sup>3</sup>

✓ عدم القابلية للتصرف: يقصد به إخراج الأملاك العامة من دائرة التعامل القانوني بحكم القانون<sup>4</sup>، أي للأشخاص العامة مادامت صفة العمومية قائمة تجري بشأنه تصرفا ناقلا للملكية، وإن فعلت ذلك فإن تصرفها باطلا بطلانا مطلقا حتى لو استوفى العقد إجراءات الشهر العقاري، فهو معرض في أي وقت للبطلان وللقاضي أن ينطق به من تلقاء نفسه لأن قاعدة عدم جواز التصرف في المال العام تعتبر من النظام العام.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> حمالي خولة، النظام القانوني للأملاك الوطنية العمومية الطرقية، مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة الماستر تخصص تنظيم إداري، قسم الحقوق تبسة، 2016. 2017، ص 09.

<sup>2</sup> أميرة مجور، النظام القانوني للطرق في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر، تخصص قانون عقاري، سنة 2017. 2018، ص 12/11.

<sup>3</sup> حمدي باشا عمر، نقل الملكية العقارية في ضوء آخر التعديلات وأحدث الأحكام، دار هومة، طبع في 2004، ص 09.

<sup>4</sup> محمد فاروق عبد الحميد، التطور القانوني لنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 03.

<sup>5</sup> أعرم يحيوي، نظرية المال العام، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، ط 3، الجزائر، 2005، ص 94.

وفي هذا الشأن يقول الدكتور فاروق عبد الحميد " إن قاعدة عدم جواز التصرف في الأملاك العامة تدور وجودا وعدما مع بقاء أو انقضاء تخصيص المال، وهو الذي يعطي المضمون هذه القاعدة ومجال تطبيقها مدى نسبي".<sup>1</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن هناك من يعتبر مبدأ عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية العامة ليس من قبيل الحماية المدنية إنما هو مبدأ دستوري وضع من أجل حماية المال العام من تعديات الإدارة.

يبدو أن هذه الآراء لم تجانب الصواب، حيث ذهبت غالبية الدساتير إلى تكريس مبدأ عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية العامة ضمن أحكامها، إلا أن المؤسس الدستوري الجزائري لم ينص ضمن أحكامه على هذه المبادئ مما يقود إلى القول بأن هذه المبادئ من قبيل الحماية في التشريع الجزائري باعتبار أن القانون المدني الجزائري هو من نص على هذه المبادئ.<sup>2</sup>

فمبدأ عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية العامة جاء مقرا لحماية مبدأ التخصيص وإذا كانت الحكمة من تقرير قاعدة عدم جواز التصرف في الأموال العامة هي منع انتقال ملكية هذه الأموال إلى الغير حتى لا ينقطع التخصيص للمنفعة العامة.<sup>3</sup> إذا كان مبدأ عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية مقرا لحماية مبدأ التخصيص، فهناك تصرفات تقوم بها الإدارة لكنها لا تتعارض مع تخصيص المال العام للنفع العام.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> محمد فاروق عبد الحميد، مرجع سابق، ص 156.

<sup>2</sup> .نادية بلعموري، أحكام الأموال العامة في القانون الجزائري، مذكرة ماجيستر، جامعة الجزائر، 2000، ص 247.

<sup>3</sup> . ابراهيم عبد العزيز شيحا، النظرية العامة للأملاك الإدارة العامة والأشغال العمومية، دار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1994، ص 577.

<sup>4</sup> .أعمر يحيوي، نظرية المال العام، مرجع سابق، ص 95.

الأمر الذي يؤدي إلى القول بأن قاعدة عدم جواز التصرف في المال العام ليست مطلقة، وفي هذا يقول أنس قاسم جعفر " إن ثمة أنواعا من التصرفات تلائم الأموال العامة مع احتفاظها بذاتها وبصفة العمومية لأنها لا تتعارض مع فكرة التخصيص للنفع العام.<sup>1</sup>

لكن هناك تصرفات تقوم بها الإدارة ولا تتعارض، تخصيص المال للنفع لأنها لا تعرقل صلاحية المال العام للاستجابة للحقوق المقررة للأفراد بشأنه.<sup>2</sup>

إن قاعدة عدم التصرف في المال العام لا تقتصر على منع التصرفات المدنية الناقلة للملكية، بل تمتد أيضا كذلك إلى التصرفات التي ترتب على المال حقوقا عينية مدنية كحق الانتفاع وحقوق الارتفاق إلا أن مجلس الدولة الفرنسي قد أقر باستمرار حقوق الارتفاق التي تترتب على المال قبل اكتسابه الصفة العامة إذا كانت هذه الارتفاقات ، لا تتعارض مع تخصيصه.<sup>3</sup>

أما الارتفاق في القانون الجزائري في المادة 867 من القانون المدني التي تنص على " الارتفاق حق يجعل حد المنفعة عقار الفائدة عقار آخر لشخص آخر، ويجوز أن يترتب الارتفاق على مال كان لا يتعارض مع الاستعمال الذي خصص له هذا المال"<sup>4</sup>

كما أضافت المادة 66 الفقرة 03 من قانون الأملاك الوطنية، على أنه يمكن التنازل عن حق الارتفاقات التي تتماشى مع تخصيص أحد الأملاك الوطنية، وأجازت المادة 67 من نفس القانون، أعباء الجوار لصالح الأملاك الوطنية العمومية والتي يقصد بها علاوة على

<sup>1</sup>. محمد أنس قاسم جعفر، النظرية العامة لأملاك الإدارة والأشغال العمومية، الطبعة الثالثة، الجزائر، 1992، ص 50.

<sup>2</sup>. محمد يوسف المعداوي، مذكرات في الأموال العامة والأشغال العامة، الجزء الأول، الطبعة الثالثة ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 27.

<sup>3</sup>. فيصل عريف، الحماية القانونية للمال العام، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2010/2011، ص 64.

<sup>4</sup>. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.



أعباء القانون العام، الارتفاقات الإدارية المنصوص عليها لفائدة الطرق العمومية مثل) ارتفاقات الطرق، مصبات الخنادق).

فالمشروع الجزائري أجاز تقرير حقوق الارتفاق لصالح الأملاك العامة، كما أجازت أيضا تحميلها بارتفاقات الجوار الخاصة إذا كان ذلك لا يتعارض مع الاستعمال الذي خصص له هذا المال<sup>1</sup>، فعدم قابلية التصرف لا تتعارض مع الاستغلال الصناعي والتجاري لتتابع الأملاك الوطنية العمومية.<sup>2</sup>

وترجع الحكمة من إخراج الأموال العامة من دائرة التعامل في المحافظة على الطابع العام لهذا الأموال، وحمايته من اعتداء الإدارة المالكة أو المسيرة لها من أي تصرف كالبيع أو التنازل أو ما شابه ذلك من التصرفات التي تقع على الأملاك الخاصة، كما تكمن الحكمة كذلك في حماية الأملاك المخصصة لاستعمال الجمهور أو المخصصة لمرفق عام، من أي مساس بهذه الصفة، أو تحويل هذا المال عن تخصيصه أو أغراضه، الأمر الذي يجعل من قاعدة التخصيص إحدى مبررات وأسس هذه الحماية، حتى تضمن استمراره في تحقيق أهداف النفع العام وحتى تتحقق هذه الغاية لابد من استمرار الصفة العمومية للمال العام.<sup>3</sup>

وقاعدة عدم جواز التصرف في المال العام هي قاعدة مقررة لصالح الإدارة دون الأفراد فلو باعت الإدارة جزء من مال عام لأحد الأفراد فلها وحدها الإحتجاج بهذه القاعدة.

<sup>1</sup> . باحماوي عبد الله بن سالم، النظام القانوني للأملاك الوطنية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر،

2005، ص 184.

<sup>2</sup> . حمدي باشا عمر، نقل الملكية العقارية في التشريع الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، دون طبعة،

ص19.

<sup>3</sup> سلطان عبد العظيم، تسيير وإدارة الأملاك الوطنية في التشريع الجزائري، مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص فرع القانون العقاري، جامعة تبسة، 2009/2008، ص 09، 10.

وعدم جواز التصرف في المال العام مقصور على التصرفات المدنية فقط كالبيع والهبة التي تفقد المال العام صفته العمومية، أما التصرفات الإدارية التي تقوم بها الإدارة ولا تتعارض مع تخصيص المال للنفع العام فهي جائزة، مثل تحويل التسيير والذي يعد من أعمال الإدارة والتسيير، أو منح تراخيص الشغل المؤقت سواء تمت في شكل قرار إداري أو عقد إداري فإنها لا تمس حرية الجمهور في الانتفاع بالمال العام، وللإدارة الحق في إلغائه في أي وقت بدافع المصلحة العامة، وهما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1990/04/07 تحت رقم 6028 الذي ينص على " من المبادئ المستقر عليها في القضاء الإداري أن التراخيص بشغل الدومين العام ذات طابع مؤقت، وأنه بإمكان الإدارة أن تضع حدا له في أي وقت دون أن تطالب بأي تعويض".

أو تقرير حقوق الارتفاق، الذي يجد أساسه القانوني في المادة 867 من القانون المدني الجزائري التي تنص على: الارتفاق حق يجعل حد المنفعة عقار لفائدة عقار آخر لشخص ويجوز أن يترتب الارتفاق على مال إن كان لا يتعارض مع الاستعمال الذي خصص له هذا المال"، وتتص أيضا المادة 1/67 من قانون الأملاك الوطنية على: " يترتب على حماية الأملاك الوطنية نوعان من التبعات هما:

أعباء الجوار لصالح الأملاك الوطنية والعمومية التي قصد بها علاوة على أعباء القانون العام الارتفاقات الإدارية المنصوص عليها لفائدة الطرق العمومية مثل ارتفاقات الطريق والغرس وتصريف المياه ومكس الأسواق أو أعباء أخرى ينص عليها القانون...

ومن هذين النصين يتضح ما يلي:

1. حقوق الارتفاق في إطار علاقات الجوار بين الأموال الخاصة هي المساواة في

اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات، إلا أن هذه الخاصية تفقد الكثير من فعاليتها في

إطار علاقة الجوار بين الأموال العمومية والأموال الخاصة، في حين لايجوز تحميل

أو إنتقال الأموال العامة بحقوق مقابلة لصالح الأموال الخاصة إلا بصفة محدودة

واستثنائية.

2. ارتفاعات الجوار القانونية المستمدة من القانون المدني والمفروضة على الأملاك بصورة متساوية لا يمكن تطبيقها على الأملاك العمومية لأنها تؤثر على وحدتها وتماسكها.<sup>1</sup>

✓ عدم القابلية للتقادم: إن هذا المبدأ يمثل بالنسبة للأملاك الوطنية العامة حماية أقوى من مبدأ عدم جواز التصرف في الاملاك الوطنية العامة.<sup>2</sup>

هذا المبدأ مقرر أساسا لحماية الأملاك الوطنية العامة من خطر تعدي الأفراد التي تهدف إلى تملك المال العام عن طريق وضع اليد لمدة معينة.

وان هذه القاعدة لها أهمية كبيرة لأنه من النادر أن تقوم الدولة بالتصرف في المال من أموال الإدارة، لكنه في الكثير من الحالات يمكن أن يقوم الأفراد بالتعدي على هذا المال بوضع يدهم عليه ثم يمضي الوقت اللازم لترتيب حق لهم عليه، وهو حق التملك بالتقادم وفق قواعد القانون المدني، وفي مثل هذه الحالات تبرز قاعدة عدم جواز اكتساب الأملاك الوطنية العامة بالتقادم.<sup>3</sup>

من شأن هذه القاعدة، أنه يتمتع على الغير التحدي بحيازته لمال من الأموال العامة مهما طال مدة حيازته للإدعاء باكتساب ملكيته.<sup>4</sup>

إذا كان المقصود بمبدأ عدم جواز اكتساب الأملاك الوطنية العامة بالتقادم هو حماية الأملاك الوطنية العامة من أي اعتداء أو تلف وحتى لا يكون هناك أي سبب يعطل الإنتفاع به فإن المنطق يقضي بأن لا تقتصر تلك الحماية على استبعاد التقادم بإعتباره سببا من

<sup>1</sup> سلطاني عبد العظيم، المرجع السابق، ص 11.

<sup>2</sup> مصطفى أبو زيد فهمي، الإدارة العامة (نشاطها وأموالها)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 236.

<sup>3</sup> خيرة كامل، النظام القانوني لحماية المال العام في الجزائر، مذكرة ماستر، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2013، ص 58.

<sup>4</sup> إبراهيم عبد العزيز شيحا، مرجع سابق، ص 597.

أسباب كسب الملكية، بل تتسحب تلك القاعدة إلى أسباب أخرى التي تؤدي إلى نتيجة مماثلة في سائر الحالات وهي منع تملك الأملاك العامة جبرا عن الإدارة بوضع اليد، وعلى هذا لا تسري على الأملاك قاعدة الحيازة في المنقول بسند الحائز ويمتتع تملكه بالحيازة مع السبب الصحيح وحسن النية، ومن ثم كان للشخص الإداري صاحب المنقول أن يسترد تحت أي يد كانت، دون أن يلتزم بدفع المنقول للمشتري حسن النية.<sup>1</sup>

وبالإضافة إلى منع الأفراد من اكتساب الأملاك الوطنية العامة عن طريق التقادم، فإنه يشمل أيضا منعهم من الاستفادة من دعاوى الحيازة لحماية حيازتهم لهذه الأملاك وذلك نتيجة لعدم مشروعية الحيازة أصلا.<sup>2</sup>

وعليه يتبلور المضمون الأساسي لهذه القاعدة في منع تعديت على أجزاء من عناصر الأملاك الوطنية العامة والتي تؤدي إلى منع الجماهير من استعمالها في الأغراض المخصصة لها، مما يشكل إيقافا فعليا لتخصيص الأملاك العامة، وهي تستهدف بصورة جوهرية منع الأفراد الاستفادة من قاعدة التقادم المعروف في القانون المدني، وهذه القاعدة مرتبطة بواقعة تخصيص الأملاك العامة للمنفعة العامة.<sup>3</sup>

✓ عدم القابلية للحجز: تؤسس هذه القاعدة على أساس منطقي مقتضاه أن سبيل التنفيذ الجبري ضد الأشخاص العامة غير ممكن لتعارضه مع المصلحة العامة، كما تعتبر هذه القاعدة نتيجة لقاعدة عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية العمومية ذلك أنه إذا كان نقل ملكية الأملاك الوطنية إلى الغير بإحدى التصرفات القانونية مثل البيع والهبة والمبادلة غير جائز لتعارض ذلك مع تخصيص المال للمنفعة العامة، فإنه من باب أولى أن يمنع نقل ملكية هذه الأملاك عن طريق التنفيذ الجبري عليها، والعلة في ذلك واضحة

<sup>1</sup> خيرة كامل، المرجع السابق، ص 59,58.

<sup>2</sup> إبراهيم عبد العزيز شيحا، نفس المرجع، ص 396.

<sup>3</sup> منتدى الجلفة لكل الجزائريين والعرب اطلع عليه يوم 10 مارس 2022 على الساعة 15:46

إذ أن التنفيذ الجبري يؤدي حتما إلى نقل ملكية الملك العمومي إلى ذمة طالب التنفيذ، وهذا غير جائز لأنه سيؤدي لامحالة إلى التعارض مع المنفعة العامة وتعطيل أداء المرفق المخصص له الملك إذا كان من المتفق عليه بين الفقه والقضاء عدم جواز الحجز على الأموال العامة للدولة، فإنه قد وقع الخلاف في الفقه والقضاء المصري والفرنسي حول جواز أو عدم جواز الحجز على الأموال الخاصة للدولة، فهناك رأيان الأول يجيز والرأي الثاني يمنع ذلك.<sup>1</sup>

فالحجز بوجه عام: انحلال رابطة الالتزام للعنصرين هما عنصر المديونية والمسؤولية.<sup>2</sup> فإذا قام المدين للوفاء بالتزامات تبرء ذمته وبذلك يسقط عنه عنصر المسؤولية أما إذا امتنع المدين أو تأخر عن الوفاء فلا مفر من اعمال عنصر المسؤولية في اللتزام رغما عن المدين بالتنفيذ الجبري عليه وذلك بأن يلجأ الدائن إلى السلطة العامة للحصول على حقه أو اقتضائه.<sup>3</sup>

وتختلف طرق الحجز باختلاف طبيعة المال المراد الحجز عليه، وباختلاف كونه في حيازة المدين أو في حيازة غيره، فإذا كان المال منقولاً مادياً في حيازة المدين حصل التنفيذ لطريق حجز المنقول لدى المدين وإذا كان ديناً في ذمة الغير أو منقولاً في حيازته حصل التنفيذ بطريق حجز ما للمدين لدى الغير، وإذا كان عقاراً حصل بطريق التنفيذ على العقارات.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> عبد السلام يوسف . حططاش عبد العزيز، حماية الأملاك الوطنية العامة، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء الدفعة 15، الجزائر، ص11.

<sup>2</sup> نبيل إسماعيل عمر، الوسيط في التنفيذ الجبري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 07.

<sup>3</sup> محمد حسنين، طرق التنفيذ في قانون الإجراءات المدنية الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1996، ص 06.

<sup>4</sup> أحمد أبو الوفاء، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة، ص 16.

أما مبدأ عدم جواز الحجز على الأملاك الوطنية العامة فيجد أساسه القانوني في المادة 689 من القانون المدني الجزائري التي تنص على: " لا يجوز التصرف في أموال الدولة، أو حجزها، أو تملكها بالتقادم غير أن القوانين التي تخصص هذه الأموال لإحدى المؤسسات المشار إليها في المادة 688، تحدد شروط إدارتها، وعند الاقتضاء شروط عدم التصرف فيها"<sup>1</sup>

والمادتين 4 و66 الفقرة 1 من قانون الأملاك الوطنية 90-30.

فالمادة 4 ( معدلة بالمادة 4 من القانون 08 - 14 ) الأملاك الوطنية العمومية غير قابلة للتصرف فيها ولا للتقادم ولا للحجز، ويخضع بتسييرها لأحكام هذا القانون مع مراعاة الأحكام الواردة في النصوص التشريعية الخاصة.

الأملاك الوطنية الخاصة غير قابلة للتقادم ولا للحجز ماعدا المساهمات المخصصة للمؤسسات العمومية الاقتصادية، وتخضع ادارة الأملاك والحقوق المنقولة والعقارية التابعة للأملاك الوطنية الخاصة والتصرف فيها لأحكام هذا القانون مع مراعاة الأحكام الواردة في النصوص التشريعية الأخرى.

أما المادة 66 ( معدلة بالمادة 21 من القانون 08 -14 ) تضمن حماية الأملاك الوطنية العمومية بموجب الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل والمطبقة بهذا الشأن، كما تضمن بالأعباء المحددة لفائدة هذا الصنف من الأملاك الوطنية وتستمد القواعد العامة لحماية الأملاك الوطنية العمومية مما يأتي:

- مبادئ قابلية التصرف، وعدم قابلية التقادم، وعدم قابلية الحجز.

<sup>1</sup> الأمر رقم 58-57 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم.

- القواعد الجزائية العامة المتعلقة بالمساس بالأموال وبمخالفات الطرق والقواعد الخاصة بنظام المحافظة.<sup>1</sup>

أما الحكمة من وراء تقرير هذا المبدأ فهي:

**أولاً:** هي نفس الحكمة التي تأسست عليها المبادئ التي تم ذكرها آنفاً وهو التعارض مع مبدأ التخصيص، لأن عدم تقرير ذلك المبدأ من قبل المشرع سوف يؤدي بالضرورة إلى خروج المال عن ملكية المالك بغير إرادتها إلى ملكية الغير الأمر، الذي يبعدها عن المجالات المخصصة لها.<sup>2</sup>

**ثانياً:** افتراض ملائمة الدولة وغيرها من الأشخاص المعنويين وبالتالي فهي قادرة على تنفيذ التزاماتها دون ضغط أو إكراه.<sup>3</sup>

يمتد مبدأ عدم الحجز على جميع صور التنفيذ الجبري، ويرتبط تطبيق القاعدة ببقاء تخصيص الأموال العامة.<sup>4</sup>

يمكن القول أن مبدأ عدم جواز الحجز على الأموال العامة ينطبق على كل من الأملاك الوطنية العامة والخاصة، ذلك أن مبدأ عدم جواز الحجز على الأملاك الوطنية يجد أساساً له في فرضية ملاءمة الدولة، إذ أن التنفيذ الجبري على أملاكها قد يزرع الثقة المفترضة في تصرفات الدولة ومرافقها، ومن جهة أخرى يهدف إلى حماية مصلحة خاصة وذلك على

---

<sup>1</sup> قانون 90 - 30 مؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990، الرريدة الرسمية عدد 52 الصادرة في 02 ديسمبر 1990، معدل بالقانون 08 - 14 مؤرخ في 17 رجب عام 1429 الموافق 20 يوليو سنة 2008 يتعلق بالأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية عدد 44 الصادرة في 03 غشت 2008.

<sup>2</sup> محمد فاروق عبد الحميد، مرجع سابق، ص 732.

<sup>3</sup> محمد أنس قاسم جعفر، مرجع سابق، ص 52.

<sup>4</sup> فيصل عريف، مرجع سابق، ص 70.

حساب مصلحة عامة، هذا عكس ما قيل بالنسبة لقاعدة عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية والتي تتصرف فقط إلى الأملاك العمومية دون الخاصة منها.<sup>1</sup> ويترتب على مبدأ عدم جواز الحجز على الأملاك الوطنية العامة، عدم جواز تقرير حقوق عينية تبعية على هذه الأموال ضمانا للديون التي تشغل ذمة الدولة أو غيرها من الأشخاص الإدارية الأخرى، وعلى الرغم من هذا لا تكون هذه الأموال محل رهون رسمية أو حيازية أو لحقوق امتياز أو اختصاص.

وتعتبر قاعدة عدم جواز الحجز من القواعد التي تتعلق بالنظام العام، أي أن لكل ذي مصلحة التمسك بها في أي مرحلة كانت عليها الإجراءات، كما أن للقاضي أن يقضي به من تلقاء نفسه وإن هذا البطلان لا تصححه الإجازة.<sup>2</sup> فلا يجوز إطلاقا بيع أملاك الدولة العامة (الطرق....) أو الحجز عليها أو تملكها بالتقادم.<sup>3</sup> ولا يمكن أن تكون موضوع تملك خاص.<sup>4</sup>

### المطلب الثاني: أنواع الطرق السيارة في الجزائر

تتوفر الجزائر على العديد من الطرق السيارة (Autoroute) ويعتبر طريق سيار شرق - غرب بطول 1216 كلم هو الأطول من بين الطرق السيارة الأخرى و قد وفرت الدولة الجزائرية مبالغ ضخمة لإنجاز هذه الوسيلة من وسائل البنية التحتية إلى جانب الطرق الوطنية والطرق السريعة الأخرى، حيث تعتبر شبكة الطرق السيارة الجزائرية هي الثانية الأكثر امتدادا على الصعيد الإفريقي بعد جمهورية جنوب إفريقيا وقبل المملكة المغربية.

<sup>1</sup> عبد السلام يوسف . حططاش عبد العزيز، مرجع سابق، ص 26.

<sup>2</sup> ابراهيم عبد العزيز شيحا، مرجع سابق، ص ص 608 ، 607.

<sup>3</sup> عبد الوهاب عرفة، الشامل في حق الملكية، الحقوق العينية الأصلية والتبعية، دار الفكر والقانون، الإسكندرية، 2008، ص 350.

<sup>4</sup> عمار علوي، الملكية والنظام العقاري في الجزائر، العقار، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2004، ص 120.



تمتلك الجزائر شبكة طرقات بطول 128000 كلم وهي الأكبر إفريقيا بعد جنوب إفريقيا منها  
 . 7000 كلم طرق مزدوجة ولائية: (2×2)

. 23175 كلم طرق سريعة: (2×3)

قائمة الطرق السيار في الجزائر:

هذه القائمة تحتوي على طرق تم انجازها والبعض في طور الإنجاز :

الطريق السيار شرق - غرب

| نوع الطريق                    | من وإلى                                   | طول<br>المسافة/كلم | عدد<br>الممرات<br>في<br>كل<br>اتجاه | تتنمي إلى<br>طريق | الحالة  | ملاحظة .  |
|-------------------------------|---|--------------------|-------------------------------------|-------------------|---------|---|
| الطريق<br>السيار <sup>1</sup> | . الحدود<br>التونسية.<br>برج<br>بوعريريج. | 390                | 2×3                                 | شرق<br>غرب        | مشغل .  | الشرط<br>الرابط بين<br>الذرعان<br>والحدود لم<br>يستغل بعد |
| الطريق<br>السيار              | . برج<br>بوعريريج.<br>. شلف.              | 432                | 2×3                                 | شرق<br>غرب        | مستغل . |   |

<sup>1</sup>. أنظر أيضا.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للطريق السيار

|  |         |            |     |     |                                       |                  |
|--|---------|------------|-----|-----|---------------------------------------|------------------|
|  | مستغل . | شرق<br>غرب | 2×3 | 394 | . الشلف .<br>. الحدود<br>. المغربية . | الطريق<br>السيار |
|--|---------|------------|-----|-----|---------------------------------------|------------------|

طرق سيارة أخرى:

| الحالة | عدد<br>الممرات في<br>كل اتجاه | طول<br>المسافة<br>/كلم | من و إلى                    | نوع الطريق       |
|--------|-------------------------------|------------------------|-----------------------------|------------------|
|        | 2×3                           | 100                    | . بجاية . البويرة .         | الطريق<br>السيار |
|        | 2×2                           | 50                     | . تيزي وزو . البويرة .      |                  |
|        | 2×3                           | 110                    | . جيجل . العلمة .           |                  |
|        | 2×2                           | 120                    | . سطيف . باتنة .            |                  |
|        | 2×2                           | 66                     | . مستغانم . الحمادنة .      |                  |
|        | 2×2                           | .....                  | . خميس مليانة . البرواقية . |                  |
|        |                               | 104                    | . البويرة . برج بوعريريج .  |                  |
|        | 2×2                           | 56                     | . خميس مليانة .             |                  |
|        | 2×2                           | 110                    | . تيسمسيلت .                |                  |
|        | 2×2                           | 80                     | . تيسمسيلت . تيارت .        |                  |
|        | 2×2                           | 53                     | . تيارت . غليزان .          |                  |

|  |     |     |                           |
|--|-----|-----|---------------------------|
|  | 2×2 | 220 | . بوسماعيل . تيبازة.      |
|  | 2×2 | 124 | شرشال.                    |
|  | 2×2 | 128 | . باتنة . الخروب.         |
|  | 2×2 | 60  | . تنس . الشلف .           |
|  | 2×2 | 70  | تيسمسيلت.                 |
|  | 2×2 | 110 | . معسكر . سعيدة .         |
|  | 2×2 | 17  | . سيدي بلعباس . سعيدة.    |
|  | 2×2 | 120 | . زرالدة . الدار البيضاء. |
|  | 2×3 | 80  | بودواو .                  |
|  | 2×2 | 35  | . الغزوات . تلمسان.       |
|  | 2×2 | 40  | . غليزان . تيارت.         |
|  | 2×2 | 235 | . تيبازة . البليدة .      |
|  | 2×2 | 40  | . قالمة "طريق سيار شرق    |
|  | 2×2 | 96  | . غرب".                   |
|  | 2×2 | 40  | . بني صاف" طريق سيار      |
|  | 2×2 | 96  | شرق . غرب".               |
|  |     |     | . وهران "طريق سيار شرق    |
|  |     |     | . غرب".                   |
|  |     |     | . أرزيق " طريق سيار       |

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  | <p>شرق - غرب".</p> <p>. تبسة " طريق سيار<br/>شرق - غرب " .</p> <p>. سكيكدة " طريق سيار<br/>شرق - غرب " .</p> <p>. الحناية (تلمسان) العريشة<br/>ط.س الهضاب العليا .</p> |  |
|--|--|--|--|--|

❖ الطريق السيار شمال - جنوب

الأجزاء هي:

| نوع الطريق    | من وإلى  | طول<br>المسافة/كلم | عدد الممرات في<br>كل اتجاه | ينتمي الى طريق<br>سيار |
|---------------|--|--------------------|----------------------------|------------------------|
| الطريق السيار | . البلدية ، المدينة<br>. البرواقية. قصر<br>البخاري | 128                | 2×2                        | شمال - جنوب            |

|             |     |     |  |                   |
|-------------|-----|-----|--|-------------------|
|             |     |     |  | - بوغزول          |
| شمال . جنوب | 2×3 | 180 |  | . المدية ، الجلفة |
| شمال . جنوب | 2×2 | 526 |  | . الجلفة، غرداية  |
| شمال . جنوب | 2×2 | 179 |  | . غرداية المنيعه  |
| شمال . جنوب | 2×2 | 200 |  | . ورقلة، تقرت     |

❖ الطريق السيار الهضاب العليا:

قسم طريق سيار الهضاب العليا إلى ثلاثة مقاطع رئيسة، وهو طريق مواز للطريق السيار شرق . غرب إلى الجنوب.

| نوع الطريق    | من وإلى                                       | طول<br>المسافة/كلم | عدد الممرات في<br>كل اتجاه | ينتمي إلى طريق<br>سيار |
|---------------|---|--------------------|----------------------------|------------------------|
| الطريق السيار | . تبسة . خنشلة<br>،باتنة                      | 220                | 2×2                        | الهضاب العليا          |
|               | . باتنة المسيلة<br>بوغزول ،<br>الجلفة ، تيارت | 495                | 2×2                        | الهضاب العليا          |
|               | . تيارت ، سيدي<br>بلعباس، تلمسان              | 305                | 2×2                        | الهضاب العليا          |

المطلب الثالث: تمييز الطريق السريع عن الطريق السريع

الطرق السريعة طرق أو مقاطع من طرق لا يمكن أن تقطعها طرق أخرى أو سكك حديدية و يمكن منعها على بعض فئات المستعملين و على بعض أنواع المركبات، و تشمل الطرق السريعة على اتجاهين لحركة المرور يشمل كل اتجاه على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل، وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي.

فالطرق السريعة هي أقسام من طرق تابعة للملك العام للدولة أو الجماعات المحلية التي يمكن الوصول إليها فقط في نقاط معدة لهذا الغرض والتي يمكن أن تحظر على بعض الفئات من المستعملين او بعض المركبات. وتتصف الطرق السريعة بمجموعة من المواصفات:

✓ لا يمكن الدخول للطرق السريعة إلا من خلال نقاط مهياة لذلك.

✓ الطرق السريعة تم إنجازها خصوصا لمرور السيارات.

✓ هي طرق لا تؤدي على الملكيات المجاورة.

وقد أشارت المادة 1 من المرسوم التنفيذي 85 - 36 إلى مواصفات اخرى أشار اليه المشروع الجزائري في المادة 2 عند تعريفه للطرق السريعة<sup>1</sup>، وهذه المواصفات هي:

• هي طرق لا تتقاطع في مستواها مع أي طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر الراجلين.

• الطرق التي تشتمل في اتجاهي المرور على سبل متمايضة يفصل بعضها عن بعض شريط ترابي غير مخصص للمرور أو وسائل أخرى استثناءا.

• يخضع تصنيف الطرق السريعة إلى الأشكال التي يتم بموجبها إدراج ملك عمومي اصطناعي ضمن الطرق الوطنية.

<sup>1</sup> أنظر المادة 01 من المرسوم رقم 85-36 المؤرخ في 23 فبراير 1985، المتضمن التنظيم المتعلق بالطرق السريعة، الجريدة الرسمية عدد 09، الصادرة بتاريخ 24 فبراير 1985.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك صنف آخر للأملاك الاصطناعية في مجال الطرق وهو الطريق السريع فهو طريق أعد وأنجز خصيصا للمرور السريع للسيارات، لا يقطعه طريق أو سكة حديدية أو ممر الراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهياة لذلك، ولا يؤدي إلى ملك متاخم ويشمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور.<sup>1</sup>

فالطريق السريع طريق لا تقاطعات فيه مما يجعل الوصول اليه غير ممكن الا في نقاط مهياة لهذا الغرض، كما أن هذا الصنف من أصناف الطرق العامة من الأملاك التابعة للدولة مصممة لعبور عدد كبير من المركبات، وهي تدار بواسطة الدولة مباشرة ويمكن أن تمنح لرؤوس أموال خاصة أو شركات مختلطة إدارتها، و الأصل أن استعمال الطريق السريع يكون مجانا غير أنه يمكن أن تفرض رسوم على مستعمليه .

ويعد الطريق السريع في الجزائر من أهم المشاريع الكبرى التي انطلقت في إنجازها الدولة الجزائرية في مجال المنشآت القاعدية، فهو طريق مغاربي إفريقي كما يمثل جسر يربط بين أوروبا وإفريقيا وقد قدرت تكلفت إنجازه بحوالي 6 إلى 7مليار أي بمعدل 4ملايين دولار للكيلومتر الواحد ويلاحظ التشابه الكبير القائم بين الطريق السريع و الطريق السيار، إلا أن كلا الصنفين يختلفان عن بعضهما البعض من خلال مايلي:

- . الطريق السريع طريق مغلق تتخلله محطات خدمات أو تحويل كل 20 إلى 30 كلم .
- . الطريق السيار لا يؤدي إلى أي ملك متاخم فهو مفصول عن التجمعات السكانية كذلك تختلف الطرق السريعة عن طرق السيارة في نقاط:
- . استغلال الطريق السريع لا يمكن أن يكون ممنوحا لاستعمال المجاني.

<sup>1</sup> طارق مخلوف، الحماية القانونية للطرق العامة في التشريع الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه العلوم في الحقوق، تخصص قانون خاص، جامعة باجي مختار عنابة. 2016/2017، ص

. الطريق السريع لا يمكن أن يكون ملكا للدولة وقد تكون بعض أجزائه مملوكة للجماعات المحلية ،على خلاف الطريق السريع فهو ملك عام اصطناعي تابع للدولة .

. يحدد لكل طريق سريع فئات المستعملين والمركبات و الاستعمال المحظور فيه وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 02 من القانون 09 -03 ،عند تعريفه للطريق السريع.

. اختيار مواصفات الطريق السريع يكون غير قابل للتعبير غير أن امكانية احداث تعديلات واردة خاصة في الحالات المتعلقة بالوصول الى هذا الصنف من اصناف الطرق العامة.<sup>1</sup>

وقد أشار المشرع في العديد من النصوص القانونية والتنظيمية إلى ضرورة فرض، رسوم متعلقة باستعمال الطرق السريعة والطرق السيارة ، إلا أن ذلك لم يتم بعد حيث تنتظر أن تقوم الدولة بتجهيز الطريق السريع بمحطات الدفع التي يصل عددها إلى خمسة وخمسون (55) محطة ،منها ثمانية وأربعون (48) محطة سيتم تنصيبها على المحولات ،وسبعة (7) محطات سيتم انجازها على طول الطريق السريع شرق غرب، منها محطتان (2) ستنصبان عند مدخلي الطريق السريع من الحدود الشرقية و الغربية من الجزائر، كما ينظر كذلك قبل بدء نظام الرسوم على استعمال الطرق السريعة والطرق السريعة للسيارات انشاء مرافق للخدمات منها فضاءات منها شبكة الهاتف و الانترنت وكاميرات المراقبة وأخرى لخدمة الاسعاف وغيرها من التجهيزات ، ويتم كل ذلك من خلال التنسيق بين وزارتي الأشغال العمومية و البريد وتكنولوجيا الاعلام<sup>2</sup>

التناظرات: يشملان على اتجاهين يفصلهما الشريط الوسطي ويحتويان مسلكين على الاقل في كل اتجاه .

<sup>1</sup>. طارق مخلوف، مرجع سابق، ص 20.

<sup>2</sup>. مخلوف طارق، مرجع نفسه ، ص 209.



الاختلافات :

الطريق السريع:

- . يمكن أن تقطعه طرق أو سكة حديدية.
- . يمكن الوقوف على جانب الطريق .
- . السرعة محددة ب 100 كلم / سا.

الطريق السيار:

- . لا تقطعه طرق او سكة حديدية.
- . لا يمكن الوقوف على جانب الطريق.
- . السرعة محددة ب 120 كلم/سا.
- . مداخله تكون من مناطق محددة.
- . الخروج منه يكون دائما على اليمين.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>. قانون المرور، التحضير لامتحان النظري، \_ tests \_ cod de le Route panneaux

questions ، إشارات المرور، نظام الأولوية، ص 31.

**المبحث الثاني: الجزائرية للطرق السيارة**

قام المشرع الجزائري في هذا الإطار إلى إحلال مؤسسة الجزائرية للطرق السيارة محل كل من الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، وذلك في أداء مهمة أساسية متعلقة بالخدمة العمومية لإنجاز شبكة الطرق السيارة وملحقاتها، ولذلك تم سن مراسيم وتشريعات لهذا النوع من الطرق.

وستتناول هذه المؤسسة العمومية ودورها في تسيير الملك العمومي للطريق السيار، من خلال بيان تعريفها والمهام المسندة إليها من قبل المشرع الجزائري في إطار إبراز دورها وتسييرها، وذلك ما سنتطرق إليه في هذا المبحث المتكون من ثلاث مطالب:

◀ **المطلب الأول: التعريف بالجزائرية للطرق السيارة**

◀ **المطلب الثاني: مهام وتنظيم وتسيير الجزائرية للطرق السيارة**

◀ **المطلب الثالث: حقوق وواجبات أصحاب العقارات المجاورة للطرق السيارة**

**المطلب الأول : تعريف الجزائرية للطرق السيارة**

عرفها المشروع الجزائري بأنها مؤسسة عمومية وطنية ذات طابع صناعي وتجاري تحت تسمية " الجزائرية للطرق السيارة"، وتدعى في صلب النص "المؤسسة".  
نتجت الجزائرية للطرق السيارة عن دمج الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات.

وتوضع المؤسسة تحت وصاية الوزير المكلف بالطرق، ويحدد مقر المؤسسة في مدينة الجزائر، ويمكن نقله إلى أي مكان آخر من التراب الوطني بموجب مرسوم تنفيذي، تتمتع المؤسسة بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي. وتخضع للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، وتعد تاجرة في علاقاتها مع الغير.

**المطلب الثاني: مهام و تنظيم و تسيير الجزائرية للطرق السيارة :**

تتمثل مهام مؤسسة الجزائرية للطرق السيارة في دراسة و إنجاز و تجهيز الطرق السيارة و كذا ملحقاتها، كما تتولى مهام ضمان التسيير و الاستغلال و المراقبة و الصيانة والحفاظ على كل أجزاء الطرق السيارة و الملحقات الموكلة إليها .

وبهذه الصفة، تكلف المؤسسة على الخصوص بما يأتي:

✓ ضمان حفظ وتهيئة شبكة الطرق السيارة وملحقاتها.

✓ السهر على احترام القواعد التقنية ومقاييس التصميم، و البناء والصيانة وتهيئة المنشآت

القاعدية للطرق السيارة التي هي من ضمن مهامها و كذا تلك المطبقة على التقنيات و

مواد ومنشآت الطرق السيارة.

✓ تطوير هندسة المنشآت وكذا وسائل تصميمها والدراسات بغرض التحكم في التقنيات

المرتبطة بهدفها وانجاز وتسيير كل المنشأة و الخدمات الملحقة بالطريق السيار.

✓ إنجاز أو القيام بإنجاز دراسات التصميم والجدوى، و المشاريع التمهيديّة والتنفيذية لكل

الاشغال المرتبطة بمهامها و ضمان متابعتها.

✓ ضمان مراقبة جودة الاشارة، وسير تجهيزات أجزاء الطرق السيارة و ملحقاتها.

- ✓ تكوين الملفات الخاصة، استثمارات المؤسسات الدراسات الانجاز و تجهيز المنشآت القاعدية المرتبطة بمهامها .
- ✓ العمل على تطوير و دراسة أنظمة صيانة الطرق السيارة المستقلة و ملحقاتها وتصور مخططات التدخل السريع بالاتصال مع الهيئات المعنية.<sup>1</sup>
- كما تكلف المؤسسة بمهام اخرى :
- ✓ إنجاز او العمل على إنجاز كل الدراسات أو البحوث المتصلة بهدفها.
- ✓ تصميم او استغلال او ايداع كل براءة أو شهادة أو نموذج او طريقة متصلة بهدفها .
- ✓ المساهمة في تكوين المستخدمين العاملين في مجال المنشآت القاعدية التابعة لصلاحياتها وتحسين مستواهم، وتنفيذ كل اجراء من شأنه تحديث وتحسين مستوياتهم وقدراتهم في مجال الدراسة أو الإنجاز.
- ✓ جمع و معالجة و حفظ و نشر المعطيات و المعلومات، و الوثائق ذات الطابع الإحصائي و العلمي والتقني، والاقتصادي المتصلة بهدفها، وحفظ الملفات و الدراسات المتعلقة بالطرق السيارة وفقا للأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها.
- ✓ إنجاز كل العمليات التجارية و الصناعية، و المنقولة و العقارية و المالية المرتبطة بهدفها ومن شأنها التشجيع على تنميتها.
- ✓ إمكانية اللجوء عند الاقتضاء، طبقا للأحكام التشريعية و التنظيمية المعمول بها، إلى مساعدة تقنية وطنية أو أجنبية من أجل اداء مهامها.
- ✓ إبرام كل الاتفاقيات المتعلقة بتسيير الملك العمومي للطريق السيار الموكلة إليها و صيانتها.

<sup>1</sup> . المواد من 1 الى 7 من المرسوم التنفيذي رقم 16- 79 مؤرخ في 15 جمادى الاولى عام 1437 الموافق 24 فبراير سنة 2016، يتضمن إنشاء الجزائرية للطرق السيارة ، الجريدة الرسمية العدد 12، الصادرة بتاريخ 28 فبراير 2016.

✓ إنجاز كل عمل أو تدخل يتصل بهمتها، بناء على طلب السلطة الوصية فالمؤسسة الجزائرية للطرق السيارة هي صاحبة المشروع المفوض وتكف بتتفيذ المخططات، والدراسة وإنجاز وصيانة مشاريع الطرق السيارة وكذا الملحقات الموكلة إليها.

كما تضمن المؤسسة الإشراف المنتدب على المشروع بالنسبة للعمليات المساهمة في إنجاز المنشآت القاعدية، و التجهيزات الموجهة لاستغلال الطرق السيارة الخاضعة للتسعيرة عند الاقتضاء.

✓ كما تكلف المؤسسة باستلام أجزاء الطرق السيارة و محقاتها، وكذلك التجهيزات و منشآت الخدمات الملحقة بالطرق السيارة المهيأة لاستغلال، وفقا للكيفيات المحددة بموجب التنظيم المعمول به.<sup>1</sup>

✓ تزود المؤسسة بمجلس إدارة يدعى في صلب النص "المجلس" يتولى سير المؤسسة مدير عام.

#### 1. مجلس الإدارة :

يشكل مجلس الإدارة من :

. ممثل الوزير المكلف بالطرق، رئيسا،

. ممثل وزير الدفاع الوطني، عضوا،

. ممثل الوزير المكلف بالداخلية و الجماعات المحلية، عضوا،

. ممثل الوزير المكلف بالمالية، عضوا،

. ممثل الوزير المكلف بالطاقة، عضوا،

. ممثل الوزير المكلف بالتجارة، عضوا،

ممثل الوزير المكلف بالنقل، عضوا،

. ممثل الوزير المكلف بالبريد وتكنولوجيات الإعلام والاتصال، عضوا،

. يحضر المدير العام للمؤسسة اجتماعات المجلس بصوت استشاري.

<sup>1</sup> - المواد من 8 الى 10 من المرسوم التنفيذي رقم 16 - 76، السابق ذكره.

- يتولى أمانة المجلس المدير العام للمؤسسة.
- يمكن المجلس أن يستعين بكل شخص من شأنه أن يفيد في المسائل المدرجة في جدول أعماله نظرا لكفاءته .
- يعين أعضاء المجلس لمدة "3" سنوات قابلة للتجديد بقرار من الوزير المكلف بالطرق، بناء على اقتراح من السلطات التي يتبعونها.
- في حالة انقطاع عهدة أحد أعضاء المجلس، يتم استخلافه حسب الأشكال نفسها بالنسبة للمدة المتبقية من العهدة.
- يتداول المجلس فيما يأتي:
- . تنظيم المؤسسة وسيرها العام.
  - . البرامج السنوية لنشاطات المؤسسة والميزانية المتعلقة بها.
  - . مشاريع ومخططات التنمية الخاصة بالمؤسسة على المدى القصير، والمدى المتوسط والطويل .
  - . مشاريع الاتفاقيات الجماعية المتعلقة بمستخدمي المؤسسة .
  - . حصائل وحسابات النتائج، وكذا مقترحات تخصيص النتائج .
  - . قبول الهبات والوصايا و القروض.
  - . القروض و الاقتراضات.<sup>1</sup>
  - . كفيات تحديد التسعيرة.
  - . التسيير المفوض، لا سيما في مجال الامتياز وعقد إدارة التسيير.
  - . تعيين محافظ حسابات أو أكثر، والموافقة على مرتبه.
  - . أخذ مساهمات في كل قطاع نشاط مرتبط بهدفها.
  - . القواعد و الشروط العامة لإبرام العقود.
  - . إنشاء فروع وكل شكل من أشكال الشراكة، لاسيما في الخارج.

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 16 - 79 ، السابق ذكره.

. كل مسألة يعرضها عليه المدير العام من شأنها أن تحسن تنظيم المؤسسة، وسيرها أو من طبيعتها التشجيع على تحقيق أهدافها.

. يجتمع المجلس في دورة عادية بناء على استدعاء من رئيسه، مرتين (2) في السنة. ويجتمع في دورة غير عادية كلما اقتضت ذلك مصلحة المؤسسة بطلب من رئيسه أو بطلب من ثلثي أعضائه (3/2) من أعضائه.

ترسل الاستدعاءات مرفقة بجدول الأعمال إلى أعضاء المجلس قبل 15 يوما، على الأقل من تاريخ الاجتماع، ويمكن أن تقلص هذه المدة في الدورات غير العادية دون أن تقل عن ثمانية (8) أيام.

تتم مداورات المجلس بحضور الأغلبية البسيطة على الأقل.

و في حالة عدم اكتمال النصاب يجتمع المجلس قانون بعد ثمانية (8) أيام من التاريخ الأول المحدد لاجتماعه.

وتضع مداورات المجلس حينئذ، مهما يكن عدد الأعضاء الحاضرين.

تتخذ القرارات بالأغلبية البسيطة للأعضاء الحاضرين، و في حالة تساوي عدد الأصوات يكون صوت الرئيس مرجحا.

يعد المجلس نظامه الداخلي وبصادق عليه.

تحرر مداورات المجلس في محاضر مرقمة ومفهرسة ومدونة في سجل خاص مرقم ومؤشر عليه يوقعه رئيس المجلس.

ترسل محاضر الاجتماعات إلى السلطة الوصية، في أجل (15) يوما التي تلي تاريخ المداولة.

يوافق على تنظيم المؤسسة بعد استشارة المجلس بموجب قرار من الوزير المكلف بالطرق.<sup>1</sup>

**ب . المدير العام:** يعين المدير العام للمؤسسة بموجب مرسوم، بناء على إقتراح الوزير المكلف بالطرق، وتنتهى مهامه حسب الأشكال نفسها.

<sup>1</sup>- المرسوم التنفيذي السابق الذكر، رقم 16 - 79 يتضمن إنشاء الجزائرية للطرق السيارة، السابق ذكره.

- ينفذ المدير العام مداولات المجلس، ويتمتع في هذا الإطار، بأوسع السلطات من أجل ضمان الإدارة والتسيير الإداري والتقني والمالي للمؤسسة.
- يقوم المدير العام بالمهام التالية:
- . يعد التنظيم العام للمؤسسة ويقترحه على المجلس.
  - . يمثل المؤسسة في جميع أعمال الحياة المدنية ويمكنه التقاضي.
  - . يقترح مشاريع برامج النشاطات ، ويعد الكشوف التقديرية للمؤسسة.
  - . يبرم ويوقع الصفقات والعقود والاتفاقيات في إطار التشريع والتنظيم المعمول بهما.
  - . يسهر على السير الحسن للمؤسسة.
  - . يمارس السلطة السليمة على جميع مستخدمي المؤسسة، ويعين المستخدمين الذين لم تقرر طريقة أخرى لتعيينهم.
  - . يلتزم بنفقات المؤسسة.
  - . يوافق على مشاريع الدراسات التقنية ويعمل على تنفيذها.
  - . يسهر على إحترام التنظيم، و النظام الداخلي للمؤسسة وتطبيقهما.
  - . يأمر بفتح كل الحسابات الجارية أو حسابات الإيداع التي تخص المؤسسة وتسييرها لدى الصكوك البريدية، و المؤسسات المصرفية و الخاصة بالقرض، حسب الشروط القانونية المعمول بها.
  - . يعد، في نهاية كل سنة مالية، تقريراً سنوياً عن النشاط مرفقاً بحصائل و جداول حسابات النتائج ويرسله إلى السلطة الوصية أو بعد مداولة المجلس.



❖ الذمة المالية لمؤسسة الجزائرية للطرق السيارية:

تزود المؤسسة بذمة مالية خاصة بها تتكون من أموال محولة أو مكتسبة منجزة بأموالها الخاصة.

تكون الأموال المحولة موضوع جرد تشترك في إنجازها المصالح المعنية في وزارة المالية، وقطاع الأشغال العمومية.<sup>1</sup>

يتكون رأس مال المؤسسة من الذمة المالية للوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات، والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، طبقاً لأحكام المادة 19 أعلاه.

يحدد مبلغ رأس مال المؤسسة بموجب قرار مشترك بين الوزير المكلف بالمالية، والوزير المكلف بالطرق.

تحول مجموع الأملاك والحقوق والحصص والإلتزامات والوسائل، مهما كان نوعها، التي كانت تحوزها أو تسيرها الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات، والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات إلى الجزائرية للطرق السريعة، في حين يؤدي تحويل الأملاك والحقوق والحصص والإلتزامات والوسائل المذكورة في المادة 21 أعلاه، إلى ما يأتي:

. إعداد جرد كمي وكيفي وتقديري، تعده، طبقاً للقوانين والتنظيمات المعمول بها، لجنة يعين أعضاؤها كل من الوزير المكلف بالمالية والوزير المكلف بالطرق.

يوافق على الجرد بقرار مشترك بين الوزير المكلف بالمالية والوزير المكلف بالطرق

. إعداد حصيلة ختامية حضورية، تتعلق بالنشاطات والوسائل المستعملة من طرف الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، تبين قيمة

عناصر الذمة المالية، موضوع التحويل إلى المؤسسة العمومية الجزائرية للطرق السريعة.

يتم تحويل المستخدمين المرتبطين ببيسر، وتسيير مجموعة هياكل ووسائل الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات إلى المؤسسة العمومية الجزائرية للطرق السريعة.

<sup>1</sup>. المرسوم التنفيذي السابق الذكر رقم 16 - 79.

يبقى المستخدمون خاضعين للأحكام القانونية الأساسية أو التعاقدية التي تحكمهم عند تاريخ نشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية.

تفتح السنة المالية للمؤسسة في أول يناير وتقتل في 31 ديسمبر من كل سنة. تشمل ميزانية المؤسسة على:<sup>1</sup>

#### **في باب الإيرادات:**

- . منتجات الخدمات المرتبطة بهدفها.
- . التعويضات المالية، وتعويضات التعريفات عند الاقتضاء.
- . الهبات والوصايا وأشكال الأيلولة الأخرى،
- . الافتراضات المبرمة
- . المكافآت المرتبطة بهمة صاحب المشروع المفوض من الدولة.
- . المنتجات المالية.
- . كل الموارد الأخرى المرتبطة بمهامها.

#### **في باب النفقات:**

- . نفقات التسيير.
- . نفقات الاستثمار والتجهيز المرتبطة بالدراسات، والانجاز وتوسيع المنشآت القاعدية والتركيبات والتجهيزات موضوع مهمتها.
- . النفقات المرتبطة بأشغال صيانة واستغلال التجهيزات، والمنشآت القاعدية.
- . النفقات المترتبة على المؤسسة لضمان مهمتها كصاحب مشروع مفوض، وكذا المصاريف العامة المترتبة عليها، المحددة في التفويض التي تكلفها الدولة بموجبه
- . المساهمات المالية في شركات أو في مجموعة شركات يندرج هدفها ضمن إنجاز مهام المؤسسة.

<sup>1</sup>. المرسوم التنفيذي، السالف الذكر رقم 16 - 79 يتضمن إنشاء الجزائرية للطرق السيارة.

. الأعباء المالية المتضمنة حصريا الفوائد والمصاريف الثانوية للاقتراضات بكل أنواعها، المتكفل بها أو المتعاقد بها من المؤسسة لأجل تمويل نفقات التجهيز. كما أن المؤسسة تخضع لأشكال الرقابة المنصوص عليها في التشريع والتنظيم المعمول بهما.

ويتولى رقابة الحسابات محافظ حسابات أو أكثر، يعينهم الوزير الوصي، طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

يعد محافظ أو محافظو الحسابات تقريرا سنويا عن حسابات المؤسسة يرسل إلى المجلس وإلى المجلس وإلى الوزير الوصي وإلى الوزير المكلف بالمالية.<sup>1</sup>

يرسل المدير العام للمؤسسة إلى الوزارة الوصية، بعد مداولة المجلس، التقرير السنوي عن النشاط مرفقا بحصائل وحسابات النتائج ومقرات تخصيص النتائج.

تحل هذه المؤسسة محل الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات في مهمة الخدمة العمومية لانجاز وتسيير شبكة الطرق السيارة وملحقاتها. والجدير بالذكر أن عمليات التحويل والاستبدال المنصوص عليها في هذا المرسوم يجب أن تنجز في أجل أقصه "6" ستة أشهر من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

ويتخذ المديران العامان للوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات، والجزائرية لتسيير الطرق السريعة، كل فيما يخصه التدابير المناسبة لضمان السير العادي، والمنظم للمصالح والهيئات العمومية المكلفة بالخدمة العمومية للطرق السيارة في كل الظروف إلى غاية تكفل المؤسسة الفعلي بالمنشآت والأصول والوسائل ذات الصلة.

تستمر كل من الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات في ضمان جميع حقوقها وواجباتها بالتنسيق مع المؤسسة، طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

<sup>1</sup>. المرسوم التنفيذي، السابق لذكر، رقم 16- 79 المتعلق بإنشاء الجزائرية للطرق السيارة.

بمعنى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 05 - 249 المؤرخ في 3 جمادى الثانية عام 1426 الموافق 10 يوليو سنة 2005 ، والمتضمن تعديل القانون الأساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة، وكذا أحكام المرسوم التنفيذي رقم 05 - 250 المؤرخ في 3 جمادى الثانية عام 1426 الموافق 10 يوليو سنة 2005 والمتضمن إنشاء مؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: حقوق وواجبات أصحاب العقارات المجاورة للطرق السيار

تنص المادة 08 من قانون رقم 489 يتعلق بالطرق السيار من الباب الثاني أنه لا يتمتع أصحاب العقارات المجاورة للطرق السيار بحق النفوذ إليها والوقوف بجانبها المعترف به لأصحاب العقارات المجاورة للطرق العامة، ولا يتمتعون بالحقوق الأخرى المعترف بها في الطرق العامة لأصحاب العقارات المجاورة لها إلا وفق الشروط المحددة في القرار الذي يعلن أن المنفعة العامة تقضي بفتح الطريق السيار أو في قرار صادر عن الجهة الإدارية المختصة عند عدم وجود قرار بإعلان المنفعة العامة في الموضوع.

كما أن المادة 9 من نفس القانون بينت لنا ذلك من خلال: تخضع العقارات المجاورة للطرق السيار لنظام الارتفاقات الذي تخضع له العقارات المجاورة للطرق العامة بمقتضى النصوص التشريعية الجاري العمل بها، وتخضع العقارات المجاورة للطرق السيار، علاوة على ذلك، لارتفاع عدم البناء في منطقة تمتد عشرين مترا على كل جانب من جانبي الطريق السيار من بدايته إلى نهايته، وتقاس هذه المنطقة من حدود حيز الطرق السيار.

ويستحق تعويض عن الارتفاق المنصوص عليه في الفقرة الثانية أعلاه إذا نشأ عنه مساس بحقوق مكتسبة أو تغيير للحالة التي كان عليها المكان سابقا ترتب عليه ضرر مادي مباشر محقق، وفي هذه الصورة تحدد المحكمة التعويض في حالة عدم اتفاق أصحاب الشأن عليه. في حين أن المادة 10 من هذا القانون أو ضحت لنا ما يلي: حيث نصت على :

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي، السابق لذكر، رقم 16 - 79، المتعلق بإنشاء الجزائري للطرق السيار.

تسري على المباني المقامة داخل منطقة عدم البناء المنصوص عليها في المادة 9 أعلاه الأحكام الواردة في النصوص التشريعية المتعلقة بالتعمير فيما يخص العقوبات التي يتعرض لها من يخالفون النصوص القاضية بحظر مباشرة بناء أو تغيير بناء موجود في مناطق لا يجوز إقامة مبان فيها ، أما المباني المقامة قبل نشر هذا القانون داخل منطقة من مناطق عدم البناء المنصوص عليها في المادة 9 أعلاه، فلا يجوز القيام فيها إلا بأعمال الترميم بشرط الحصول على إذن سابق بذلك، يسلم بعد استطلاع رأي الجهة الإدارية المختصة، وفق التشريع المتعلق بتسليم رخص البناء.<sup>1</sup>

تعتبر جزءا من أملاك الدولة العامة الأراضي والمنشآت والتجهيزات وجميع العقارات التي تكون لازمة لزوما مباشرا لإنشاء الطرق السيارة وصيانتها واستغلالها . وفي حالة منح امتياز لإنشاء طرق سيارة أو صيانتها أو استغلالها تجعل الأراضي والمنشآت والتجهيزات والعقارات المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه تحت تصرف صاحب الامتياز وفق الشروط المحددة في اتفاق الامتياز ودفتر الشروط.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> المادة 8. 9. 10: ظهير شريف رقم 109. 191 صادر في 6 صفر 1413 (6 أغسطس 1992)

بتنفيذ القانون رقم 4,89 المتعلق بالطرق السيارة.

<sup>2</sup> المادة 5 و6 من المرجع نفسه.

### خلاصة الفصل الأول:

توصلنا من خلال هذا الفصل إلى أن الطرق السيارة تمثل الركيزة الأساسية والبنية التحتية، فهي بمثابة عملة لوجهين والعصب الرئيسي للاقتصاد إذ يشكل بعد استراتيجي وأهمية كبيرة في تطوير وتسهيل التجارة، ونقل السلع والأشخاص وتنظيم عملية الاستيراد والتصدير، وأما ما يمكن أن نخلص إليه في هذا الفصل فهو الآتي:

- الطريق السيار، مفاده أنه طريق مزدوج ذو ومواصفات دولية مخصص لمرور السيارات ذات المحركات السريعة من سيارات وشاحنات ودراجات نارية، فهو طريق ذو مسارين حيث يعتبر شريان الاقتصاد.

- تتمتع الطرق السيارة بجملة من الخصائص أهمها: أنها مخصصة للنفع العام ومخصصة لحركة المرور، ولا يمكن بيعه ولا حجزه ولا تملكه بالتقادم.

- أنواع الطرق السيارة: الطريق السيار شرق - غرب، والطريق السيار شمال جنوب، ولطريق السيار الهضاب العليا.

- الجزائرية للطرق السيارة التي تعتبر مؤسسة عمومية وطنية اقتصادية ذات طابع تجاري وصناعي، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي تحت وصاية وزير الأشغال العمومية ومقرها الجزائر العاصمة،

- من مهام الجزائرية للطرق السيارة أنها تكلف بمراقبة وصيانة وحفظ كل أجزاء الطريق السيار و تهيئة المنشآت القاعدية، ودراسة وتجهيز وانجاز الطرق السيارة وكذا ملحقاتها.

بالإضافة إلى مهام أخرى متعددة فالمشرع الجزائري أنشأ مجموعة من الهيئات الإدارية والمؤسسات العمومية التي أوكلت لها مهام تسيير هذا الجزء الهام من الملك وهو الطريق السيار.



الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور

عبر الطرق

◀ المبحث الأول: قواعد حركة المرور عبر الطرق السريعة

والطريق السيار.

◀ المبحث الثاني: المنازعات والمخالفات المتعلقة بالمسؤولية

الإدارية والجزائية على حوادث المرور.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

تسعى الجزائر للخروج من بؤرة التخلف من خلال قيامها بإنجاز منشآت ضخمة وكبيرة على رأسها الطريق السيار شرق - غرب الذي يعرف بمشروع القرن، و الذي يعد نقطة محورية كبيرة في تغيير عجلة التنمية وتطويرها، حيث يمثل تحديا كبيرا بالنسبة للجزائر، باعتباره أكبر ورشة في تاريخ البلاد حجما وأهمية، وكلفت ملايين الدولارات للخزينة العمومية، كما أن الطريق السيار شرق - غرب يمتد على مسافة إجمالية تزيد من 12000 كلم من الحدود التونسية شرقا إلى الحدود الجزائرية غربا حيث يغطي 24 ولاية عبر الوطن وسيتم ربطه بشبكة طرق فرعية ليغطي 34 ولاية وتزويده بمختلف مرافق الخدمات، ومحطات الدفع وأحدث التكنولوجيا، من أجل تحسين التنقل وفك العزلة، و امتداد شبكة من الطرق السريعة وبالتالي تفعيل المغرب العربي على الواقع عن طريق برامج التعمير الإنمائي الحدودي المشترك، والذي يعد أولوية جيو - إستراتيجية تحظى باهتمام أعلى من السلطات في الجزائر ، ولتقادي كثرة حوادث المرور التي تحدث بسبب المخالفات و الجنح سعى المشرع الجزائري إلى تنظيم حركة المرور عبر الطرق للتخفيف والحد من هذه الظاهرة بمجموعة من القوانين والتنظيمات.

ولهذه الأسباب خصصا هذا الفصل لدراسة النظام القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق والذي تضمن مبحثين:

◀ **المبحث الأول:** قواعد حركة المرور عبر الطرق السريعة والطريق السيار.

◀ **المبحث الثاني:** المنازعات والمخالفات المتعلقة بالمسؤولية الإدارية والجزائية على حوادث

المرور.



## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

### المبحث الاول: قواعد حركة المرور عبر الطرق السريعة و الطريق السيار

تعد المخططات التوجيهية للبنى التحتية الكبرى والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية الأدوات المفضلة للتقدم، حيث تتضمن هذه المخططات مجمل القطاعات التي تمس بالإطار الحياتي للمواطن والتي تم الشروع في تنفيذها منذ تبني برنامج رئيس الجمهورية في مجال الإنعاش الاقتصادي مثل مشروع شرق - غرب ترقية الهضاب العليا، حماية الفضاءات الطبيعية والمساحات المحمية.

تعود الجذور الأولى للتفكير في مشروع الطريق السيار شرق - غرب إلى سنوات السبعينات كنتيجة للدراسات والبحوث التي أنجزت في مجال التخطيط على مستوى الجهات الشمالية من الوطن والاختناق الكبير في حركة المرور على الخط الرابط بين الشرق والغرب في الجهة الشمالية من الوطن في حدود سنة 2000، وعلى هذا الأساس تم إعداد عدة دراسات أولية لإيجاد حلول الازدحام، وكذا بعث أقطاب اقتصادية جديدة، وخفض حوادث المرور وهو ما سنتطرق إليه في هذا المبحث المتكون من مطلبين كما يلي:

◀ **المطلب الأول:** قواعد حركة المرور عبر الطرق المطبقة على جميع مستعملي الطريق.

◀ **المطلب الثاني:** شروط النفوذ للطرق السيارة والطريق السيار شرق - غرب .

### المطلب الاول: قواعد حركة المرور عبر الطرق المطبقة على جميع مستعملي الطريق

يخضع استعمال مسالك الطرق و الطرق المفتوحة لحركة المرور العمومية، و يجب ان يكون لكل مركبة سائق، ويجب ان يكون لحيوانات الجر و الحمل و الركوب و الحيوانات المنفردة او القطعان عدد كاف من السائقين، كما يجب على كل سائق مركبة ان يكون في حالة ووضعية تسمحان له بالقيام فورا و بكل سهولة بجميع الحركات اللازمة، و لا يجوز تخفيض امكانيته في القيام بالحركة و مجال رؤيته، على الخصوص بعدد الركاب او بوضعيتهم و بالأشياء المنقولة او بإلصاق اشياء غير شفافة على الزجاج.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> يوسف دلاند، قانون المرور، الطبعة الثانية، دار هومة، 2010، ص52.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

يجب على كل سائق مركبة يفوق علوها بما في ذلك الحمولة اربعة امتار، ان يتأكد باستمرار انه يستطيع المرور دون ان يسبب من جراء ذلك العلو، اضرارا للأعمال الفنية الكبرى و المزروعات و التجهيزات الجوية، التي تقع فوق الطرق العمومية

كما يجب على السائق في حالة المرور العادي ان يجعل مركبته تسير على الجانب الايمن من الطريق بقدر ما تسمح له بذلك حالة الطريق او ارتسامته، و لا يجوز له ان يحاول الدخول في تقاطع اذا كانت مركبته غير مأونة التعثر او اعاقه مرور مركبات اخرى تسير في المسلك او المسالك المعترضة، و على السائقين أن يلتزموا الرتل الذي هم فيه في الطرق ذات الاتجاه الواحد و في الطرق التي تحتوي على اكثر من مسلكين و تجري فيها حركة المرور، نظرا لكثافتها في ارتال منتظمة على كل المسالك.

ولا يجوز لهم تغييره الا استعدادا لتغيير الاتجاه دون اعاقه السير العادي للمركبات الاخرى<sup>1</sup>.

### الفرع الأول: تنظيم حركة المرور عبر الطرق

فالقواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامها وأمنها تهدف إلى ما يأتي:

- تقليص وضعية إنعدام الأمن في الطرقات.
- إقامة تدابير ردية في مجال عدم إحترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق
- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة.
- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق.
- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ.<sup>2</sup>
- الطريق : كل مسلك عمومي مفتوح لحركة لمرور المركبات .
- وسط الطريق : الجزء من الطريق المستعمل لمرور المركبات.
- المسلك: أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات

<sup>1</sup> مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطريق، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، ص50.

<sup>2</sup> المادة الأولى من الأمر رقم 09 . 03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق ل 22 يوليو سنة 2009، يعدل ويتم القانون رقم 01 -14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. جريدة رسمية رقم 45 ص04.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

- المجمع السكاني : فضاء ارضي يتجمع فيه عدد من المباني المتقاربة و تبين مداخله و مخارجه لا فتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء او يحاذيه
- التقاطع : مكان التقاء او تقاطع وسطي طريقين او اكثر مهما تكن زاوية او زوايا محاور هذه الطرقات.
- التوقف: المكوث المؤقت لمركبة يبقى محركها مشغلا على الطريق خلال مدة معينة تستلزمها ضرورات عدم السير .
- الوقوف : مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف، و يكون المحرك متوقفا.
- ممر الدراجات: وسط الطريق المخصص للدراجات و الدراجات النارية فقط.
- شريط مرور الدراجات : مسلك مخصص فقط للدراجات العادية و الدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك.
- الطريق السريع: طريق او مقطع من طريق لا يمكن ان تقطعه طرق اخرى او سكك حديدية و يمكن منعه على بعض فئات المستعملين و المركبات، و يشتمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الاقل، و قد يفصل بينهما شريط ارضي وسطي.
- الطريق السيار : طريق اعد و انجز خصيصا للمرور السريع للسيارات ، لا يقطعه طريق او سكة حديدية او ممر للرجلين، و لا يمكن الدخول اليه الا في نقاط مهيأة لذلك ، و لا يؤدي الى اي ملك متاخ و يشتمل في اتجاهي حركة المرور، على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يفصل بينهما شريط ارضي وسطي غير مخصص للمرور.<sup>1</sup>
- فرع الطريق الموصل الى الطريق السيار: الطريق الذي يربط شبكة الطرق بالطريق السيار، و يسمح بالدخول اليه و الخروج منه.
- شريط التوقف الاستعجالي: جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق والطرقات السريعة، والطرق السيارة، هيئ خصيصا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة.
- الحافة: شريط ارضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق.

<sup>1</sup>. المادة من الامر رقم 03-09 الأمر السالف الذكر.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

. قاعدة الطريق: المساحة التي تشتمل وسط الطريق وحافته.

. الشريط الأرضي الوسطي: الحيز الذي يفصل وسطي طريقين متعاكسي الاتجاه.

. الرصيف: حيز مهياً على جانبي الطريق لمرور الراجلين، ويجب أن يكون أكثر ارتفاعاً من وسط

الطريق ويكون معبداً عادة أو مبلطاً<sup>0</sup>

. السائق: كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات، و الدراجات النارية أو يسوق حيوانات

الجر والحمل و الركوب و القطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلاً في ذلك<sup>0</sup>

. الراجل : كل شخص يتنقل سيراً على الأقدام .

. و يعد بمثابة الراجلين: الاشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الاطفال او المرضى او

المعطوبين او الذين يجرون الدراجات النارية ، و المعطوبين الذين يتقلون في عربات متحركة

يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى.

. المركبة : كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع او غير مزودة بذلك ، تسير على الطريق

بوسائلها الخاصة او تدفع او تجر.

. مركبة ذات محرك :مركبة برية مزودة بمحرك للدفع ، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة<sup>0</sup>

. السيارة: كل مركبة موجهة لنقل الاشخاص او البضائع ،و تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع

تسير على الطريق.<sup>1</sup>

. المركبات المتمفصلة: كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث

يكون جزء من المقطورة متكئاً على المركبة الجارة، ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة

وحمولتها واقعا على المركبة الجارة، وتسمى هذه المقطورة، "نصف مقطورة".

<sup>1</sup>. الأمر 09 - 03 السالف الذكر، ص 05.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

. الحافلة المتفصلة: مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجلات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها.

. المقطورة : كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة.

. الدراجة: مركبة ذات عجلتين أو أكثر غير مزودة بجهاز محرك ذاتي تخصص لنقل الأشخاص.

. الدراجة النارية: مركبة ذات عجلتين أو أكثر، مزودة بمحرك لا يتجاوز سعة أسطوانته 50 سم تكون مزودة أو غير مزودة بعربة جانبية أو خلفية، تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء.

. الدراجة المتحركة: مركبة ذات عجلتين، مزودة بمحرك تتجاوز سعة اسطوانته 50 سم وتكون مجهزة أو غير مجهزة بعربة جانبية أو خلفية، تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء.

. الوزن الإجمالي المرخص به مع دفع الحمولة: وزن المركبة مجموعا مع الحمولة.

. حالة السكر: حالة تتمثل في وجود كحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0,20 غ في الألف (1000ملل).

. مقياس الكحول: جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج.

. مقياس الإيثيل: جهاز يسمح بالقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج.

. مقياس السرعة: جهاز متحرك محمول يسمح بالقياس الفوري لسرعة المركبات أثناء سيرها.

. جهاز تسجيل وقت السرعة باليقت : جهاز يسمح بالمراقبة البعيدة للسرعة المطبقة و اوقات السياقة و الاستراحة و كذا المسافة المقطوعة في وقت معين.

. دليل السرعة (الرادار): جهاز يسمح بقياس سرعة المركبات اثناء سيرها.<sup>1</sup>

أما العوامل المرتبطة بمسافة الامن :

<sup>1</sup>. قانون المرور، المرجع السابق ، ص27.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

. كلما زادت السرعة زادت مسافة الامان

. حالة الطريق (جافة او مبللة ) و اذا كانت الطريق مبللة تكون مسافة الامن مضاعفة .

. و الفائدة من مسافة الامن تجنب الاصطدام في حالة التمهل او التوقف المباغت للمركبة الامامية.

و الاخطار المتعلقة بالسياقة اثناء المطر الغزير:

. نقص الرؤية.

. عدم التحكم في السيارة .

. نقص التصاق العجلات بالطريق .

. البرك المائية تؤدي الى فرملة خطيرة للمركبة .

. مسافة الكبح والتوقف تكون اطول.

. الانزلاق .

. و تثبت حدود شريط التوقف الاستعجالي :تكون خطوط طويلة متقطعة لا يمكن بأي حال من الاحوال اجتيازها بحيث تخصص لحالات الاستعجال و لمركبات الاولوية .

الالتصاق :هو الاتصال المستمر للعجلات بالطريق و يتعلق الالتصاق بـ:

. حالة الطريق جافة او مبللة .

. حالة الاطر المطاطية .

. اهتزاز المركبة "la suspension"<sup>1</sup>

✓ . دور مختلف اضواء المركبات ذات المحرك:

اضواء تعمل على اضاءة الطريق و تساعد على الرؤية .

<sup>1</sup>- قانون مرور، المرجع السابق، ص27.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

اضواء تعمل على تنبيه مستعملي الطريق بوجود مركبة .

الاضواء الاجبارية من الامام .

. اضواء الوضعية (2) ترى على بعد 150م (VEILLEUSE).

. اضواء التقاطع (2) تضيء على بعد 30م (code).

. اضواء الطريق (2) تضيء على بعد 100م (phare).

. الغمازات (2) على اليمين و اليسار (clignotant).

✓ .الاضواء الاجبارية من الخلف:

. ضوء احمر للوضعية (2) يرى على بعد 150م (feu- rouge).

. اضواء الكبح (2) تعكس الضوء على بعد 150م (stop).

. كتافوت (2) يعكس الضوء على بعد 100م (cataphote).

. الغمازات (2) على اليمين و اليسار (clignotant).

ضوء لوحة الترقيم ( يسمح بقراءة اللوحة على 20م ) ( matricule ).

فالأخطار المتعلقة بضغط غير مناسب للأطر المطاطية منها نقص التحكم في المركبة .

. نقص الالتصاق .

. خطر الانزلاق ( خاصة في المنعرجات او اذا كانت الطريق مبللة ).

. خطر انفجار العجلات نتيجة زيادة حرارتها .

. تاكل العجلات السريع .

. ارتفاع معدل استهلاك الوقود .

. كما نص المشرع على العواقب المترتبة عن عدم وضع حزام الامن منها:

دفع غرامة مع السحب الفوري لرخصة السياقة ( مع تعليق القدرة على السياقة ) لمدة

تحدها اللجنة الولائية المختصة بتعليق و سحب الرخص<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>. قانون المرور ، المرجع السابق ، ص27- 28 .

### الفرع الثاني: تخصيص الطرق السيارة :

فالمشرع الجزائري لم يتعرض لتحديد فكرة التخصيص بإعتبارها تتصف بالمرونة و الغموض ، إلا أن تنبيه لمعيار التخصيص للمنفعة العامة يظهر في المادة 688 من القانون المدني الجزائري : " تعتبر اموال للدولة العقارات و المنقولات التي تخصص بالفعل او بمقتضى نص قانوني لمصلحة عامة" يتضح جليا ان المشرع الجزائري قد تبنى معيار التخصيص للمنفعة العامة حيث وظف عبارة " تخصص بالفعل او بمقتضى نص "

ان التخصيص مفهوم قانوني يشير الى عمل قانوني ( التخصيص الشكلي) و عمل مادي ( التخصيص الفعلي)

فالتخصيص الشكلي يتم للمنفعة العامة بواسطة عمل قانوني تعلن فيه الادارة صراحة و بوضوح الى الهدف الذي ترمي اليه من وراء تخصيص المال موضوع ذلك العمل القانوني ، فإن التخصيص الشكلي لا يقبل التأويل و يتميز بالوضوح .

أما التخصيص الفعلي اعتياد الافراد على الانتفاع بالمال دون حاجة للعمل القانوني ، الطريق يخصص للسير و الجولان ، و يتميز هذا النوع بالبساطة ، و يستلزم في أغلب الاحيان اجراء اشغال معينة لتوجيه الملك العام للغرض المرصود له ، : فإذا تعلق الامر بفتح طريق جديدة فإن شرط التخصيص المادي لا يمكن ان يتحقق بغير إنجاز الطريق المذكور و تهيئتها للمرور العمومي

المشرع الجزائري أخذ بنظريتي التخصيص الفعلي و التخصيص القانوني<sup>1</sup>

ويتم تخصيص الطرق السيارة سواء اكانت طرق جديدة ام طرق موجودة اصلا بمرسوم صادر عن مجلس الدولة بعد تحقيق عام ، و يمكن ان يعلن نفس المرسوم التصريح بالمنفعة العامة للطريق ، التي تم تخصيصها او احد اقسامها ، و في حالة تخصيص طريق عام لا ينتمي الى ملكية الدولة وانما يدخل ضمن ملكية احدى الجماعات المحلية ، فلا يمكن ان يتم ذلك دون موافقة الجماعة المالكة ، غير ان سكوت الجماعة المحلية عن ابداء رأيها خلال مدة "5" خمسة ايام يعتبر

<sup>1</sup>- طارق مخلوف ، المرجع السابق ص 41- 43



## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

قبول ضمناً، أما إذا ابدت الجماعة المعنية رأياً خلال المدة المحددة قانوناً ، و كان مضمونه رفض طلب التخصيص للطرق السيارة فإن تخصيصها يتم باعتماد نفس الاجراءات المتخذة في اطار تخصيص طريق عام ضمن صنف الطرق السيارة<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: حالة توقف المركبة على الطريق السيارة

يجب على السائق في حالة توقف مركبته على الطريق السيارة ان يجتهد لإيقافها خارج المسار المخصص للمرور ، و يجب وضع إشارة لإعلان هذا التوقف بأضواء feux détresses أو مثلث الخطر

أما من لا يجوز لهم من مستعملي الطريق استعمال الطريق السيارة :

. الراجلين ، الفرسان ، الدراجين ، الحيوانات .

. المركبات ذات الجر غير الميكانيكي

. المركبات ذات الجر الميكانيكي غير المرقمة .

. المركبات التي تقوم بنقل استثنائي .

. الجرارات و العتاد الفلاحي و معدات الاشغال العمومية .

. المركبات التي لا يمكنها نظراً لصفها بلوغ سرعة 60 كلم /ساعة<sup>2</sup>

### المطلب الثاني : شروط النفوذ للطرق السيارة و الطريق السيارة شرق . غرب

للتعرف على شروط النفوذ للطرق السيارة والطريق السيارة شرق .غرب يستوجب علينا التطرق الى الطريق السيارة شرق .غرب أسبابه، وأهميته من خلال الفرعين الآتيين.

<sup>1</sup>- طارق مخلوف، المرجع السابق ص44.

<sup>2</sup>- قانون المرور المرجع السابق ، ص 29 و 32.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

### الفرع الاول: الطريق السيار شرق - غرب أسبابه و أهميته

الطريق السيار شرق . غرب عبارة عن طريق مزدوج بمسارين كل مسار به ثلاثة مسالك اضافة الى هامش التوقيت الاضطراري مع جدار من الاسمنت المسلح كما يتضمن مشروع طريق السيار شرق . غرب مجموعة كبيرة من المنشآت الفنية على طول مسار الطريق ، و قد تنوعت هذه المنشآت بين الانفاق ، الجسور ..... و قدتم مراعاة المقاييس الحديثة لانجاز هذه المنشآت كالمعايير المضادة للزلازل و شروط السلامة و الأمن كون الطريق يمر بالمنطقة الشمالية للوطن و التي تعتبر الاكثر تعرضا للأنشطة الزلزالية ، إضافة إلى التركيز على المنظر العام للمشروع ، و ذلك من خلال اعطاء طابع جمالي لهذه المنشآت و غرس الاشجار على جانبي الطريق بشكل يجعل هذا المشروع عامل استقطاب سياحي للمناطق القريبة منه.<sup>1</sup>

المشروع العملاق الذي سمي بمشروع القرن، و الذي يعتبر اكبر ورشة عرفتھا الجزائر في جانب الهياكل الاساسية، الذي يربط الجزائر من حدودها الشرقية بالطارف عند تونس الى حدودها الغربية تلمسان عند المملكة المغربية ، الذي يدخل في اطار استراتيجية الدولة لانجاز هياكل و منشآت اساسية عصرية وفق معايير دولية و جودة عالمية من اجل توفير متطلبات التنمية المستدامة .

ويندرج هذا المشروع ايضا ضمن سعي الجزائر للقيام بدورها مغاربيا و افريقيا في اطار التكامل الاقتصادي الاقليمي ، و بالنظر الى الموقع الجيوستراتيجي الذي تحتله الجزائر يجعلها قطبا اقتصادي متميزا اقليميا تجذب الاستثمارات الاجنبية في مختلف القطاعات و نمو و توسع الانشطة الاقتصادية المحلية لان هذا المشروع يشكل شريانا للتنمية بمنطقة المغرب العربي و افريقيا.<sup>2</sup>

وبعد القيام بدراسات تمهيدية لانجاز المشروع سنة 1977 و1982 تم تحديد و ضبط رواق الطريق سنة 1984 من طرف مجلس الوزراء آنذاك لتبدأ بعض الاشغال لكن بوتيرة بطيئة جدا و

<sup>1</sup>- لحول كمال، اختيار المشاريع العمومية، دراسة مشروع الطريق السيار " شرق -غرب" 2013-2014، ص49.

<sup>2</sup>. باشوش حميد، المشاريع الكبرى في الجزائر و دورها في التنمية الاقتصادية حالة الطريق السيار شرق . غرب ماجستير

في العلوم الاقتصادية فرع التحليل الاقتصادي بجامعة الجزائر 2010، 2011 ص148

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

مع ظهور بؤابر الأزمة الاقتصادية التي عصفت بالبلاد سنة 1986 و انهيار اسعار النفط إلى مستويات قياسية ، تم تأجيل الاشغال إلى موعد غير محدد حيث بلغت الاشغال المنجزة خلال هذه الفترة 130 كلم و التي فتحت في وجه حركة المرور 158 كلم أشغال قيد الانجاز غير مكتملة .

ومع بداية سنة 2000 ، و انتعاش اسعار النفط و انخفاض المديونية الخارجية للجزائر شرعت الدولة في سلسلة في الاستثمارات على شكل مخططات تموية في اطار دفع حركة التنمية الاقتصادية بدأ برنامج دعم النمو الاقتصادي ( 2001 / 2004) ثم البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي (2005 / 2009) و الذي يضمن مشروع طريق السيار شرق . غرب .

بقرار رئاسي يوم 21 فيفري 2005 بطول يمتد على مسافة 1216 كلم منها 927 مقاطع جديدة يربط اهم المدن الرئيسية للوطن من مغنية غربا الى الطارف شرقا مرور بكل من الطارف ، عنابة ، سكيكدة ، ميله ، قسنطينة ، سطيف ، برج بوعريريج ، البويرة ، بومرداس ، الجزائر العاصمة ، البليلة تيبازة ، عين الدفلى، الشلف، غليزان، مستغانم، معسكر، سيدي بلعباس، وهران ، و تلمسان.<sup>1</sup>

واطلقت بعد ذلك مناقصة دولية يوم 23 جويلية 2005 ، تنافست فيها شركات متعددة الجنسيات امريكية وصينية وغيرها ، اعلن عن النتائج يوم 15 أفريل 2006 منح على اثرها المشروع للمجمع الصيني:"كريك" و المجمع الياباني " كوجال" و قد تم ابرام عقود الانجاز يوم 18 سبتمبر 2006 بين الشركات المكلفة بالانجاز ووزارة الاشغال العمومية، و اعطيت اشارة انطلاق الأشغال بصفة رسمية من منطقة " حمادي " بولاية بومرداس يوم 14 مارس 2007 من رئيس الجمهورية و ينقسم انجاز مشروع الطريق السيار الى ثلاثة حصص على امتداد 279 كلم ، تم تقسيمها على الشركتين ، حيث اوكلت حصتا الوسط و الغرب للمجمع الصيني ، بينما تكفل المجمع الياباني كوجال بحصة الشرق<sup>2</sup>

<sup>1</sup>- لحول كمال، المرجع السابق، ص 51.

<sup>2</sup>- باشوش حميد ، المذكرة السابقة ص 150

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

يتضمن مشروع انجاز الطريق السيار شرق . غرب اعتماد المعايير الدولية في الوقاية و الامن ، حيث سيتم التحكم في الحركة المرورية عبر كافة محاور الطريق عن طريق نظام حديث قائم على تقنية مد خطوط الالياف البصرية، و تنصيب كاميرات مراقبة متطورة ولوحات توجيهية مصممة وفق مقاييس عالمية تراعي السلامة المرورية وتسمح بعرض المعطيات المتعلقة بحالة وظروف حركة المرور عبر كافة المقاطع.

وتعود فكرة مشروع الطريق السيار شرق . غرب الى السنوات الاولى للاستقلال إلا أن عدم توفر الموارد الكافية لتمويل التكاليف الكبيرة للإنجاز كانت السبب في عدم تجسيده على ارض الواقع، حيث أنه في نهاية الستينات أشارت الدراسات الاولى التي قامت بها المصالح المكلفة بحركة النقل، و أشغال الطرقات إلى ضرورة ربط الجزء الشمالي للبلاد بطرق سريعة تسمح بتسهيل الحركة و التنقل من المناطق الشرقية الى المناطق الغربية.

كما أكدت التوصيات في إطار دعم التكامل المغاربي على أهمية انجاز هذا الهيكل الأساسي، و اعتباره أهم حلقة ضمن مشروع الطريق السريع المغاربي الذي يفترض أن يربط الدول المغاربية على مسافة حوالي 7000 كلم.

و تبعا لذلك واصلت المصالح المعنية التأكيد على أهمية الدراسات الأولية التي اقترحت إنجاز طريق سيار من شرق البلاد الى غربها، و كان ذلك ضمن عدة مخططات و دراسات .

. المخطط الوطني لإدارة الطرق (1995/1975).

. الدراسة الوطنية للنقل (1990) .

. المخطط الوطني لإدارة الطرق(1995/2015).

. المخطط الوطني لتهيئة الإقليم(2025).

و قد تم القيام بدراسات تمهيدية لإنجاز المشروع سنة 1983، ركزت هذه الدراسات على مسار الطريق و توقعات الحركة المرورية و الأهمية الاقتصادية للطريق، و تم التأكيد على نتائج هذه الدراسات و مناقشتها في مجلس الوزراء شهر جوان 1987، و شرع سنة 1988 في دراسة مخطط

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

العمل للشروع في إنجاز الطريق على مسافة 1000 كلم بين مدينتي عنابة و تلمسان و انتهت هذه الدراسة سنة 1994.

و مع تزايد عدد السكان و ارتفاع الكثافة السكانية خاصة بالمناطق الشمالية، إلى تهاك شبكة الطرقات الموجودة، زادت الحاجة لمثل هذا الهيكل الأساسي الضروري لعملية التنمية في مختلف القطاعات<sup>1</sup>

### أولا : أسباب إنجاز المشروع

إن زيادة عدد السيارات بمختلف أنواعها النفعية و السياحية في القسم الشمالي من الوطن، و ارتفاع الكثافة السكانية، و زيادة حجم الأنشطة التجارية و الضغط الكبير في قطاع النقل و تزايد حوادث المرور، مما أدى إلى ازدهار النشاط التجاري و ضرورة التفكير في توسيع شبكة الطرق لتتماشى و النمو في عدد مركبات الحظيرة الوطنية للسيارات، و هذا ما تبلور في اختيار مشروع الطريق السيار (ش،غ) و أسباب و دواعي اختياره هي:

#### 1/ تطور الحظيرة الوطنية للسيارات و النمو الديمغرافي في الجزائر:

إن تطور استعمال حظيرة السيارات بالجزائر في تزايد مستمر منذ السنوات الاولى للاستقلال كنتيجة لاستقرار الأوضاع الاجتماعية و الاقتصادية للجزائريين و زيادة النمو الديمغرافي فمعدل ملكية السيارة الشخصية يتطور مع تطور المستوى المعيشي، و زيادة السيارات مع زيادة عدد السكان و ارتفاع مستوى الدخل الخاص بهم<sup>2</sup>

#### 2/ ارتفاع حوادث المرور:

تمثل حوادث المرور واحدة من التكاليف الأساسية التي تواجه المجتمعات البشرية والتي تزداد كلما تطورت وسائل النقل والمستوى المعيشي للأفراد، و كنتيجة للآثار السلبية الكبيرة لحوادث المرور صار من الضروري دراسة المشكلة بهدف تقليص تكاليفها الاقتصادية و الاجتماعية لما سببته هذه الحوادث من استنزاف للموارد البشرية و المالية لمختلف الدول ، و يخلف حوادث

<sup>1</sup>- باشوش حميد، المرجع السابق، ص 149.

<sup>2</sup>- لحول كمال، المرجع السابق، ص 56-57.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

المرور في الجزائر سنويا آلاف القتلى و الجرحى و الخسائر الكبيرة في الممتلكات العامة و الخاصة .

و يمتد مسار الطريق السيار شرق . غرب على طول يقدر بـ 1216 كلم بالتوازي مع الطريقين الوطنيين رقم 4 و 5 و عبر 19 ولاية بطريقة مباشرة و 13 ولاية اخرى عبر مختلف الروابط و الجدول التالي يبين لنا أهم الولايات التي يمر بها بطول يقدر بـ 929 كلم0

الولايات المعنية بمشروع ( شرق . غرب):

| الولايات | طول المسار<br>بالكلم | الولايات             | طول المسار<br>بالكلم |
|----------|----------------------|----------------------|----------------------|
| الطارف   | 84                   | بومرداس              | 26,5                 |
| عنابة    | 28,5                 | الجزائر              | 2,5                  |
| قالمة    | 2,5                  | عين الدفلى           | 23                   |
| سكيكدة   | 71                   | الشلف                | 55                   |
| قسنطينة  | 43                   | سيدي بلعباس          | 70                   |
| ميلة     | 57                   | غليزان               | 87                   |
| سطيف     | 75                   | معسكر                | 75                   |
| البرج    | 72                   | مستغانم              | 02                   |
| البويرة  | 28                   | وهران                | 25                   |
| تلمسان   | 100                  | اجمالي طول<br>المسار | 927                  |

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

يمر الطريق السيار العابر للحدود على أكثر من 55 مدينة كبيرة جزائرية ، مغربية تونسية والتي يفوق تعداد سكانها مجتمعة 89 نسمة، تعول الجزائر كثيرا على الطريق السيار (شرق . غرب) لربط دولة تونس بالمغرب كمرحلة أولى و بالتالي ، تفعيل المغرب العربي على الواقع عن طريق برامج التعمير الانمائي الحدودي المشترك، و الذي يعد اولوية جيوسراتيجية تحظى باهتمام أعلى السلطات في الجزائر.

نجد أن الجزائر قد أنجزت الطريق السيار (شرق . غرب) بتكلفة تتعدى 20 مليار دولار، لذا يجب توظيفه اقتصاديا إلى أبعد الحدود بمعنى ضمان تسعيرة الطريق السيار (شرق . غرب) ببعده المغاربي و الاورو. متوسطي ، و استثماره و إعادة توظيفه اقتصاديا، عمرانيا و جيو. استراتيجيا استطاعت الجزائر حقيقة اتمام انجاز الطريق السيار (شرق . غرب) في انتظار اتمام المغرب و تونس التزاماتهم بالربط و التوصيل للعاصمتين و كذا بالشروع في التعمير الحدودي في شكل أقطاب امتياز و مناطق تجارة حرة منزوعة التعريف الجمركية و أقطاب استثمار مشترك (بامتيازات عقارية و ضريبية) والتي من شأنها تقليص الفوارق التنموية لمناطق الظل الشمالية<sup>1</sup>

### ثانيا: الأهمية الاقتصادية المشروع الطريق السيار:

يحتل قطاع الأشغال العمومية مكانة محورية في الاستراتيجية التنموية التي تتبعها السلطات العمومية منذ سنة 2000 ، نظرا للدور الذي يقوم به في الاقتصاد الوطني سواء من خلال التأثير المباشر لمشاريع القطاع أو من خلال التأثير المضاعف على القطاعات الاخرى ، حيث تساهم مشاريع الهياكل و المنشآت الأساسية الموكلة إليه في التنشيط الفعال للقطاعات المرتبطة بالأشغال العمومية أثناء مراحل الانجاز كصناعة مواد البناء، أو بعد جاهزية المشاريع ومساهمتها المباشرة في توفير بيئة الملائمة لنمو و توسع الانشطة الاقتصادية و تحسين الظروف المعيشية للسكان .

و يشكل مشروع الطريق السيار شرق . غرب منذ الانطلاق في انجازه الحلقة الرئيسية في قطاع الأشغال العمومية ، نظرا لضخامة المشروع من حيث التكاليف و الوسائل المسخرة للانجاز و

<sup>1</sup> عمارة هيمة، آية التطوير والتخطيط الإقليمي الإنمائي: الطريق السيار الجزائري شرق غرب بالجزائر نموذجا، مجلة السياسة العالمية ، المجلد 05 ، العدد الخاص الأول، السنة 2021، ص253.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

انعكاساته الايجابية على مناطق كثيرة من الوطن ، لاعتباره الجزء الاهم في خطة عمل القطاع التي تهدف الى انجاز شبكة طرق مهيكلة و عصرية وفق المقاييس الدولية و التي تمتد لآفاق 2025 .

كما تراهن السلطات العمومية على مشروع الطريق السيار شرق . غرب من اجل تحقيق جملة من الاهداف الخاصة بتهيئة الاقليم و تطوير الاقتصاد الوطني في اطار استراتيجية التنمية المستدامة، مع التأكيد على استفادة اكبر عدد من السكان من مختلف المناطق ، و ذلك من خلال:

- تقليص حوادث المرور و التكاليف الاجتماعية المرتبة عنها .
- تحسين الخدمة العمومية المقدمة في مجال نوعية الطرقات .
- المساهمة الفعالية في التشغيل من خلال استحداث آلاف مناصب العمل..-التأثير المباشر في دفع عجلة التنمية و التأثير المضاعف على مختلف القطاعات .
- ربح الوقت و اختصار المسافات مما يساعد على ازدهار الانشطة الاقتصادية و تسهيل التواصل بين سكان مختلف المناطق. - إحداث نوع من التوازن الاقليمي في توزيع الانشطة الاقتصادية.
- المساهمة القوية في دعم النمو الاقتصادي<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : شروط النفوذ الى الطرق السيارة و توابعها

يجب على كل سائق حملته الضرورة القصوى على وقف مركبته ان يسعى الى وقفها خارج قارعة الطريق المخصصة للمرور ، و يتعين عليه اذا لم يستطع اعادة تحريكها بوسائله الخاصة ان يستعين بالمصالح المكلفة بإخلاء الطريق من كل ما يعوق حركة المرور فيها.

<sup>1</sup>- باشوش حميد ، المذكرة السابقة، ص 157 .



## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

و يحظر القيام بالاصلاحات الجسيمة على أشرطة التوقف العاجل و يجب في هذه الحالة إخراج المركبة من الطريق السيار و لو من منفذ المنافذ المخصصة لمصلحة خدمة الطريق ان اقتضى الامر ذلك .

و يحظر ايضا رجوع المركبات على الطرق السيارة في الاتجاه المعاكس للاتجاه التي كانت اتية منه ،خصوصا بعبور الشريط المركزي الفاصل بين قارعات الطرق في موضع من المواضع التي ينقطع فيها كما يحظر الرجوع بالمركبات الى الخلف في الطرق السيارة

و يحظر فيها عدا حالات الضرورة القصوى التوقف او الوقوف في قارعات الطرق السيارة و على جوانبها خصوصا في اشربة التوقف العاجل، ويشمل الحظر كذلك المسالك الموصلة الى الطرق السيارة .

و لا يجوز المرور على اشربة التوقف العاجل .

و لا تسري الاحكام المشار اليها اعلاه على مركبات الامن الوطني و الدرك الملكي و الوقاية المدنية و مراقبي المرور على الطرق و مصالح الصيانة ،حين تكون اما موجودة في مكان يتعين تدخل العاملين بالمرافق المذكورة فيه و اما في طريقها اليه ، كما لا تسري على سيارات الاسعاف عندما تكون ناقلة للمرضى او جرحى تدعو الضرورة الى نقلهم عاجلا او ذاهبة الى المكان الذي يكون عليها ان تنقلهم منه .<sup>1</sup>

### أولاً: شروط الدخول إلى الطرق السريعة واستعمالها :

لا تتمتع الملكيات المجاورة بحق الدخول الى الطرق السريعة .

وإذا تم تعبيد طريق مزدوج بمراحل ، يمكن وضع الجزء الجاهز حيز الاستعمال حسب الشروط الخاصة بالاستعمال المؤقت التي تحدد بقرار من وزير الاشغال العمومية ، ويمنع المرور في الطرق السريعة على الراجلين واصحاب الدراجات و الفرسان و على الحيوانات و العربات المجاورة بوسائل غير ميكانيكية و المركبات ذات الدفع الميكانيكي التي لا تخضع للتسجيل ، لا سيما

<sup>1</sup>- المادة 14، 16 قانون رقم 89 يتعلق بالطرق السيارة، ص9

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

الدراجات ذات المحرك و مجموعات المركبات التي لا يمكنها ان تسيير بدون رخصة خاصة حسب قانون المرور و المركبات التي تقوم بنقل استثنائي ، و الجرارات الفلاحية و معدات الاشغال العمومية .

و يستثنى من ذلك العتاد غير الخاضع للتسجيل او غير المزود بمحرك التابع للقوات المسلحة و اذا كان تابعا لمصالح الشرطة و الحماية المدنية و الدرك الوطني و ادارات الاشغال العمومية و اية هيئة اخرى تدعى للعمل في الطريق السريع و كذلك مستخدمو هذه الادارات او الهيئات الذين يكون وجودهم في الطريق السريع ضروريا .

يمكن وزير الاشغال العمومية ان يرخص بمرور قوافل المركبات ذات المحركات و عتاد الاشغال العمومية في الطرق السريعة اذا كان الامر يتعلق بولايتين او اكثر و يرخص الوالي المعنى بذلك في الحالات الاخرى و تحدد كيفيات ذلك بقرار وزاري مشترك بين وزير الاشغال العمومية ووزير الداخلية و الجماعات المحلية و وزير النقل .

كما يمنع في الطرق السريعة اعطاء دروس في سياقة السيارات ، و تجربة المركبات ذات المحرك او قواعدهما ، كما تمنع فيها السباقات و الاختبارات او المباريات الرياضية غير انه يمكن الترخيص بها استثناء بقرار وزاري مشترك بين وزير الاشغال العمومية ووزير الداخلية و الجماعات المحلية و وزير النقل .

يمنع الدخول إلى الشريط الأوسط الفاصل بين سبل الطرق السريعة كما تمنع الإقامة فيه، و يمنع ايضا التوقف و الوقوف في سبل الطرق السريعة و على جوانبها التي لم تخصص لذلك ماعدا حالات الضرورة القاهرة و يمتد هذا المنع الى تفرعات الطريق السريع نحو الطرق العمومية الاخرى .<sup>1</sup>

يجب على كل سائق تجبره حالة الضرورة القاهرة على التوقف ، ان يتخذ كل التدابير لإبعاد سيارته عاجلا من الطريق اذا لم يتمكن من ابعادها بوسائله الخاصة .

1. مرسوم رقم 85-36 مؤرخ في 3 جمادى الثانية عام 1405 الموافق ل 23 فبراير سنة 1985 يتضمن التنظيم المتعلق بالطرق بالسريعة جريدة رسمية عدد 9 ص 218

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

يخصص استعمال الممر المهيأ على الشريط الاوسط الفاصل بين سبل الطريق السريع بغية انتقال عمال مصلحة الطريق السريع و مصالح الامن او الحماية من سبل الى اخرى دون غيرهم .  
كما تحدد الاجراءات التي تهم شرطة المرور في الطرق السريعة بقرارات وزارية مشتركة بين وزير الاشغال العمومية ووزير النقل .

و يمكن هذه القرارات ان تفرض السرعة الدنيا في الطرق السريعة .

### ثانيا: شروط مرور الراجلين بجوار الطرق السريعة الحضرية :

لا يجوز مرور الراجلين بجوار الطرق السريعة الحضرية الا في ممرات مخصصة لهذا الغرض و مهياً حسب شروط الامن المادية .

ويمكن ارغام الملاك المجاورين ان يخصصوا الاراضي اللازمة لتهيئة هذه الممرات للراجلين خارج نطاق الطريق السريع<sup>1</sup>

### الفرع الثالث : حقوق وواجبات مستعملي الطريق السيار

من واجبات مستعملي الطريق السيار حسب مدونة السير:

يعد استخدام ممرات الراجلين التزاما قانونيا و سلوكا اساسيا من حيث السلامة الطرقية خاصة اذا لم يكن الممر بعيدا بأكثر من 50 مترا عن المكان الذي يوجد فيه الراجل0

أما بالنسبة للدراجات ذات العجلتين غير المزودة بمحركات، فيتعين عليها استعمال الاشرطة او المسالك الخاصة بها عندما تكون موجودة، اما فيما يخص جميع انواع " السكوتر"، فإنها تدخل ضمن نطاق الراجلين و بالتالي يجب ان يستعمل مستخدميها الارصفة و الممرات الخاصة بهم، مع الحرص على عدم تجاوز سرعة الراجلين .

<sup>1</sup>. المواد من 11 إلى 14 من التنظيم المتعلق بالطرق السريعة ، ص219.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

و يستعمل اسم " مستعملي الطريق عديمي الحماية " لكون المعنيين به يتوفرون على حماية قليلة او منعدمة و ذلك بخلاف سائقي السيارات المحميين داخل سياراتهم .

لذا حتى كان إن كان " لمستعملي الطريق عديمي الحماية " نفس الواجبات و الحقوق كباقي مستعملي الطريق، الا انه يجب ان يكونوا موضع اهتمام خاص، تحديدا اذا كانوا اطفالا او ذوي اعاقة حركية او كبارا في السن ، و ذلك لكون السلامة الطرقية تشملهم ايضا .

أما من حقوقهم : يشكل الراجلون و راكبو الدراجات الضحايا الرئيسيين للحوادث في المناطق الحضرية غير ان الاختلاف بين الماضي و الحاضر انهم اضحوا في الوقت الراهن موضوع اهتمام حقيقي للجهات المعنية.

أما فيما يخص راكبي الدراجات، الذين يتزايد عددهم باطراد ،فهم في صميم الحملات المتعلقة بالسلامة الطرقية، و كذا التدابير التي تهدف الى توعية سائقي السيارات بشأن السلوكيات الصحيحة التي يجب اتباعها لحمايتهم.

فيجب على السائقين ان يظلوا منتبهين ،و ان يبطئوا من السرعة و ان يحترموا مسافة لا تقل عن متر واحد (1,5 متر خارج المناطق الحضرية ) من اجل تجاوزهم و ينبغي على سائقي السيارات اعطاء الاولوية للراجلين في جميع الاحوال ،سواء كانوا على الطريق او اذا ارادوا العبور، حتى لو كانوا خارج ممر الراجلين .<sup>1</sup>

### حقوق الغير وواجباتهم

تخضع الملكيات المجاورة للطرق السريعة للارتفاقات المطبقة على الطرق الوطنية

لا تتمتع الملكيات المجاورة للطرق السريعة بحق صب مياه الامطار التي تنسكب من مجاري السقوف ، و المياه المستعملة إلا عن طريق رخصة الطريق كما يمنع مد اسلاك هوائية طويلة و

<sup>1</sup>. السلامة الطرقية ، حقوق وواجبات مستعملي الطريق عديمي الحماية [www.narsa.com](http://www.narsa.com)، تاريخ الاطلاع 20 فيفري

2022 الساعة 11:02 .

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

قنوات باطنية طويلة কিفما كان نوعها داخل نطاق الطريق السريع باستثناء التجهيزات الضرورية لاستغلالها

ويمكن وزير الأشغال العمومية ان يرخص بغير ذلك بقرار في حالة انعدام اي حل ممكن اخر، يرخص بمرور الاسلاك الهوائية فوق الطريق السريع عرضا بشرط ان تكون مطابقة للتنظيم المعمول به، وان لا تقام لها اية دعامة في نطاق الطريق السريع وان لا تقل اية نقطة منها عن ارتفاع ثمانية امتار فوق الطريق .

و يجب ان تتبع القنوات الاعمال الفنية الكبرى الموجودة ،و في حالة استحالة ذلك بالتأكيد تبين الاحكام التي تفرض لمرور هذه القنوات في كل حالة خاصة خلال قرار الترخيص.<sup>1</sup>

### الفرع الرابع: حقوق وواجبات اصحاب العقارات المجاورة للطرق السيارة

لا يتمتع اصحاب العقارات المجاورة للطرق السيارة بحق النفوذ إليها و الوقوف بجانبها المعترف به لأصحاب العقارات المجاورة للطرق العامة، و لا يتمتعون بالحقوق الاخرى المعترف بها في الطرق العامة لأصحاب العقارات المجاورة لها إلا وفق الشروط المحددة في القرار الذي يعلن أن المنفعة العامة تقضي بفتح الطريق للسيار أو في قرار صادر عن الجهة الادارية المختصة عند عدم وجود قرار بإعلان المنفعة العامة في الموضوع.

تخضع العقارات المجاورة للطرق السيارة لنظام الارتفاقات الذي تخضع له العقارات المجاورة للطرق العامة بمقتضى النصوص التشريعية الجاري العمل بها، و تخضع العقارات المجاورة للطرق السيارة، علاوة على ذلك، لارتفاق عدم البناء في منطقة تمتد عشرين مترا على كل جانب من جانبي الطريق للسيار من بدايته الى نهايته و تقاس هذه المنطقة من حدود حيز الطرق السيارة.

ويستحق تعويض عن الارتفاق المنصوص عليه في الفقرة الثانية اعلاه اذا نشأ عنه مساس بحقوق مكتسبة او تغيير للحالة التي كان عليها المكان سابقا ترتب عليه ضرر مادي مباشر محقق ،و في هذه الصورة تحدد المحكمة التعويض في حالة عدم اتفاق اصحاب الشأن عليه<sup>0</sup>

<sup>1</sup>. مرسوم رقم 85-36 ، السالف الذكر، ص220.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

تسري على المباني المقامة داخل منطقة عدم البناء المنصوص عليها في المادة 9 أعلاه الأحكام الواردة في النصوص التشريعية المتعلقة بالتعمير فيما يخص العقوبات التي يتعرض لها من يخالفون النصوص القاضية بحظر مباشرة بناء أو تغيير بناء موجود في مناطق لا يجوز إقامة مبان فيها .

أما المباني المقامة قبل نشر هذا القانون داخل منطقة من مناطق عدم البناء المنصوص عليها في المادة 9 أعلاه فلا يجوز القيام فيها إلا بأعمال الترميم بشرط الحصول على إذن سابق بذلك، يسلم بعد استطلاع رأي الجهة الإدارية المختصة، و فق التشريع المتعلق بتسليم رخص للبناء.<sup>1</sup>

تعتبر جزءا من املاك الدولة العامة الاراضي و المنشآت و التجهيزات و جميع العقارات التي تكون لازمة لزوما مباشرا لإنشاء الطرق السيارة وصيانتها و استغلالها .

و في حالة منح امتياز لإنشاء طرق سيارة وصيانتها او استغلالها تجعل الاراضي و المنشآت و التجهيزات و العقارات المشار إليها في الفقرة الاولى اعلاه تحت تصرف صاحب الامتياز وفق الشروط المحددة في اتفاق الامتياز و دفتر الشروط .<sup>2</sup>

و تسري على الطرق السيارة احكام الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الاولى 1372 ل 19 يناير 1953 المتعلق بالمحافظة على الطرق العامة و تنظيم المرور و النصوص الصادرة لتطبيقه كما وقع تغييرها و تتميمها .

الارتفاقات السلبية انها تحرم بموجبها على الملاك المجاورين للأملاك الوطنية العامة ممارسة بعض حقوقهم على عقاراتهم و لقد نص المشرع الجزائري على جملة من هذه الارتفاقات نذكر منها:

. ارتفاق عدم البناء و الابتعاد عن السكك الحديدية .

<sup>1</sup> المرسوم 85-36، السابق الذكر، ص 60 .

<sup>2</sup> المواد 8 . 9 . 10 من من ظهير شريف ، السابق ذكره.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

---

. ارتفاع عدم التعليق حيث نصت المادة 124 الفقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 91-451 حيث تلزم المالكين لعقارات مجاورة لطرق عامة عدم تعليق بناياتهم وهو ما يسمى بارتفاعات عدم التعليق.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>. المرسوم التنفيذي رقم 91-454 المؤرخ في 23 نوفمبر 1991 يحدد شروط ادارة املاك الخاصة و العامة للدولة و يضبط كيفيات ذلك ، الجريدة الرسمية ، العدد 60 لسنة 1991.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

### المبحث الثاني: المنازعات و المخالفات المتعلقة بالمسؤولية الادارية والجزائية على حوادث

#### المرور

لم ينتبه العالم إلى ما لحق حركة المرور في الجزائر من اختلالات كبرى ،افرزت تحديات خطيرة اصبحت تهدد حياة البشرية، مما فرض على الجميع التجند و التأهب لمواجهة مختلف القضايا من مخالفات و جنح فحوادث المرور الاليمة تؤدي بهلاك مئات الضحايا و التغير المتسارع الذي تشهده حركة المرور و ما تحققه التكنولوجيا الحديثة و السياسات الجديدة من مكاسب يتجاوزها النمو السكاني و مشاريع التنمية .

فمشاكل الطريق لها ابعاد مفعجة في كثير من المدن الكبرى و في ظل التطورات السريعة المتلاحقة التي شهدها هذا القرن وفي سياق التحولات الجديدة من خلال ايجاد سبل مبتكرة لمواجهة هذه التغيرات ماهي السبل التي انتهجتها الجزائر في الحد من حوادث المرور ؟

و مدى فعالية و دور القوانين و التنظيمات الصادرة من المشرع في ردع هذه الظاهرة ؟

فالسيرة ضرورية في حياة الأشخاص و تسهيل قضاء حاجياته أصبحت تلحق الضرر به و بغيره نظرا لما تخلفه من خسائر مادية و بشرية كبيرة في العديد من الدول ومنها الجزائر بسبب الافراط في السرعة و عدم احترام قواعد المرور عبر الطرق ما ادى الى نشوب منازعات ادارية و اخرى جزائية امام المحاكم.

و لا بد من توضيح هذه المخالفات و المنازعات وهو ما سنتطرق اليه في هذا المبحث المتكون

من:

◀ المطلب الأول : مخالفات و منازعات مستعملي الطريق السيار .

◀ المطلب الثاني : المسؤولية الجزائية المترتبة عن إلحاق الضرر .



## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

### المطلب الأول: مخالفات ومنازعات مستعملي الطريق السيار.

وهي عبارة عن دعاوى ترفع من طرف الإدارة ضد المخالفين الذين يتسببون في اعتداءات على الطريق، و قد كانت هذه المخالفات قبل صدور قانون الإجراءات المدنية سنة 1966 من اختصاص القاضي الإداري الذي كان يتمتع بصلاحيات توقيع عقوبات جزائية على المخالف الى جانب الزامه بإصلاح الضرر ، أما الآن فالقاضي الإداري في الجزائر ليس له اختصاص جزائي ، و انما العقوبة يوقعها القاضي الجزائي ، و يمكن للإدارة طلب التعويض او بدعوى مستقلة امام القاضي العادي.

و يجب تمييز مخالفات الطريق عن المنازعات المتعلقة بالمسؤولية الإدارية بسبب عدم صيانة الطرق او الناتجة عن الاشغال العمومية التي يرفعها الغير ضد الادارة، و التي هي من صميم اختصاص القاضي الإداري .

أما المنازعات المتعلقة بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور أو السيارات التابعة للإدارات هي من اختصاص القاضي العادي ، و يمثل الدولة فيها أمام المحاكم العادية الوكيل القضائي للخزينة و هي استثناء لدعوى المسؤولية التي هي من اختصاص الغرفة الإدارية عندما تكون الإدارة طرفا فيها، وهي الحالة الوحيدة التي يجوز فيها للقاضي العادي استدعاء الوكيل القضائي للخزينة و الحكم عليه سواء تعلق الأمر بالقاضي المدني او القاضي الجزائي حال فصله في الدعوى المدنية التبعية فلا يجوز للقاضي المدني او الجزائي أن يستدعي الوكيل القضائي للخزينة وان يحمله التعويضات التي يحكم بها للأطراف المدنية في حال إدانة موظف لتسببه في أضرار للغير اثناء اداء وظيفته او بسببها لأن هذا من اختصاص القاضي الإداري وحده أما القاضي العادي فإما يلزم الموظف شخصيا بالتعويض و إما يصرح بعدم الاختصاص إذا تمسك الطرف المدني بمطالبة التعويض من الدولة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>. حمدي باشا عمر ، زروقي ليلي ، المنازعات العقارية ، طبع في 2003 ، دار هومه للطباعة و النشر و التوزيع. ص33و28.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

### الفرع الأول: المخالفات الواقعة في الطريق للسيار

رجوعا الى القانون رقم 17 - 05 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها نجد ان المشرع قد تناول في بعض مواد سبعة مخالفات مرورية مصنفة ضمن الدرجة الأولى، و على هذا الأساس عالجنا هذه المخالفات على النحو التالي:

1/ مخالفة الإنارة و كبح الدراجات: و تشمل انعدام الإنارة الأمامية للدراجات<sup>1</sup>، و انعدام الإضاءة الخلفية، و التجهيزات العاكسة للضوء، و انعدام المكابح او عدم فعاليتها، و المنبه الصوتي، و عدم استعمال الاضواء اثناء الضباب.<sup>2</sup>

2/ مخالفة الإنارة و كبح الدراجات المتحركة، و الدراجات النارية: حيث جاءت هذه المخالفة لتعلل مفهوم المخالفة الأولى حيث اضيف لها الإشارات المرورية و فصل في نوع الدراجات<sup>3</sup>، حيث قسمها الى الدراجات المتحركة، و الدراجات النارية<sup>4</sup>

3/ مخالفات تقديم وثائق المركبات و شهادة الكفاءة المهنية و تعد هذه الاخيرة شهادة من اجل النقل العمومي للمسافرين و البضائع و تتمثل هذه الأحكام في عدم تقديم رخصة اذ يجب على كل سائق مركبة ان يكون حاملا لرخصة موافقة للمركبة التي يقودها، و هي ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادتها في المسالك المفتوحة يسلم من طرف والي الولاية التي يوجد فيه مقر سكنه<sup>5</sup> بالإضافة الى عدم تقديم بطاقة الترخيم "البطاقة الرمادية" او شهادة التأمين<sup>6</sup>

المراقبة التقنية للسيارة:

<sup>1</sup> تطبيقا لأحكام المادة 251 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية، عدد 76 و المؤرخة في 28 نوفمبر 2004.

<sup>2</sup> تطبيقات أحكام المواد 250، 252، 253، 255، من المرسوم نفسه.

<sup>3</sup> المادة 6 الفقرة "أ" من القانون رقم: 17 - 05، السابق ذكره.

<sup>4</sup> و المتمثلة في المركبة ذات عجلتين أو أكثر، مزودة بمحرك لا تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم، تكون مزودة أو غير مزودة بعربة خلفية أو جانبية تخصص لنقل الأشخاص والأشياء.

<sup>5</sup> أنظر المادتين 3 و 8 من الأمر رقم 09 - 03، السابق ذكره.

<sup>6</sup> المادة 54 من القانون رقم 01-14، السابق ذكره.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

وهو فحص دوري يبين حالة السيارة بالنسبة للأنظمة السارية المفعول<sup>1</sup>، حيث يجب تقديم الرخصة بالنقاط التي تنظمها<sup>2</sup>، وكل هذه الوثائق تقدم حال طلبها من طرف أعوان السلطة المؤهلين.

4/ مخالفات استخدام الآلات أو جهاز مركبة غير مطابق: خروج جهاز الإنارة عن إطار المركبة ب5سم، أو في حالة كون واقي الصدمات غير مطابق<sup>3</sup>.

5/ مخالفات الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لا سيما القواعد المتعلقة بإستعمال الممرات المحمية: وتتعلق بعدم إستعمال الممرات العلوية للراجلين كلما وجدت على مسافة أقل من 30 متر، عدم إستعمال الأرصفة والحواف عند وجودها، عدم إستعمال الأنفاق المخصصة والممرات المحمية للراجلين كلما وجدت على مسافة أقل من 30متر<sup>4</sup>.

وعبور الراجلين أمام حافلة متوقفة أثناء صعود أو نزول الركاب، وعدم سلوك جزء من وسط الطريق الذي يمتد من الرصيف في التقاطعات التي تنعدم فيها ممرات الراجلين، كذلك عدم إحترام أوامر العون المنظم للمرور أو الإشارة الضوئية، وعبور خط السكة الحديدية أثناء إشتعال الضوء الاحمر، وعبور الطريق بصفة محورية<sup>5</sup>

6/ مخالفات أجهزة الإنارة وإشارات السيارات.

7/ مخالفات وضع حزام الأمن.

<sup>1</sup> المادة 191 من المرسوم التنفيذي رقم 11 . 376، المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2001، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 04 . 381 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية، العدد 62، المؤرخة في 20 نوفمبر سنة 2001.

<sup>2</sup> المادة 191 مكرر 1 إلى 191 مكرر 5 من المرسوم نفسه.

<sup>3</sup> المادتين 2 و3 من القرار الوزاري المؤرخ في 24 / 09 / 1989

<sup>4</sup> المادة 35 من القانون رقم 01 - 14، السابق ذكره.

<sup>5</sup> المواد 270، 272، 273، 274، فقرة3من المرسوم من المرسوم التنفيذي رقم 11 - 376 ، السابق ذكره.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

وبالإعتماد على مضمون القانون :17- 05 السابق ذكره، نجد المخالفات المرورية المصنفة ضمن الدرجة الثانية: إشتملت على عشرة مخالفات<sup>1</sup>

1/ مخالفات إستعمال أجهزة التنبيه الصوتي حيث أنها تشتمل إستعمال الأبواق متعددة الاصوات، وصفارات الإنذار والمنبهات الصوتية دون ضرورة حتمية، أو ليلا دون ضرورة قصوى.

2/ مخالفات المرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي وغيرها، ومرور الراجلين: وتتعلق بسير المركبة على الرصيف، أو في الطرق المخصصة لمرور المركبات النقل الجماعي، أو الأشرطة المخصصة للدراجات النارية.

3/ مخالفات التخفيض غير العادي للسرعة دون أسباب حتمية، من شأنه تقليص سيولة حركة المرور<sup>2</sup>.

4/ مخالفات لوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة: حيث تتضمن لوحة ترقيم ذات خلفية غير عاكسة، أو ذات لون غير مطابق، انعدامها لمقطورة تجاوز وزنها الإجمالي 500كلغ في المقطورة الأخيرة، مخالفة الأحكام المتعلقة بالتجهيزات، أو بإشارات النقل الاستثنائي، أو بمؤشرات السرعة<sup>3</sup>.

5/ مخالفات وضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية: وتتضمن عدم وضع إشارة ثمانون (80) في خلف المركبة، الجهة اليسرى للهيكل المعدني.

6/ مخالفات السير على الخط المتواصل: فإذا تواجدت خطوط متواصلة لا يجوز للسائق أن يجتازها.

<sup>1</sup>. المادة 6 من القانون رقم 05.17، السابق ذكره.

<sup>2</sup>. المواد من 55. 56 و 27 ، 80 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره .

<sup>3</sup>. تطبيقا لأحكام القرار المؤرخ في : 5.5 . 1988 المعدل والمتمم بالقرار المؤرخ في 15 . 01 . 1993 الذي يحدد العلامة المميزة للسيارات التي يقودها الأشخاص المعوقون أو العجزة و يضبط شروط مرورهم ووقوفهم .

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

- 7/ مخالفات التوقف أو الوقوف التعسفي مما يكون سببا من الأسباب التي تعيق حركة المرور<sup>1</sup>
- 8/ مخالفات المركبات ذات محرك او مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور شريطة أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي تسجيل، في انتظار صدور نص تنظيمي .
- 9/ مخالفات عدم التصريح بنقل الملكية أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.<sup>2</sup>
- 10/ مخالفات تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10% و لكل صنف من أصناف المركبات .
- من خلال ما جاء في فحوى القانون رقم :17. 05 المعدل و المتمم للقانون رقم: 01 . 14 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها، فان المخالفات المتعلقة بحركة المرور من الدرجة الثالثة ، اشتملت على 13 مخالفة يمكن إدراجها<sup>3</sup>:
- 1/ . مخالفات تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10% و نقل عن 20 %، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة ، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، و لكل صنف من أصناف المركبات .
- 2/ مخالفات منع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.<sup>4</sup>
- 3/ مخالفات وضع حزام الأمان من قبل سائق مركبة ذات محرك: و ذلك عند عدم وضعه من السائق أو الركاب الجالسين في المقاعد الأمامية و الخلفية<sup>5</sup> ، مع ملاحظة أن السائق مسؤول عن الركاب القصر (أقل من 18 سنة).<sup>6</sup>

<sup>1</sup>. تطبيقا لأحكام المادة 11 ، 25 ، 72 فقرة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره.

<sup>2</sup>. المادة 6 فقرة 2 من القانون رقم 17- 05 السابق ذكره.

<sup>3</sup>. المادة 6 الفقرة 3 من القانون رقم 17 - 05 ، السابق ذكره.

<sup>2</sup>. المادة 92 الفقرة 1 و 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره.

<sup>5</sup> . هذا الإجراء يتعلق بالمركبات الخصوصية لكن يؤجل تنفيذ الأحكام المتعلقة بالمقاعد الخلفية لحين صدور قرار وزاري يحدد كيفية التطبيق مع الإشارة لإمكانية تمديده ليشمل أصناف أخرى من المركبات.

<sup>6</sup>. المادة 100 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره .

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

4/ مخالفات الارتداء الإجباري للخوذة<sup>1</sup>، بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة و الدراجات النارية و راكبيها .

5/ مخالفات المرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.<sup>2</sup>

6/ مخالفات التوقف أو الوقوف الخطرين.<sup>3</sup>

7/ مخالفات منع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم 10 سنوات في الأماكن الأمامية.<sup>4</sup>

8/ مخالفات المركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف.<sup>5</sup>

9/ مخالفات وضع شريط بلاستيكي أو أي مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة.<sup>6</sup>

10/ مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة، كالطاقة، القوة وعدد المقاعد.<sup>7</sup>

11/ مخالفات إلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين وعلى نفقتهم، في انتظار صدور نص تنظيمي .

12/ مخالفات طبيعة الاطر التنظيمية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة و شكلها و حالتها، في انتظار صدور نص تنظيمي.

13/ مخالفات الزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات ، في انتظار صدور نص تنظيمي.

<sup>1</sup> المادة 2 من الأمر رقم 09 - 03 ، السابق ذكره و التي تحدد مفهوم الدراجة النارية و الدراجة المتحركة .

<sup>2</sup> المادة 2 من القانون رقم: 01 - 14 السابق ذكره، و التي حددت مفاهيم الطريق السيار و السريع، و تطبيقاً لأحكام

المادة 88 الفقرة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 السابق ذكره.

<sup>3</sup> المادة 66 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 السابق ذكره .

<sup>4</sup> القرار الوزاري المؤرخ في 10.7.1988، السابق ذكره.

<sup>5</sup> المواد من 122 الى 126 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره.

<sup>6</sup> المادة 48 من القانون رقم: 01-14 السابق ذكره.

<sup>7</sup> المادة 174 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

و بالرجوع إلى مضمون القانون رقم 17.05 المعدل و المتمم للقانون رقم 14.01 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، فإن المخالفات المتعلقة بحركة المرور من الدرجة الرابعة اشتملت على 30 مخالفة يمكن إدراجها على النحو التالي<sup>1</sup>:

- 1/ مخالفات إتجاه المرور المفروض ، في انتظار صدور نص تنظيمي.
- 2/ مخالفات تقاطع الطرق و أولوية المرور، و منها عدم منح الأولوية لمركبات المعوقين حركيا و كذلك رفض منح الأولوية<sup>2</sup>، أو عدم تسهيل مرور المركبات ذات الأولوية أو رفض أولوية المرور للمركبات الآتية من اليسار لدى التقاطع الدوراني بالنسبة للسائقين المتواجدين باتجاه اليمين.
- 3/ مخالفات التقاطع و التجاوز، و منها عدم احترام القواعد المقررة أثناء عمليات التجاوز<sup>3</sup>، و التي تضمنت خمسة (5) قواعد لضمان القيام بذلك دون خطر<sup>4</sup>، الفصل بين قافلة عسكرية أو الشرطة أو موكب رسمي<sup>5</sup>، و التجاوز في اوساط الطرق ذات السير في اتجاهين عند عدم كفاية الرؤية نحو الأمام و في المنعرجات و في قمم المرتفعات و التجاوز عند قطع السكك الحديدية غير المزودة بحواجز، أو بأنصاف الحواجز<sup>6</sup>.
- 4/ مخالفات اشارات الأمر بالتوقف التام، و تشمل عدم التوقف التام أمام إشارة الضوء الأحمر ، الثابت أو الومض، و عدم الوقوف التام أمام إشارة قف.
- 5/ مخالفات المناورات الممنوعة في الطرق السيارة و الطرق السريعة ، منها إجراء الاختبارات أو المباريات الرياضية أو دروس سياقة السيارات ، وتجريب المركبات ذات محرك أو إطار قاعدي و السباق فيها ، و منع دخول الأصناف المذكورة في فحوى المرسوم التنفيذي رقم 04.381 لها<sup>7</sup>

<sup>1</sup> المادة 6 الفقرة د من القانون رقم 17-05، السابق ذكره.

<sup>2</sup> المادة 51 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 38 السابق ذكره.

<sup>3</sup> المادة 21، 30 ومن 43 إلى 46 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 31 ، السابق ذكره.

<sup>4</sup> ما تعلق بعملية التجاوز أثناء تأهب آخر للتجاوز، و عدم الإعلان عن العملية ، دون احترام المسافة الأمنية ليس أقل من 50 ، نحو يسار كل راجل ، سائق ، دراجة، فارس ، حيوان ، و الذي يعيق حركة المرور في الاتجاه المعاكس .

<sup>5</sup> المادة 19 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره.

<sup>6</sup> المادة 33 فقرة 1،4 من المرسوم نفسه أحكام المادة 33 من الفقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381.

<sup>7</sup> المادة 22 ، 48 ، 87 ، 88 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره .

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

- 6/ مخالفات زيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق آخر .
- 7/ مخالفات سير مركبة دون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء إنتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.
- 8/ مخالفات منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك او اكثر .
- 9/ مخالفات منع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية، أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية، في انتظار صدور نص تنظيمي .
- 10/ مخالفات عبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة السير ، و بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة<sup>1</sup> .
- 11/ مخالفات وزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة و شكلها و حالتها ، و تضم سير مركبة متكونة من مجموعة من العربات بحمولة تزيد عن الحمولة المرخص بها<sup>2</sup> .
- 12/ مخالفات مكابح المركبات ذات محرك، و ربط المقطورات و نصف المقطورات، و تضم عدم فعالية جهاز المكابح ، و جهاز الكبح اليدوي و جهاز الكبح للمقطورات و نصف المقطورات "أكثر من 750كلغ" .
- 13/ مخالفات الحمولة القصوى لكل محور .
- 14/ مخالفات تركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالميكات و خصوصياته و تشغيله و استعمالها الملائم وصيانتها، إذ يعتبر جهاز يسمح بالمراقبة البعدية للسرعة المطبقة و أوقات السياقة و الراحة و المسافة المقطوعة في وقت معين، و تضم إنعدام الجهاز أو عدم تشغيله أو عدم تقديم أوراق تسجيله<sup>3</sup>، بناء على طلب الأعوان حال المعاينة و يجب المحافظة عليها لمدة 6 أشهر .

<sup>1</sup>. المواد 36، 72، 73، 91، 93 من المرسوم نفسه.

<sup>2</sup>. المادة 103 من المرسوم نفسه.

<sup>3</sup>. المواد من 106 إلى 108 و 128، 129 و 132، 133 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 السابق ذكره.



## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

15/ مخالفات التغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق أن المناورة لا تشكل خطراً على المستعملين الآخرين و دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.<sup>1</sup>

16/ مخالفات تجاوز الخط المتواصل.

17/ مخالفات تشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة، في انتظار صدور نص تنظيمي.

18/ مخالفات المكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار و الطريق السريع.<sup>2</sup>

19/ مخالفات حجم المركبات و تركيب أجهزة إنارة و إشارة المركبات، و تركيب العلامة المميزة للمركبات المخصصة لنقل المسافرين في الأمام و الخلف و خصائص العلامة محددة<sup>3</sup>، و عدم وضع علامة خلف المركبات المستعملة للنقل المدرسي، كذلك تركيب و استعمال الأجهزة المخصصة للمركبات الرسمية<sup>4</sup>.

20/ مخالفات الإستمرار في القيادة دون إجراء الفحص الطبي الدوري، فرخصة السياقة لا تقدم إلا بناء على شهادة طبية تثبت أهلية المترشح ، و يتعلق بعدم تجديد رخصة السياقة في الآجال القانونية<sup>5</sup>

21/ مخالفات تعليم سياقة المركبات ذات المحرك بمقابل أو دون مقابل ،<sup>6</sup> فلا يجوز لأحد أن يمارس هذا النشاط مالم يتحصل على رخصة من الوالي .

<sup>1</sup> . المادة 17 من المرسوم نفسه.

<sup>2</sup> . المادة 11 ، 88 من المرسوم نفسه .

<sup>3</sup> . قرار وزير النقل المؤرخ في 1. 6. 1988 ، بخصوص حجم المركبات و تركيب أجهزة الانارة .

<sup>4</sup> . المادة 158 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 السابق ذكره .

<sup>5</sup> . المادة 185 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره.

<sup>6</sup> . المادتين 114 و 115 من القانون رقم 14 - 01، السابق ذكره.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

22/ مخالفات عدم إحترام رخصة السياقة ، و مدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به 3500 كلغ و مركبات نقل الاشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السابق.

23/ مخالفات حالات الإلزام أو المنع الخاص بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق، في انتظار صدور نص تنظيمي .

24/ مخالفات الإستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التتصت بكلتا الاذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة، في انتظار صدور نص تنظيمي<sup>1</sup>.

25/ مخالفات تجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الاختبارية في إنتظار صدور نص تنظيمي

26/ مخالفات أولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات الحتمية.

27/ مخالفات المسافات القانونية بين المركبات أثناء سيرها.

28/ مخالفات الضرر أو الخطر الملحق بالغير ، أو بالمسلك العمومي و بتجهيزاته أو بملحقاته.

29/ مخالفات تصاعد الدخان و الغازات السامة و إصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة.

30/ مخالفات تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها نسبة تفوق 20% و تقل عن 30% و التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، و لكل صنف من أصناف المركبات ، في انتظار صدور نص تنظيمي<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> المادة 160 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، السابق ذكره.

<sup>2</sup> المادة 6 فقرة 4 من القانون رقم 17 - 05 السابق ذكره.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

### الفرع الثاني: المناورات الممنوعة و السرعة القصوى المحددة في الطريق السيارة.

. الوقوف أو العبور على الشريط المركزي الفاصل بين الطريقين.

. السير أو الوقوف في شريط الوقوف الاستعجالي (إلا للضرورة القصوى).

. السير للخلف . السير في الاتجاه المعاكس . القيام بنصف دورة.

. الوقوف و التوقف (يشتمل هذا مداخل و مخارج الطريق السيارة ) .

. تدريب المترشحين لرخص السياقة.

. تنظيم السباقات و المنافسات الرياضية او القيام بتجارب على المركبات .

. كذلك تمنع المركبات نقل المسافرين او البضائع التي يتجاوز طولها 7متر أو حمولتها 2 طن من السير على المسلك الأيسر الثالث إذا كانت الطريق تحتوي على 3مسالك أو أكثر و في اتجاه واحد.

**ملاحظة:** (هذه لقواعد لا تطبق على المركبات ذات الأولوية).

أما السرعة القصوى المحددة في الطريق السيارة :

| نوع الطريق          | جافة         | مبللة.                    |
|---------------------|--------------|---------------------------|
| • الطريق السيارة    | 120 كلم / سا | 100 كلم / سا .            |
| • الطرق الأخرى      | 100 كلم/سا   | 80 كلم / سا.              |
| • المناطق العمرانية | 50 كلم /سا   | 40 كلم / سا. <sup>1</sup> |

إذا كان وسط الطريق يشتمل المسالك تحدها خطوط متواصلة ، لا يجوز للسائق الذي يتابع أو يسلك مثل ذلك المسلك أن يجتاز هذه الخطوط أو يدوسها .

و إذا كان وسط الطريق يشتمل على مسالك تحدها خطوط متقطعة، وجب على السائق ما يأتي :

<sup>1</sup>. قانون المرور ، التحضير لامتحان النظري، المرجع السابق ص27- 28.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

. في حالة السير العادي و إذا كان الأمر يتعلق بمسالك لحركة المرور العامة غير متخصصة أن يتتبع أقرب المسالك إلى اليمين ولا يتخطى هذه الخطوط إلا في حالة التجاوز .

. إذا كان الامر يتعلق بمسلك مخصص لسير بعض فئات المستعملين، لا يجوز للمستعملين الاخرين أن يدخلوه كما لا يجوز لهم اجتياز الخط أو دوسه إلا لمغادرة الطريق أو الدخول إليه .

أما اذا كان يحد المسلك خط متقطع محاذ لخط مستمر، يمكن السائق أن يتجاوز هذا الخط الأخير إذا كان الخط المتقطع أقرب موقعا إلى مركبته، في بداية المناورة، و شريطة أن تنتهي هذه المناورة قبل نهاية الخط المتقطع .

تكون الخطوط التي قد يعلم بها جانبا الطريق متقطعة و الخطوط الطولية التي تحد أشرطة التوقف الاستعجالي متقطعة و لا يمكن في أي حال من الاحوال اجتيازها و لو لتمكين صعود أو نزول المسافرين الذين يركبون مركبات النقل العمومي الخاص و العام للأشخاص ماعدا المركبات التي يرخص لها بسلوكها .

لا تطبق هذه المادة على المركبات ذات الاولوية.

إذا وضع سهم على وسط الطريق مقسم الى مسالك للمرور بواسطة خطوط طولية، يجب على السائقين أن يتبعوا الاتجاه المبين أو احد الاتجاهات المبينة على المسلك الذي يوجدون فيه.

و على كل سائق يستعد للقيام بتغيير ذي شأن في سرعة مركبته أو حيواناته و او اتجاهها، أن يتأكد مسبقا من أنه يستطيع القيام بذلك دون خطر، و أن يعلن عن نيته مسبقا بوقت كاف لمستعملي الطريق الاخرين، لا سيما عندما يجنح إلى اليسار أو يقطع الطريق أو عندما يكون متوقفا أو واقفا و يريد استعادة مكانه في حركة المرور .

و على سائقي المركبات في المجمعات السكنية، أن يتمهلوا أو يتوقفوا إذا اقتضت الضرورة، للسماح لمركبات النقل العمومي بمغادرة مواقفها .

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

تحدد شروط و كفيات تطبيق أحكام الفقرة 2 من هذه المادة بقرار من الوزير المكلف بالنقل<sup>1</sup>

لا يجوز لكل سائق يصل الى طريق عبر ممر مفتوح للسير العمومي أو عبر طريق ترابي أو مساحة للوقوف على حافة الطريق أن يدخله إلا بعد أن يتأكد بأنه يستطيع ذلك دون خطر و بسرعة منخفضة على نحو كاف تمكنه من التوقف في عين المكان و عليه عند الاقتضاء أن يترك أسبقية المرور لكل مركبة .

كما يمنع الفصل بين عناصر قافلة عسكرية، و قوات الشرطة أو موكب سائر، و على سائق مركبة يسير خلف مركبة أخرى أن يترك بينه و بين من يسبقه مسافة امن كافية بحيث يتجنب الاصطدام في حالة تمهل المركبة السابقة تمهلاً مفاجئاً أو توقفها توقفاً مبالغاً و تزداد هذه المسافة طولا كلما ارتفعت السرعة و عندما تتابع مركبتان يفرق وزنهما الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3,5 طنا .

أو يفوق كل منهما سبعة (7) امتار، بسرعة واحدة خارج المجمعات السكنية، يجب أن يترك بين كل منهما فراغ يقدر بخمسين (50) مترا على الأقل 0

تكون المركبات الآتية من اليسار ذات أولوية، و يجب على السائقين المتواجدين باتجاه اليمين أن يتركوا المرور، يجب الالتفاف عن اليمين حول كل مبنى أو معلم، أو شريط أرضي أو نصب تذكاري يشكل اتجاها دورانيا، يقام في وسط طريق أو في مساحة أو في ملتقى طرق يكون عائقا لتقدم المركبة تقدا مباشرا.

و على كل سائق أن يتوقف تماما أمام إشارة الضوء الأحمر الثابت أو الومض، و أن يتحكم في سرعته و يقود مركبته أو حيواناته بحذر دون المساس بحدود السرعة التي يفرضها التشريع المعمول به و يضبط سرعته حسب حالة الطريق و صعوبات المرور و العوائق المتوقعة.

<sup>1</sup>. مدونة حركة المرور عبر الطرق، ص 51، -52.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

يجب عليه أن يخفض سرعته لا سيما في الحالات الآتية:

. عندما لا يبدو له الطريق فارغا .

. عندما تكون ظروف الرؤية غير كافية .

. عندما تكون الاحوال الجوية رديئة.

. عندما تكون الرؤية محدودة بفعل استعمال بعض اجهزة الإنارة لا سيما اضواء التلاقي .

. في المنعرجات و المنحدرات السريعة و قطع الطريق الضيقة أو المزدحمة أو المحفوفة بمساكن،

و عند الاقتراب من قمم العقبات و التقاطعات<sup>1</sup>

عند التقاء مجموعة من الراجلين السائرين (مدنين أو عسكريين) أو قافلة متوقفة، أو تجاوزهم.

. عند التقاء حيوانات الجر والحمل و الركوب و المواشي أو تجاوزها.

. عند التقاء مركبات النقل العمومي للأشخاص أو المركبات المخصصة لنقل الأطفال التي تحمل

إشارات خاصة، أو تجاوزها عند نزول المسافرين و صعودهم.

لا تتعارض هذه الأحكام مع الواجب المفروض على السائق بأن لا يخفض من سيولة حركة

المرور فيسير دون سبب قاهر، بسرعة بالغة الانخفاض

تحدد سرعة المركبات كما يلي:

1. في الطرق السريعة : 120كلم/سا.

2. خارج المجمعات السكانية و في الطرق التي ليست سريعة100كلم / سا.

<sup>1</sup>. مولود ديدان ، المرجع السابق، ص53 .

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

غير أنه يمكن تحديد مختلف أشكال السرعة القصوى بصفة دائمة أو مؤقتة .

بقرار من وزير النقل بالنسبة لبعض اصناف المركبات

. بقرار وزاري مشترك بين وزير النقل ووزير الأشغال العمومية بالنسبة لبعض الطرق أو قطع الطرق التي تقطع عدة ولايات .

. بقرار من الوالي المختص بالنسبة لطريق وطني داخل اقليم الولاية أو قطعه طريق بلدي يقطع إقليمين بلديتين أو ثلاث بلديات من نفس الولاية .

3/ عند قطع المجمعات السكانية 50كلم/سا .

غير أنه يمكن رفع هذا الحد إلى 80 كلم/سا بقرار من الوالي يصدر بعد استشارة رئيس المجلس الشعبي البلدي و أخذ رأي مدير الأشغال العمومية و ممثل الأمن الوطني أو الدرك الوطني المختصين إقليميا لممارسة الرقابة على تحديد السرعة في المجمع السكاني المعني و ذلك في كل قطع المسالك التي تكون في تعداد خط سير كبير عبر الطرق أو جزء منها أو في طريق ذي حركة مرور كبيرة يقع داخل مجمع سكاني<sup>0</sup>

تحدد هذه السرعة القصوى في الأوقات الممطرة، لا سيما عندما يكون الطريق نديا أو مبتلا، كما يأتي :

. 100 كلم /سا في الطرق السريعة .

. 80 كلم / سا في الطرق الأخرى و خارج المجمعات السكانية<sup>0</sup>

. 40كلم / سا في مجمعات السكانية<sup>1</sup>

و مخالفات للأحكام أعلاه ، و عندما تقتضي الظروف ذلك، يمكن بصفة مؤقتة ، تحديد أشكال السرعة المغايرة بقرار من السلطة المؤهلة، في كل شبكة الطرق أو جزء منها.

<sup>1</sup>. مولود ديدان ، المرجع السابق ص 54.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

وبغض النظر، عن حدود السرعة الاخرى المنصوص عليها في هذا المرسوم، يجب على السائقين رخصة السياقة منذ أقل من سنتين ألا يتجاوزوا سرعة 80 كلم/سا

يحدد وزير النقل بقرار نموذج العلامات المميزة التي يجب أن تحملها المركبات التي يقودها السائقون.

لا تطبق حدود السرعة على سائقي المركبات ذات الأولوية عندما يتجهون إلى أماكن يكون فيها تدخلهم المستعجل ضروريا، كما لا تطبق على سائقي سيارات الإسعاف عندما يتوجهون للقيام بنقل مستعجل صحي.

و بتعيين عليهم الإعلان عن مرورهم بواسطة الضوء أو الصوت على نحو يتم إعلام سائقي المركبات الأخرى.

لا يجوز لأي سائق أن يعيق السير العادي للمركبات الاخرى بالسير دون عذر مقبول بسرعة منخفضة غير عادية و أن يتخذ عند الاقتضاء كل التدابير اللازمة لتسهيل عملية التجاوز، و يتم التلاقي على اليمين و التجاوز عن اليسار.

و في حالة التلاقي ، أن يلزم الجانب الأيمن من الطريق قدر ما يسمح له ذلك وجود مستعملين آخرين، و يمنح الأسبقية لحركة المرور الآتية من الاتجاه المعاكس في حالة وجود عائق وسط الطريق الذي يسلكه و يجعل التلاقي أمرا عسيرا.

إذا تبين أن التلاقي صعب في الطرق الجبلية ، و في الطرق ذات الانحدار الكبير، يجب على المركبة النازلة أن تتوقف هي الأولى في الوقت المناسب.

إذا كان من المستحيل التلاقي دون أن تضطر إحدى المركبتين بالسير إلى الخلف، يفرض وجوب هذا التراجع على المركبات المنفردة بالنسبة لمجموع المركبات، و على المركبات الخفيفة بالنسبة للمركبات الثقيلة، و على الشاحنات بالنسبة للحافلات و عندما يتعلق الامر بالنسبة للمركبات من صنف واحد، يجب على سائق المركبة النازلة أن يتراجع للوراء ، إلا اذا كانت عملية السير إلى



## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

الوراء أسهل بكثير على سائق المركبة الصاعدة، لا سيما إذا كان هذا الأخير قرب متسع للاجتباب<sup>1</sup>.

على السائق أن يتأكد قبل التجاوز عن اليسار من إمكانية القيام بذلك دون خطر و أن ، يتأكد من:

1/ إمكانية استعادة مكانه ضمن التيار العادي لحركة المرور دون إعاقة .

2/ إمكانية القيام بالتجاوز في وقت قصير كاف، نظرا لسرعة المركبتين النسبية.

3/ تنبيه مستعمل الطريق الذي يعتزم تجاوزه ، و كذلك الذي يسير خلفه.

4/ الابتعاد بقدر كاف نحو اليسار حتى لا يحتك بالمركبة التي يجتاها ، و عدم الاقتراب جانبا في كل الأحوال بأقل من خمسين (50) سنتيمتر من راجل أو سائق دراجة أو حيوان .

لا يجوز للسائق وقت التجاوز أن يسلك النصف الأيسر من الطريق إلا إذا كان لا يعيق السير في الاتجاه المعاكس.

و استثناء يرخص بتجاوز مركبة عن اليمين عندما يشير سائقها أنه يتأهب للانعطاف نحو اليسار حسب الشروط و يتم تجاوز مركبة سير على سكة حديدية تعبر وسط الطريق عن اليمين عندما تكون المسافة الموجودة بين المركبة و جانب الطريق كافية، غير أنه يمكن أن يتم هذا التجاوز عن اليسار:

1. في الطرق التي يكون السير فيها ذا اتجاه واحد0

2. في الطرق الأخرى عندما ما يترك التجاوز كامل النصف الأيسر من وسط الطريق فارغا.

غير أنه لا يجوز لأي سائق أن يتجاوز قطارا أو حافلة قطارية عند توقفهما خلال صعود الركاب أو نزولهم ، و من الجهة التي يتم فيها ذلك.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>. مولود ديدان، المرجع السابق، ص55,56.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

كما نصت المادة 33 على: "يمنع تجاوز المركبات في أوساط الطرق ذات السير في الاتجاهين، عندما تكون الرؤية نحو الأمام غير كافية، ولا سيما في حالة منحرج أو في قمة مرتفع.

غير أن هذه المناورة تكون ممكنة عندما تترك الجزء الواقع على يسار خط متواصل فارغا، أو عندما يتعلق الأمر بتجاوز مركبة ذات عجلتين فهذه المناورة تترك النصف الأيسر من الطريق فارغا.

يمنع تجاوز المركبات غير المركبات ذات عجلتين في تقاطع الطرق، باستثناء السائقين الذين يباشرون تقاطعا، إذ يجب على السائقين السائرين في الطرق الأخرى يتركوا لهم المرور فيه تطبيقا لأحكام هذا المرسوم ، أو عندما يباشرون تقاطعا يكون اجتيازه منظما بواسطة إشارات ضوئية أو بواسطة عون حركة المرور.

### المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة عن إلحاق الضرر

يعد التعويض ذلك المبلغ المالي الذي يدفع للضحية جبرا للضرر اللاحق به سواء كان الضرر مادي أو معنوي يدفعه المتسبب في الضرر أو المسؤول المدني ، او الضامن كما هو الحال بالنسبة للمؤمن بحيث تتولى شركة التأمين دفع التعويض للمصاب أو لذوي لحقوق الضحية المتوفاة مالم يثبت أن المتسبب في الحادث سقط عنه الضمان، و لم يثبت أن الضرر كان نتيجة خطأ المضرور.<sup>2</sup> و إلى جانب التعويض هو حق الضحية المرورية في التعويض و الذي يقصد به : المكنت الممنوحة للضحية في حادث السير، و التي تخولها و تمكنها من المطالبة بجزر الضرر أو الأضرار التي لحقتها جراء مخالفات الطريق.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> مولود ديدان ، المرجع السابق، ص57، 58.

<sup>2</sup> يوسف دلاندة، نظام تعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، ط 5 ، دار هومة، الجزائر ، 2016، ص 5.

<sup>3</sup> عادل بوزيدة ، وليد ثابتي، "دور المنظومة الجزائية في حماية حق الضحية المرورية في التعويض" ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 6، ع3، 2016 ، ص259.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

الغاية من التعويض جبر الضرر الذي لحق المصاب، كما يقدر بقدر الضرر و جسامته، و هذه الوظيفة من اختصاص القاضي المدني و عليه ان يلزم المسؤول بما يعوض للمضرور.<sup>1</sup>

يعتبر التعويض العيني أو التنفيذ العيني أفضل طرق التعويض، إذا يؤدي إلى إصلاح الضرر إصلاحا تاما و ذلك بإعادة الحال إلى ما كانت عليه ، و يقع هذا كثيرا في الالتزامات العقدية ، فالقاضي ملزم بالتعويض العيني إذا كان ممكنا.<sup>2</sup>

غير أنه في الغالب يتعذر التنفيذ العيني في المسؤولية التقصيرية و بالتالي للمحكمة اللجوء إلى التعويض بمقابل هذا الأخير يكون إما تعويضا نقديا أو غير نقدي.

### الفرع الأول: الإفراط في السرعة المسببة لجنحة القتل و الجرح الخطأ.

ويعتبر التعويض النقدي الحكم الغالب في المسؤولية التقصيرية حيث يقصد به ذلك التعويض ببدل، لأن النقود وظيفة إصلاح الضرر الناتج عن الفعل الضار مهما كان نوع الضرر.<sup>3</sup> أما طريقة دفعه فإنه و إن كان الأصل في التعويض النقدي أن يكون دفعة واحدة يدفع إلى المتضرر فإنه يجوز أن تختلف صورته، فللقاضي أن يجعله على أقساط تدفع للمضرور أو على شكل إيراد مرتب مدى الحياة.<sup>4</sup>

و يعتبر التعويض القانوني التعويض الذي يقدره القانون جزافا مسبقا كالتعويض الذي يحدده القانون في التعويض عن حوادث المرور و يطلق عليه بالتعويض الجزافي.<sup>5</sup>

نص المشرع الجزائري في المادة 131 قانون مدني جزائري، "يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام م 182، مع مراعاة الظروف الملابسة، فإن لم تسير له

<sup>1</sup> .مقدم سعيد، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي ، د. ط، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر ، ص174.

<sup>2</sup> .محمد صبري السعدي ، شرح القانون المدني الجزائري مصادر الالتزام ، الواقعة القانونية ، ط 2، دار الهدى، الجزائر ، 2004، ص156.

<sup>3</sup> .ناصر رانيا، "التقدير القضائي للتعويض"، مجلة أبحاث، العدد03، ديسمبر 2016ص134.

<sup>4</sup> .زوليخة رواحنة، عادل مستاري ، معايير تقدير التعويض عن الضرر المعنوي و أشكاله، مجلة المفكر، عدد17، جوان 2018، 179.

<sup>5</sup> .علي كحلون، النظرية العامة للالتزامات ، د. ط، مجمع الأطرش للكتاب المختص، تونس 2015، ص721.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ للمضروب بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير".

و الأصل عند تقدير التعويض ألا يعتد بجسامة الخطأ الذي صدر من المسؤول، لأن المسؤولية المدنية غرضها جبر الضرر، لا معاقبة المسؤول، فمهما كان الخطأ جسيماً فإن التعويض لا يكون إلا بقدر الضرر، و مهما كان الخطأ يسيراً فإن التعويض يجب أن يكون عن الضرر المباشر الذي أحدثه، غير أنه من الناحية العملية فإن القضاء عادة يدخل في حسابه عند تقدير التعويض جسامة الخطأ الصادر من المسؤول فيميل إلى الزيادة فيه، و إلى التخفيف من التعويض إذا كان الخطأ يسيراً.<sup>1</sup>

أما الضرر المتغير يقصد به ما يتردد بين التواقم و النقصان بغير استقرار في اتجاه بذاته وقد يحدث تبعاً لظرف طارئ بين فترة ارتكاب الخطأ و حصول الضرر.<sup>2</sup>

نفرض هنا أن الضرر قد تغير منذ وقوعه إلى يوم النطق بالحكم و مثاله كسر ذراع شخص صدمته سيارة و عند مطالبته بالتعويض كان الكسر قد تطور فتخلف عنه عاهة مستديمة، وعلى القاضي في هذه الحالة أن يدخل في حسابه عند تقدير التعويض تطور الإصابة من يوم وقوعها إلى يوم صدور الحكم فيقدر الضرر باعتباره عاهة مستديمة، كذلك الحال في حالة ضرورة الضرر أخف من يوم وقوعه إلى يوم صدور الحكم فأصبح الكسر أقل خطورة مما كان عليه، فالقاضي يعتد بذلك في تقديره التعويض فالعبرة إذا في تقدير التعويض بيوم صدور الحكم.<sup>3</sup>

فلو كان الضرر متغيراً بحيث يتعذر على القاضي تحديد مقدار التعويض المقابل له، فهو إما أن يؤجل نظر الدعوى حتى تتحقق العناصر التي تمكنه من تقدير الضرر أو أن يحكم للطرف المتضرر بتعويض مؤقت و يحتفظ له أن يطلب إعادة النظر في تقدير التعويض ليحكم له بتعويض تكميلي.<sup>4</sup>

2. محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص159، ص160.

2. مقدم سعيد، المرجع السابق، ص201.

3. محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص160.

4. ناصر رانيا، المرجع السابق، ص141 ص142.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

فالمشعر الجزائري أخذ بالنظرية الشخصية كقاعدة عامة، و هذا ما تجلى في المادة 124 المعدلة من القانون المدني و هي المسؤولية التي تقوم على فكرة الخطأ الواجب الإثبات في نطاق المسؤولية عن الاعمال الشخصية ،اما في نطاق المسؤولية عن عمل الغير و الاشياء فقد أخذ بفكرة الخطأ المفترض الذي لا يحتاج الى اثبات.<sup>1</sup>

من أجل توفير حماية أكبر لضحايا حوادث المرور دأب القضاء على منع الحادث المرور على مفهوم أوسع سواء كان في الطريق العام أو الخاص و يكفي أن تكون المركبة متدخلة فقط في الحادث سواء في حالة حركة أو سكون.<sup>2</sup>

كما عرف كذلك طبقا للمفهوم الواسع على أنه: حادث مفاجئ يحصل على الطريق و اشتركت فيه مركبة على الأقل، و ترتب عليه أضرار بدنية او مادية، فيعتبر تبعا لذلك حادث المرور واقعة مادية يترتب عليها أثر قانوني يتمثل هذا الأخير في أثر جزائي و أثر مدني .<sup>3</sup>

فالضرر بصفة عامة باعتباره الركن الثاني للمسؤولية التقصيرية، على أنه " الأذى الذي يصيب مال المضرور أو نفسه، أي هو المساس بمصلحة المضرور، سواء أكانت هذه المصلحة مادية أو معنوية"<sup>4</sup>

المشعر الجزائري أصدر أمر 74 -15 بتاريخ 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات ، و الذي جعل من خلال المادة الثامنة منه التعويض مضمونا قانونا في كل الحالات لأي متضرر

<sup>1</sup>. بحماوي الشريف، التعويض عن الاضرار الجسمانية بين الاساس التقليدي للمسؤولية المدنية و الاساس الحديث، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق و العلوم الانسانية، جامعة تلمسان، 2007/2008، ص74.

<sup>2</sup>. راضية مشري، "التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 6، ع3، سبتمبر 2019، ص167.

<sup>3</sup> محمودي فاطمة ، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور . دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2010/2011، ص322.

<sup>4</sup>. ادريس العبدلاوي، شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزام . د. ط ، دون دار نشر ، الجزء الثاني ص167.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

من حادث المرور دون البحث عن توفر الخطأ أو الشخص المتسبب في الضرر، و دون اعتبار لصفة الضحية.<sup>1</sup>

فقد تصدر عن السائق أخطاء أثناء قيادة مركبته و يترتب عنها أضرار للسائق الضحية المخطئ، و للغير فهذه الأخطاء لها دور في قيام مسؤولية السائق الضحية المخطئ، وبالتالي فمسأله التعويض تكون مرتبطة بمدى جسامه الخطأ الذي صدر عن السائق المخطئ.<sup>2</sup>

يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.

كما يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات و بغرامة من 100,000 دج إلى 300,000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات .

و عندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من (5) الى عشر (10) سنوات و بغرامة من 500,000 دج إلى 1000,000 دج كما يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات و بغرامة من 50,000 دج إلى 200,000 دج، كل سائق ارتكب احدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جريمة القتل الخطأ.

. الإفراط في السرعة.

. التجاوز الخطير.

. عدم احترام الاولوية القانونية.

<sup>1</sup>سعادي محمد أمين ، التأمين على حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مستغانم ، 2016، ص93.

<sup>2</sup> أنظر نص المادة 12 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و أمنها و سلامتها (ج. ر) العدد 45 المؤرخة في 29 يوليو 2009.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

. عدم الامتثال الاشارات الأمر بالتوقف التام.

. المناورات الخطيرة.

. السير في الاتجاه الممنوع.

. سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الانارة العمومية.

. الإستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكتنا الاذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة .

و عندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة ، يعاقب السائق بالحبس من سنتين الى خمس سنوات و بغرامة من 100,000 دج الى 500,000 دج.

و يعاقب بالحبس من سنة (1) الى ثلاث (3) سنوات و بغرامة 50,000 دج الى 150,000 دج، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن اصناف المخدرات.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين الى خمس سنوات و بغرامة من 100,000 دج الى 250,000 دج، ويعاقب بالحبس من ستة اشهر الى سنتين و بغرامة من 20,000 دج الى 50,000 دج ، كل سائق ارتكب احدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ :

. الإفراط في السرعة.

. التجاوز الخطير.

. عدم احترام الأولوية القانونية -عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

. المناورات الخطيرة، السير في الاتجاه الممنوع.

و عندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) الى ثلاث (3) سنوات و بغرامة من 50,000 دج الى 150,000 دج.<sup>1</sup>

و يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين و بغرامة من 50,000 دج الى 100,000 دج كل سائق لم يتوقف ، بالرغم أنه على علم بأنه قد ارتكب حادث ، أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، و حاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

و في حالة ما اذا ارتكب السائق في نفس الظروف، جنحة الجرح الخطأ ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة الى ثلاث سنوات و بغرامة من 50,000 دج الى 150,000 دج.

و يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر الى سنتين (2) و بغرامة من 50,000 دج الى 100,000 دج كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل وهو في حالة سكر.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد او أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات .

و يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر الى سنتين (2) و بغرامة من 50,000 دج الى 100,000 دج ، كل سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية و الاستشفائية و البيولوجية.

و يعاقب بغرامة من 10,000 دج إلى 50,000 دج كل سائق تجاوز السرعة القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها

<sup>1</sup>. نبيل صقر، قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع ، طبعة 2010، ص 72 وما يليها.



## الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق

السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السيارة بـ 40 كلم أما السرعة القانونية المرخص بها في الطرق و خارج التجمعات السكانية بـ 30 كلم/ سا

. السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات السكانية بـ 20 كلم / سا .<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: في حالة انهيار الجدران أو العقارات المجاورة للطرق السريعة.

إن انهيار حائط أدى الى سقوط سيارة و وفاة سائقها يدل على خطأ في بنيانه أو إهمال في المحافظة عليه، و تعتبر الدولة مسؤولة عن هذا الانهيار لأنه يعود إليها تأمين المواصلات و السهر على اصلاح الطرقات بصورة منتظمة كي تؤمن للجمهور استعمالها بشكل ينطبق على الغاية التي نشأت من أجلها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>. نبيل صقر، المرجع السابق، ص76-81.

<sup>2</sup>. نزيه نعيم شيكلالة، دعاوى انهيار وتردي المباني و المنشآت ، الطبعة الأولى 2013، منشورات الحلبي الحقوقية، ص98.

### خلاصة الفصل الثاني

توصلنا من خلال هذا الفصل إلى الآتي:

- أن من خلال شبكات الطرق في الجزائر نلاحظ كثافة و تنوع شبكات الطرق في القسم الشمالي من الوطن نظرا لارتفاع الكثافة السكانية بها ، مما نتج عنه خلق مدن و أقطاب سكنية متقاربة جدا، وجب الربط بينها لتسهيل المبادلات التجارية و تنقل الأشخاص و العمل على تسهيل حركة المرور بها، و من بين أهم هذه الطرق هو الطريق السيار شرق . غرب .

- أما القسم الجنوبي من الوطن نلاحظ الفراغ الكبير و الذي قد يمتد إلى مئات الكيلو مترات بين الطرق ، وهذا راجع الى قلة الكثافة السكانية بها، و تباعد المدن و صغر حجمها.

- إنجاز مشروع الطريق السيار شرق . غرب تم منحة لشركات أجنبية نظرا لعدم وجود شركات وطنية مؤهلة لا نجاز مشروع بهذا الحجم، و استفادة الشركات الوطنية من خبرة هذه الشركات ،ما جعل السلطات العمومية تقرر منح مشروع الطريق الخاص بالهضاب العليا لشركات وطنية.

- على السائقين أن يحترموا مسافة الأمان كما تخضع العقارات المجاورة للطرق السيارة لنظام الإتفاقات وعدم البناء في منطقة تمتد 20مترا على كل جانب من جانبي الطريق السيار، فالمنازعات المتعلقة بالمسؤولية الإدارية بسبب عدم صيانة الطرق التي يرفعها الغير ضد الإدارة، هي من صميم الاختصاص القاضي الإداري، أما المنازعات المتعلقة بالمطالبة عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور هي من اختصاص القاضي العادي، أما عن مخالفات الطريق السيار فمنها عدم وضع حزام الأمان، ومخالفات التقاطع والتجاوز، وعلى السائق أن يضبط سرعته حسب حالة الطريق، فمهما كان الخطأ جسيما فإن التعويض لا يكون الا بقدر الضرر، فالتعويض مضمون قانونا في كل الحالات لأي متضرر من حوادث المرور دون البحث عن توافر الخطأ أو الشخص المتسبب في الضرر ودون اعتبار لصفة الضحية، فالقانون يعاقب كل سائق ارتكب جريمة القتل أو الجرح الخطأ، فالمشرع وضع العديد من القوانين للتقليل من حوادث المرور



# الغائمه

يحتل الطريق السيار الصدارة فهو الأساس الذي تعتمد عليه الدول ، فالنجاح الذي أحرزه مكنه من التحكم في الكثير من المجالات من حيث فك العزلة عن الكثير من المناطق و الانعكاسات الايجابية كتقليص حوادث المرور .

وعلى الرغم من النجاحات الكثيرة فقد أدى تدهور الطرق إلى دمار البنية التحتية حيث تعددت المفاهيم و اختلفت الرؤى و تباينت سبلها فالتحدي الذي نواجهه ليس تحديا تكنولوجيا بل هو تحد حضاري.

فمشروع الطريق السيار شرق - غرب و المسمى بمشروع القرن نتيجة الانفاق الضخم و الذي تجاوز مليار دولار يحتاج بالضرورة الى إعادة النظر في تسييره ووظيفته و من ثم يجب إدراجه كمشروع استثماري برسوم دفع، يسمح بارتقائه كشريان اقتصادي و هيكلي يساهم بالنهوض بمناطق الظل و خاصة الحدودية، و بالتالي الاستفادة منه في بناء سياسة سياحية مغاربية و اورو متوسطة ترقى لمستوى طموحات التنمية الاقتصادية و المستدامة بالنسبة للجزائر و خاصة و أنه يربط بين أكثر من دولة و بين أهم المواقع السياحية في الجزائر و يعد مشروع استراتيجي بالنسبة للتجارة المغاربية في حالة تفعيل دور اتحاد المغرب العربي ،كونه يعد حلقة وصل بين دول المغرب العربي شمالا

ومن النتائج المتوصل اليها نذكر ما يأتي:

- المنازعات المتعلقة بالمطالبة عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور هي من اختصاص القاضي العادي،
- من مخالفات الطريق السيار منها عدم وضع حزام الأمان، ومخالفات التقاطع والتجاوز،
- على السائق أن يضبط سرعته حسب حالة الطريق، فمهما كان الخطأ جسيما فإن التعويض لا يكون إلا بقدر الضرر،

- التعويض مضمون قانونا في كل الحالات لأي متضرر من حوادث المرور دون البحث عن توافر الخطأ أو الشخص المتسبب في الضرر ودون اعتبار لصفة الضحية، فالقانون يعاقب كل سائق ارتكب جريمة القتل أو الجرح الخطأ،
- المشرع وضع العديد من القوانين للتقليل من حوادث المرور
- وجود عدة تجاوزات من قبل المجاورين للطرق السيارة و الطرق السريعة و يعود ذلك الى مخالفة القواعد المتعلقة بالتهيئة و التعمير .
- ضرورة التخطيط المتكامل لاستخدامات الطرق و دورها الفعال في التطور مما جعلها محل اهتمام المختصين
- خلق فوارق و اختلالات بسبب البنية التحتية الهشة و يرجع ذلك الى غياب سياسات تخطيطية مسبقة للبنية التحتية .
- ظاهرة حوادث المرور تشير الى اختلال الأمن الطريقي لعدة اسباب سواء كانت متعلقة بوسائل النقل و الهياكل القاعدية او بالعامل البشري كالزيادة السكانية المرتفعة و النمو الاقتصادي و التهور و غياب الوعي المروري والأشغال العمومية على الطريق دون رخص.و الركن العشوائي للمركبات و الاهتراءات التي تعرفها الطرق مما أثر سلبا على حركة نقل المسافرين و ذلك بكثرة حوادث ارهاب الطرقات التي تسجل حصيلة و قائمة سوداء يوميا بسبب الافراط في السرعة و التجاوز و المناورات الخطيرة والنفايات التي توجد على جانبي الطرق التي تشوه جمال المدينة .
- وجود عدة تجاوزات من قبل المجاورين للطرق السيارة و الطرق السريعة و يعود ذلك إلى مخالفة القواعد المتعلقة بالتهيئة و التعمير .
- يهدف الطريق السيار إلى تحقيق التنمية المستدامة بصفته إطارا متكاملًا متعدد الأبعاد و القطاعات و يعتبر الحديث عنه من الأمور التي لا تزال راهنة من حيث حيويته الا ان التقدم العلمي كفيل بان يكشف للإنسان آفاقا جديدة مستقبلية.

أما بالنسبة للتوصيات و الاقتراحات : فيمكن إيجازها في الآتي:

- لابد من وضع سياسات بديلة و متابعتها بفعالية.
- لا يمكن حل مشاكل الطريق إلا بالعمل التعاوني بين جميع الأطراف و ما دام هذا العمل التعاوني الهادف غائبا فسيبقى عالم القرن الواحد و العشرين متخبط في دوامة لا قرار لها .
- تضافر الجهود لوضع استيراتيجية تنمية متكاملة تعالج مشاكل الطريق السيار و لابد لهذه الاستيراتيجية ان تستهدف خلق قاعدة محكمة.
- و من المنتظر ان يعرف النقل باستعمال شبكة السكك الحديدية ارتفاعا بالتوازي مع نمو و توسع الأنشطة الاقتصادية و الآفاق الواعدة من استكمال مختلف المشاريع الكبرى في جميع المناطق.
- تكثيف آليات الرقابة على الطرق السيارة لتسهيل دور اللجان الرقابية في عملية الرقابة على هذا النوع من الطرق و تكون بالرقابة القبلية و البعدية.
- وضع مخطط استعجالي في حالة الطوارئ و الظروف القاهرة كالتقلبات الجوية بتسخير الوسائل البشرية و المادية لتحسين سير حركة المرور.
- فرض ضرائب على كل من يساهم في الاعتداء على الطرق بسن قوانين ردعية و صارمة و الحماية ثلاثية الأبعاد للسيارة بواسطة جهاز سالكا ديفايس.
- توفير الدولة لميزانية تجهيز الطرقات و تدعيمها و التحكم في مخططات النقل و التنقل و حركة المرور.
- مراعاة الشروط القانونية لاستعمال الطرق و اتخاذ تدابير وقائية متعلقة بشبكة الطرق .
- ضرورة احترام قواعد المرور عبر الطرق و الامتثال لاشارات المرور.
- تفعيل أدوات الرقابة بالنظر الى طبيعة حركة المرور .
- مكافحة التلوث الناتج عن عوادم السيارات و تاثيره على البيئة.

- أن تكون المباني بينها و بين الطرق مسافة أمان إستثناء محطة نفطال للتزود بالوقود.
- على المشرع إعادة صياغة قانون المرور و إدراج نوع العقوبات التي تطبقها في حالة الاعتداء على الطرق السيارة ، و كذا الفصل بين الطرق السيارة و السريعة اي ان كل نوع منهما يجد قانون يحميه لمنع التنازع في نوع الطرق.
- توجيه طلاب الدراسات العليا في الجامعات للبحث في الطرق السيارة و دورها.
- تأمين الطريق السيار شرق- غرب في جميع المقاطع و جميع الاوقات و القضاء على العزلة الموجودة فيه و ضرورة محاربة عصابات الاجرام التي تستهدف مستعملي الطريق السيار.
- الحماية الأفضل للطرق السيارة لا تكون بالنصوص القانونية وحدها مهما تشدد المشرع فيها بل تكمن في وعي الجمهور المستعمل لهذا النوع من الطرق و الحفاظ على هذا المكسب من خلال الحرص على نظافته و محاربة ظاهرة الحمولة الزائدة لشاحنات الوزن الثقيل .
- الإسراع في انجاز ما تبقى من المحطات و مرافق الراحة و ضرورة تحسين الخدمات في المحطات الموجودة .



# قائمة المصادر والمراجع





أولا - قائمة المصادر:

**1- النصوص التشريعية**

**<الأوامر**

- الامر رقم 58\_75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري ، المعدل و المتمم.
- الامر رقم 09-03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009، يعدل و يتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الاولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، جريدة رسمية العدد 45.

**<القوانين**

- قانون 90-30 مؤرخ في 14 جمادى الاولى عام 1411 الموافق ل أول ديسمبر سنة 1990، الجريدة الرسمية عدد 52 الصادرة في 02 ديسمبر 1990، معدل بالقانون 08-14 مؤرخ في 17 رجب عام 1429 الموافق ل 20 يوليو سنة 2008 يتعلق بالأملاك الوطنية ، الجريدة الرسمية عدد 44 الصادرة في 03 غشت 2008.
- القانون رقم 17-05 مؤرخ في 16 فبراير سنة 2017 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها.

**3- النصوص التنظيمية:**

◀ المراسيم التنفيذية:

▪ المرسوم رقم 85-36 المؤرخ في 03 جمادى الثانية عام 1405 الموافق ل 23 فبراير 1985، المتضمن التنظيم المتعلق بالطرق السريعة ، الجريدة الرسمية عدد 09، الصادرة بتاريخ 24 فبراير 1985.

▪ المرسوم التنفيذي رقم 454\91 المؤرخ في 23 نوفمبر 1991 يحدد شروط ادارة الأملاك الخاصة و العامة للدولة و يضبط كفيات ذلك ، الجريدة الرسمية 60 ، لسنة 1991.

▪ المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 ، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية ، عدد 76، المؤرخة في 28 نوفمبر سنة 2004.

▪ المرسوم التنفيذي رقم 11-376 ، المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2001، يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ، جريدة رسمية ، عدد 62، المؤرخة في 20 نوفمبر سنة 2001.

▪ المرسوم التنفيذي رقم 16 - 79 مؤرخ في 15 جمادى الاولى عام 1437 الموافق ل24 فبراير سنة 2016، يتضمن إنشاء الجزائرية للطرق السيارة ، الجريدة الرسمية ، العدد 12 ، الصادرة بتاريخ 28 فبراير 2016.

### 3) القرارات

▪ القرار المؤرخ في 05/05/1988 المعدل و المتمم بالقرار المؤرخ في 15 / 01 / 1993 الذي يحدد العلامة المميزة للسيارات التي يقودها المعوقون أو العجزة و يضبط شروط مرورهم ووقوفهم.

▪ قرار وزير النقل المؤرخ في 01 / 06 / 1988، بخصوص حجم المركبات و تركيب أجهزة الإنارة.

▪ القرار الوزاري المؤرخ في 24 / 09 / 1989، يتعلق بالنتوءات التي تفوق الحجم القانوني ، جريدة رسمية عدد 48 لسنة 1989.

### 4) النصوص الرسمية في المغرب

▪ ظهير شريف رقم 109، 191 صادر في 6 صفر 1413 (6 أغسطس 1992) تنفيذ القانون رقم 489 المتعلق بالطرق السيارة، مديرية التشريع . المملكة العربية المغربية، وزارة العدل.

### ثانيا - قائمة المراجع:

#### أ- الكتب:

- 1) ابراهيم عبد العزيز شيحا، النظرية العامة لأملاك الادارة العامة و الأشغال العمومية ، دار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1994.
- 2) أحمد أبو الوفاء ، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية و التجارية، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، دون سنة طبع.

- (3) إدريس العبدلاوي، شرح القانون المدني \_ النظرية العامة للالتزام ، د ، ط ،
- (4) أعر يحيوي ، نظرية المال العام ، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع ، ط3 ، الجزائر ، 2005.
- (5) حمدي باشا عمر ، زروقي ليلي ، المنازعات العقارية ، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، 2003.
- (6) حمدي باشا عمر ، نقل الملكية العقارية في ضوء آخر التعديلات و أحدث الأحكام ، دار هومة للطباعة و النشر ، 2004.
- (7) حمدي باشا عمر ، نقل الملكية العقارية في التشريع الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر ، دون طبعة.
- (8) عبد الوهاب عرفة ، الشامل في حق الملكية ، و الحقوق العينية الأصلية و التبعية، دار الفكر و القانون ، الاسكندرية ، 2008.
- (9) عمار علوي، الملكية و النظام العقاري في الجزائر ، العقار ، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر ، 2004.
- (10) علي كحلون ، النظرية العامة للالتزامات ، د.ط ، مجمع الأطرش للكتاب المختص، تونس، 2015.
- (11) محمد أنس قاسم جعفر ، النظرية العامة لأملاك الإدارة و الأشغال العمومية ، الطبعة الثالثة ، الجزائر ، 1992.
- (12) محمد يوسف المعداوي، مذكرات في الأموال العامة و الأشغال العامة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة الثالثة ، الجزائر ، 1992.
- (13) محمد فاروق عبد الحميد ، التطور القانوني لنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1988.
- (14) مصطفى أبو زيد فهمي ، الادارة العامة ( نشاطها و أموالها) ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، 2002.

- (15) محمد حسنين، طرق التنفيذ في قانون الاجراءات المدنية الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1996.
- (16) محمد صبري السعدي ، شرح القانون المدني الجزائري ، مصادر الالتزام ، الواقعة القانونية \_ ط2 ، دار الهدى ، الجزائر ، 2004.
- (17) مقدم سعيد ، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي ، د. ط، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، دس ، ن
- (18) مولود ديدان ، مدونة حركة المرور عبر الطرق ، دار بلقيس للنشر ، دار البيضاء، الجزائر ، د، س ، ن
- (19) نبيل اسماعيل عمر ، الوسيط في التنفيذ الجبري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، 2001.
- (20) نبيل صقر ، قانون حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر ، 2010.
- (21) نزييم نعيم شيكلالة ، دعاوى انهيار و تردي المباني و المنشآت ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الاولى ، 2013.
- (22) قانون المرور ، التحضير لامتحان النظري ، **code de la Route** ، **Panneaux, texts questions**، اشارات المرور ، نظام الاولوية.
- (23) يوسف دلاندة ، قانون حركة المرور ، الطبعة الثانية ، دار هومة، الجزائر ، 2010.
- (24) يوسف دلاندة ، نظام التعويض عن الاضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، ط5 ، دار هومة ، الجزائر ، 2016.

ب - المقالات:

- (1) راضية مشري ، "التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور " ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 6 ، ع 3 ، سبتمبر، 2019.
- (2) رواحنة زوليخة ، مستاري عادل ، "معايير تقدير التعويض عن الضرر المعنوي وأشكاله "، مجلة المفكر ، ع 17 ، جوان ، 2018.
- (3) عادل بوزيدة ، وليد ثابتي ، " دور المنظومة الجزائية في حماية حق الضحية المرورية في التعويض " مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 6 ، ع 3 ، 2019.
- (4) ناصر رانيا ، "التقدير القضائي للتعويض " ، مجلة أبحاث ، العدد 3 ، ديسمبر 2016.
- (5) هيمة عمارة ، آلية التطوير و التخطيط الإنمائي : الطريق السيار الجزائري ، شرق \_ غرب ، بالجزائر نموذجا ، مجلة السياسة العالمية ، المجلد ( 05 ) ، العدد الخاص (01) ، السنة 2021.

ج- الأطروحات والمذكرات:

أطروحات الدكتوراه:

- (1) طارق مخلوف، الحماية القانونية للطرق العامة في التشريع الجزائري ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق ، تخصص قانون خاص، جامعة باجي مختار \_ عنابة ، 2016، 2017 .
- (2) محمودي فاطمة ، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور \_ دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران، 2010 ، 2011 .

رسائل الماجستير:

- (1) باحماوي عبد الله بن سالم ، النظام القانوني للأملاك الوطنية ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر ، 2005.
- (2) بحماوي الشريف ، التعويض عن الاضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية و الأساس الحديث، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم الانسانية ، جامعة تلمسان ، 2007\2008.
- (3) باشوش حميد ، المشاريع الكبرى في الجزائر و دورها في التنمية الاقتصادية ، حالة الطريق السيار شرق ـ غرب ، ماجستير في العلوم الاقتصادية ، فرع التحليل الاقتصادي ، جامعة الجزائر 3 ، 2010/2011.
- (4) سلطاني عبد العظيم ، تسيير و ادارة الأملاك الوطنية في التشريع الجزائري ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، فرع القانون العقاري ، جامعة تبسة ، 2008\2009.
- (5) سعادي محمد أمين ، التأمين على حوادث المرور في التشريع الجزائري ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مستغانم ، 2016.
- (6) نادية بلعموري ، أحكام الاموال العامة في القانون الجزائري ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر ، 2000.
- (7) لحول كمال، اختيار المشاريع العمومية" دراسة مشروع الطريق السيار شرق-غرب-، مذكرة ماجستير، 2013,2014.

➤ مذكرات الماستر

- (1) أميرة مجور ، النظام القانوني للطرق في الجزائر ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر ، تخصص قانون عقاري ، تبسة ، 2017 \_ 2018.
- (2) حمايلي خولة ، النظام القانوني للأملك الوطنية العمومية الطرقية ، مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة الماستر ، تخصص تنظيم اداري ، قسم الحقوق ، تبسة ، 2016 \_ 2017.
- (3) خيرة كامل ، النظام القانوني للمال العام ، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2013.
- (4) عبد السلام يوسف ، حططاش عبد العزيز ، حماية الاملاك الوطنية العامة ، مذكرة لنيل اجازة المدرسة العليا للقضاء ، الدفعة 15 ، الجزائر.
- (5) فيصل عريف ، الحماية القانونية للمال العام ، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2010\2011.

د- المواقع الالكترونية

- (1) موقع الكتروني ، السلامة الطرقية ، حقوق وواجبات مستعملي الطريق عديمي الحماية [www.NARSA.com](http://www.NARSA.com) تاريخ الاطلاع 20 فيفري 2022، الساعة 11:02.منتدى الجلفة لكل الجزائريين و العرب ، ، [http; www.djelfa.inf](http://www.djelfa.inf) عليه يوم 10 مارس 2022 على الساعة 15:46.
  - (2) Agence nationale des autoroutes, site officiel ( [http; www\\_ana.org.dz](http://www_ana.org.dz)).
  - (3) الطرق السيارة في الجزائر ، نقلا عن موقع: [https;\ar. Wikipedia.org\w\ index, php](https://ar.wikipedia.org/w/index.php)
- بتاريخ 2022\04\08 على الساعة 11:00





فهرس

المحتويات

| الصفحة | العنوان   |
|--------|---|
| -      | آية قرآنية  |
| -      | قائمة المختصرات   |
| 6-1    | مقدمة   |
| 44-08  | الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للطريق السيار   |
| 31-09  | المبحث الأول: مفهوم الطريق السيار   |
| 22-10  | المطلب الأول: تعريف الطريق السيار في الجزائر  |
| 11-10  | الفرع الأول: مدلول الطريق السيار  |
| 22-11  | الفرع الثاني: خصائص الطرق السيارة   |
| 27-22  | المطلب الثاني: أنواع الطرق السيارة في الجزائر   |
| 31-28  | المطلب الثالث: تمييز الطريق السيار عن الطريق السريع   |
| 43-32  | المبحث الثاني: الجزائرية للطريق السيار  |
| 33     | المطلب الأول: تعريف الجزائرية للطرق السيارة   |
| 42-33  | المطلب الثاني: مهام وتنظيم وتسيير الجزائرية للطرق السيارة                                   |
| 43-42  | المطلب الثالث: حقوق وواجبات أصحاب العقارات المجاورة للطرق السيارة                           |
| 44     | خلاصة الفصل الأول.  |
| 96-46  | الفصل الثاني: التنظيم القانوني للطرق السيارة وحركة المرور عبر الطرق                         |
| 69-47  | المبحث الأول: قواعد حركة المرور عبر الطرق السريعة والطريق السيار                            |
| 55-47  | المطلب الأول: قواعد حركة المرور عبر الطرق المطبقة على جميع مستعملي الطريق                   |
| 53-48  | الفرع الأول: تنظيم حركة المرور عبر الطرق  |
| 55-54  | الفرع الثاني: تخصيص الطرق السيارة   |
| 55     | الفرع الثالث: حالة توقف المركبة على الطريق السيار   |
| 69-55  | المطلب الثاني: شروط النفوذ للطرق السيارة والطريق السيار شرق . غرب                           |
| 62-56  | الفرع الأول: الطريق السيار شرق غرب أسبابه وأهميته   |
| 65-62  | الفرع الثاني: شروط النفوذ الى الطرق السيارة وتوابعها  |
| 67-65  | الفرع الثالث: حقوق وواجبات مستعملي الطريق السيار  |
| 69-67  | الفرع الرابع: حقوق وواجبات أصحاب العقارات المجاورة للطرق السيارة                            |
| 95-70  | المبحث الثاني: المنازعات والمخالفات المتعلقة بالمسؤولية الإدارية والجزائية على حوادث المرور |
| 88-71  | المطلب الأول: مخالفات ومنازعات مستعملي الطريق السيار  |

## فهرس المحتويات

|         |  |
|---------|--|
| 80-71   | الفرع الأول: المخالفات الواقعة في الطريق السيار                          |
| 88-81   | الفرع الثاني: المناورات الممنوعة والسرعة القصوى المحددة في الطريق السيار |
| 95-88   | المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الحاق الضرر                |
| 95-89   | الفرع الأول: الإفراط في السرعة المسببة لجنحة القتل والجرح الخطأ          |
| 95      | الفرع الثاني: في حالة انهيار الجدران أو العقارات المجاورة للطرق السريعة  |
| 96      | خلاصة الفصل الثاني   |
| 101-98  | الخاتمة  |
| 110-103 | قائمة المصادر والمراجع   |
| 112-111 | فهرس المحتويات   |

## ملخص الدراسة

ان الطريق السيار عبارة عن طريق مزدوج بمسارين، كل مسار به ثلاث مسالك، وقد تمت مراعاة المقاييس الحديثة لإنجازه كالمعايير المضادة للزلازل، وشروط الأمن والسلامة وفق المعايير الدولية والجودة العالمية، من أجل توفير متطلبات التنمية المستدامة، بحيث يجعل الجزائر قطبا اقتصاديا لجذب الإستثمارات الأجنبية وتقليص الفوارق التنموية لمناطق الظل، وتقليص حوادث المرور، وهو ما تسعى التشريعات المحلية الى تحقيقه.

### Abstract

The motorway is a dual carriageway with two lanes, each lane with three lanes, and modern standards have been taken into account for its achievement, such as antiseismic standards, and security, and safety condition in accordance with international standards and international quality, in order to provide the requirements of sustainable development, so that it makes Algeria an economic pole to attract investments, this is what local legislation seeks to achieve.