جامعة العربي التبسي –تبسة- الجزائر

كلية الحقوق و العلوم الساسية

قسم الحقوق

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تخصص تنظيم إداري

بعنوان

النظام القانوني للأملاك الوطنية العمومية الطرقية

إعداد الطالبة : **اشراف الأستاذة :**

حمايلي خولة **بوعكاز نسرين**

اعضاء لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة في البحث
محمد كنازة	أستاذ محاضر	رئيسا
بوعكاز نسرسن	أستاذ مساعد –أ-	مشرفا و مقررا
ميهوب سهام	أستاذ مساعد –أ-	ممتحنا

السنة الجامعية :2017/2016

قال ر سول الله صلى الله عليه و سلم :

"اياكم و الجلوس على الطرقات فقالو : مالنا بد انما مجالسنا نتحدث فيها ،قال فإذا أبيتم إلا المجالس فأعطوا الطريق حقها فقالو : و ما حق الطريق ؟ قال :غض البصر ،و كف الأذى ، و رد السلام ،و الأمر بالمعروف ،و النهي عن المنكر ،و ارشاد الضال "

- متفق علي -

شكر وعرفان

الحمد لله الذي بفضله تتم الصالحات و بعونه تتحقق المقاصد و الغايات ، اليه عز و جل أولا و اخرا و دائما و أقول :

ربي رجوتك توفيقي ونذرت أن أبذل قصارى جهدي لترفعني في صف طالبي العلم و الباحثين، واجتهدت و أنت خير شهيد و ها أنا اليوم أقدم ثمرة توفيقي وأنحني لك جلال و تعظيما.

كما أتقدم بالشكر الخالص و فائق تقديري الى الأستاذة المشرفة بوعكاز نسرين التي تفضلت بالإشراف على مذكرتي و على ما قدمته لي من نصائح و توجيهات .

كما أتقدم بالشكر للأساتذة الأفاضل أعضاء اللجنة :

الدكتور محمد كنازة و الأستاذة ميهوب سهام .

كما أتقدم بالشكر الى الذي أفادني أثناء إعداد هذه المذكرة الأستاذ داودي بلال و الأستاذ مخلوف طارق ، و الأستاذ مني ياسين .

و الله ولي التوفيق

الاهداء

اللهم لك الحمد كله و اليك يرجع الأمر كله الى من تحملت هفواتي بقلبها الحنون ، الى من جعلت الجنة تحت أقدامها الى من جسمها تحمل ثقلي و دعائها حقق حلمي الى من رسمت لي درب النجاح الى أمي الحبيبة حفظها الله ، و الى المرحوم والدي رحمه الله و جعل الجنة مثواه .

الى من تزين الدور بهم أخواتي البنات و الا أنسى جميع الزملاء

مقدمة

تعد الأملاك الوطنية العمومية من أهم دعائم و مقومات الدولة ، فبما أن الدولة كيان تتحد فيه الإيرادات ، فهي ملزمة بتلبية حاجات و متطلبات الجمهور وهو ما يعد محور الدور الأساسي للدولة ،و حتى يكون تنفيذ هذا الدور ممكنا لا بد من توفر إمكانيات تتيح لها القيام بذلك ، فلا يمكن أن نتصور قيام علاقة بين الدولة و المواطن إلا في إطار مؤسساتي ،و هو ما لا يتأتى إلا بامتلاك الدولة لأملاك تباشر من خلالها تقديم خدمات إلى الجمهور ،وهذا ما عرفته الحضارات القديمة.

حيث ارتبط هذا الرقي بتطور شبكة الطرقات العمومية ،التي يعود ميلادها إلى المجهودات التي قام بها الرومانيون ،فهم أول من اقر تصنيف الطرق العمومية ، و التي لها دور فعال في تفعيل حركة التعاون الاقتصادي و تشجيع المبادلات التجارية بين الدول هذا من الناحية الايجابية.

أما من الناحية السلبية فنجد الجزائر من الدول المحصلة للأملاك الوطنية و بحكم شساعتها و تنوع تضاريسها جعلها محل أطماع العديد من الدول الاستعمارية بما فيها فرنسا .

جاءت مرحلة الاستعمار الفرنسي سنة 1830 في هذه الفترة عملت السياسة الاستعمارية على تطوير شبكة الطرق و ذلك بغرض إنشاء العديد من الطرقات منها القومية ، و طرق المحافظات ،و الطرق البلدية وكان الهدف من هذا الانجاز ربط الأقاليم الجزائرية الزراعية بالموانئ الساحلية و نهب الثروات الجزائرية .

و بعد الاستقلال انتقلت شبكة الطرق إلى الدومين العام للجزائر التي حاولت دفع عجلة هذا القطاع من خلال العديد من المخططات التنموية إلا أنها باءت بالفشل بسبب الظروف السائدة في تلك الفترة و لقد اتجه المشرع الجزائري إلى التمييز بين الأملاك الوطنية فقسمها إلى أملاك عامة و أملاك خاصة و ما يهمنا نحن في هذا الشأن هو الأملاك الوطنية العامة التي تقسم إلى أملاك طبيعية و أملاك اصطناعية و هي المكون الثاني للأملاك العمومية نص عليها المشرع الجزائري في الدستور و قانون الأملاك العمومية و تعرف الأملاك الاصطناعية على أنها الأملاك التي أقامها الإنسان و حصر قائمة هذه الأملاك أبعد من أن يتحقق بما أن المشرع له صلاحية إضافة أي ملك اصطناعي في أي لحظة ، كما أن أهمية هذه الطرقات

دفعت المشرع الجزائري للتدخل من خلال ترسانة من النصوص لحماية الأملاك الاصطناعية و معالجة ظاهرة الاعتداء عليها .

و لهذا سوف نحاول من خلال دراستنا التطرق إلى ماهية الطرقات العمومية و الحماية القانونية لهذا النوع من الأملاك

01- أهمية الموضوع :

ترجع أهمية دراسة النظام القانوني للأملاك العمومية الطرقية ،إلى أهمية شبكة الطرقات التي تعد أحد شرايين التنمية في أي مجتمع ، فلا يمكن لأي مجتمع تحقيق التقدم، إلا من خلال شبكة طرق ضخمة لتوفير تنقل الأشخاص و البضاعة ، كما أن الأملاك العمومية تحظى بأهمية كبيرة في القانون الإداري المعاصر سواء من الناحية النظرية أو العملية ، كما أن هذا الموضوع من المواضيع المتشعبة التي يصعب الإحاطة و الإلمام بها .

02- أسباب اختيار الموضوع :

و يعود اختياري لهذا الموضوع إلى الأسباب التالية :

_ الرغبة في معرفة النظام القانوني لهذا النوع من الأملاك، و لهذا فان دراسة قانون الطرق العامة أثار فضولي العلمي و دفعني لمعرفة هذا النوع من الموضوع .

_ من أهم وأبرز المواضيع الجديدة

_ المكانة المتميزة التي يحتلها الملك العمومي بمكوناته في معظم الدول باعتباره ركيزة اقتصادية و إدارية .

03- الإشكالية :

رغم المجهودات المعتبرة ، و الوسائل الجد ضخمة التي توفرها الدولة الجزائرية لتنمية قطاع الطرق ، باعتباره من المحاور الإستراتيجية ، إلا أن وضعية الطرقات العمومية في الجزائر لا ترقى إلى المستوى المطلوب من خلال ما نراه في الطرق من حفر، انعدام الصيانة الاعتداءات المختلفة على الطريق العمومي ، الأمر الذي يقودنا إلى طرح الإشكال التالي :

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري من خلال النصوص التشريعية و التنظيمية في بسط حماية قانونية للطرق العمومية ؟

و تنبثق عن هذه الإشكالية مجموعة من الإشكالات نوجزها فيما يلي :

01_ إلى أي مدى كرس المشرع الجزائري مبادئ استعمال الأملاك العمومية ؟

02- ما مدى كفاية الآليات القانونية التي أوجدها المشرع الجزائري في حماية الأملاك العامة ؟

04- المنهج المتبع:

اعتمت في دراستي لهذا الموضوع على:

المنهج الوصفي القائم على تحليل النصوص القانونية و الآراء الفقهية و مناقشتها و استخراج الأحكام المناسبة .

05- أهداف الدراسة :

يسعى أي باحث مهما كانت طبيعة و نوع موضوعه الذي يبحث فيه إلى تحقيق نتائج تقترب إلى الموضوعية ، و لهذا فان دراسة النظام القانوني للأملاك العمومية الطرقية ستكون غايته الوقوف على حقيقة هذا القطاع محاولين الإجابة على إشكالية البحث .

06- الدراسات السابقة :

نكاد نجزم غياب الدراسات القانونية المعالجة للموضوع و حتى و إن تعرضت له فانه بصفة عرضية تحت موضوع الأموال العامة،وبذلك اعتمت ، الدستور الجزائري و القانون المدني و قانون الأملاك الوطنية العمومية بالإضافة إلى قوانين أخرى تتعلق بالطرق العمومية و اعتمت رسائل دكتورا و ماجستير منها : حنان ميساوي ، آليات حماية الأملاك الوطنية ، خالد باعيسى ، حماية الأملاك الوطنية العامة في القانون الجزائري و غيرها من الرسائل التي ناقشت الموضوع بشكل عام .

07-صعوبات البحث :

رغم أهمية الموضوع إلا أنه لم يلقى اهتمام القانونيين و الباحثين و تكمن الصعوبة الأولى في طبيعة الموضوع بحد ذاته ، من حيث تعقيده باعتباره نظام دائم التطور يصعب

الإلمام بكافة جوانبه ،أما الثانية نقص المراجع التي تخدم هذا الموضوع و خاصة المتخصصة منها.

08- خطة البحث:

اعتمت في دراستي لهذا البحث خطة مكونة من فصلين

الفصل الأول بعنوان : ماهية الطرقات العمومية و المتكون من مبحثين :

المبحث الأول : المبحث الأول : مفهوم الطرقات العمومية

المبحث الثاني : تكويـــن الطـرقــات العمـوميـــة .

المبحث الثالث :قواعد استعمال الطـرقات العمومية.

أما الفصل اثاني بعنوان : الحماية القانونية للطرقات العمومية

المبحث الأول : الحماية المدنية للطرقات العموميـة.

المبحث الثاني : الحماية الإدارية للطرقات العمومية.

المبحث الثالث : الحماية الجزائية للطرقات العمومية.

الفصل الأول : ماهية الطرقات العمومية

لاشك أنه يلزم لقيام الدولة بدورها المنوط بها سواء في إطار التقليدي الذي تلعب فيه دور الدولة الحارسة ، أو في إطار دورها الذي يتطلب منها التدخل في كافة مناحي الحياة ، التي تتملك مجموعة من الأملاك تعينها في أداء ذلك الدور.

و بتطور البشرية ازدادت الحاجة إلى استعمال الطرق العمومية مواكبة لهذا التطور ، فظهر مفهوم الطريق على أنه مال عام مخصص لانتفاع الكافة ، و بميلاد الحضارة الرومانية وضعت هذه الأخيرة قواعد متميزة تحكم أموال الدومين العام ، لإيمانها الراسخ بالدور الذي تلعبه شبكة الطرق هذه الأموال أصبحت مع مرور الزمن ذات أهمية بالغة تتضاعف باستمرار لكونها من الوسائل الضرورية لتحقيق سياسة الدولة الاقتصادية ،

تعتبر الطرقات العمومية أحد شرايين التنمية في أي مجتمع إن لم تكن أهمها ، فلا يمكن لأي مجتمع يريد التقدم و الرخاء إلا من خلال شبكة الطرق التي توفر انتقال امن للأشخاص و البضائع بما ينعكس بالإيجاب على المستوى الاقتصادي في المجتمع ، و هذا ما أدركته مختلف الحضارات القديمة منها و الحديثة .

و لهذه الأسباب خصصنا هذا الفصل لدراسة ماهية الطرقات العمومية والذي تضمن ثلاث مباحث :

المبحث الأول : مفـــهوم الطـرقـات العمـوميـــة .

المبحث الثاني : تكويـــن الطـرقـات العمـوميـــة .

المبحث الثالث :قواعد استعمال الطـرقات العمومية.

المبحث الأول : مفهوم الطرقات العمومية

إذا كانت الإدارة تستعين في ممارسة وظائفها بالعنصر البشري كن موغيؤهم من العمال فإنها لا تستطيع بواسطة العنصر البشري وحده أن تحقق أهدافها بل لا بد لها ان تستعين بالعنصر المالي الذي يتمثل في الأملاك العامة [1].

فنجد في الجزائر مثلا شبكة الطرق تكتسي أهمية كبيرة نظرا لكونها أداة من الأدوات الرئيسية لتحقيق سياسة الدولة و تطويرها ، فإذا كانت شبكة الطرق من الأموال العامة اللازمة لسد نفقات المرافق العامة حتى تتمكن من أداء خدماتها لجمهور المنتفعين فانه لا بد من توضيح مفهوم الطريق في التشريع الجزائري و هو ما سنتطرق إليه في هذا المبحث المتكون من :

المطلب الأول : تعريف الطرقات العمومية .

المطلب الثاني :خصائص الطرقات العمومية .

المطلب الثالث : تصنيف الطرقات العمومية .

[1] د – السعيد محمد ،النظام القانوني للأملاك العامة ،مجلة الحقوق ،العدد 03 سنة 1993 ، ص ،225 .

المطلب الأول : تعريف الطرقات العمومية

يعتبر الطريق من الأملاك الوطنية الاصطناعية التي أقامهاالإنسان و من هنا يمكن تعريف الطريق على انه :

الطريق في اللغة : هو المسلك و السبيل و الممر الواسع و الممتد الذي يسلكه الناس و هو أوسع من الشارع و طبقا لنص المادة 02 من القانون 01_14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها المعدل و المتمم بمقتضى القانون 09_03 المؤرخ في 2 يوليو 2009 [1]فان الطريق هو ذلك المسلك العمومي المفتوح لحركة المرور ، و من خلال التعريف نستنتج ان هذا التعريف يشمل عنصران هما :

- إضفاء الصفة العمومية .
- التخصيص لحركة المرور .

أما المادة 25 من المرسوم ألتنفيذي-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 يحدد شروط و كيفيات و تسيير الأملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة ، فقد اقتصر التعريف على تعداد الطرق العامة التابعة للدولة فنصت على ما يلي : يعتبر جزءا لا يتجزأ من الأملاك العمومية الاصطناعية في مجال الطرق التابعة للدولة و مرافقها مايلي :

_ الطرق الوطنية كما حددها قانون المرور ، و بينتها المادة 02 من المرسوم 83_699 المؤرخ في 26 نوفمبر 1983 .

_ الطرق السريعة حسب مفهوم المادة 03 من الأمر 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

[1]- بوعجناق سمير ، التطور المركزي القانوني للأملاك الوطنية في القانون الجزائري ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، 2001-2002 ، ص ، 14 ،15 .

المطلب الثاني : خصائص الطرقات العمومية

تمتاز الطرقات العمومية بعدة خصائص تطرق إليها المشرع الجزائري ضمن نص المادة 16 من قانون 09-30 المتعلق بالأملاك الوطنية المعدل و المتتم بالقانون08-14 المؤرخ في2008المتضمن الأملاك الوطنية و هذا ما سنبينه من خلال الفروع التالية :

الفرع الأول : الطرقات العمومية من الأملاك الوطنية الاصطناعية

مادام الملك العمومي للطريق ذو طبيعة اصطناعية فانه ناشئ نتيجة عمل بشري و تهيئة خاصة تتلاءم مع الهدف المسطر له ، و بالتالي الإنسان هو العامل الرئيسي في تكوينها .

الفرع الثاني : مبدأ الإقليمية

لا تدخل ضمن الأملاك الوطنية العمومية للطرقات سواء الأملاك التابعة للأشخاص المعنوية التابعة لإقليم الدولة . الولاية . البلدية و بالتالي استبعدت من ممارسة حق الملكية الإدارية للمؤسسات ذات الطابع الإداري[1] و هو ما تؤكده المادة 02 من قانون الأملاك الوطنية تشمل الأملاك الوطنية على مجموع الأملاك و الحقوق المتقولة و العقارية التي تحوزها الدولة و جماعتها الإقليمية في شكل ملكية عمومية و تتكون هذه الأملاك الوطنية من :

_ الأملاك العمومية التابعة للدولة .

_ الأملاك العمومية التابعة للولاية .

_ الأملاك العمومية التابعة للبلدية .

الفرع الثالث : مخصصة للنفع العام و قابلة للتغيير

الملك العمومي للطريق شانه شان الأملاك الوطنية العمومية المخصصة للنفع العام ، و يستمد هذا المبدأ أساسه القانوني من نص المادة 688 من القانون المدني * تعتبر أموالا

[1]- د حمدي باشا ، و مرزوقي ليلى ،المنازعات العقارية ، دار هومة، الجزائر ، طبعة 2004 ، ص 90 .

للدولة العقارات و المنقولات التي تخصص بالفعل أو بمقتضى نص قانوني لمصلحة عامة كما أن الملك العمومي للطريق يقبل أن يكون حل لتصرفات القانون العام و من هذا القليل المبادلات بين الأشخاص الإدارية ، فهذه المبادلات تعد من أعمال الإدارة التي تبقي المال العام في طائفة الأعمال العامة فهو إذا كان يؤدي وظيفة معينة فانه يمكن أن يحول لتحقيق غاية أخرى لكن دائما في إطار تحقيق أهداف النفع العام [1]و من أمثلة ذلك تحويل طريق ولائي إلى طريق بلدي .

الفرع الرابع :إمكانية إلغاء تصنيفها

الطرقات العمومية من الأملاك التي يستعملها الجمهور مباشرة دون المرور على المرافق العامة حيث تنص المادة 12 من قانون الأملاك الوطنية السالف الذكر على ذلك بقولها : تتكون الأملاك الوطنية العمومية من الحقوق و الأملاك المنقولة و العقارية التي يستعملها الجميع استعمالا مباشرا أو بواسطة مرافق .

و قد يمكن للجمهور استعمال الملك العمومي للطريق استعمالا مباشرا لمدة معينة ثم يقل هذا الاستعمال شيئا فشيئا حتى العدول النهائي [2]عن هذا الاستعمال ففي هذه الحالة لا فائدة من إضفاء صفة العمومية على هذا المال مادام وجه المنفعة العامة قد انتهى في الواقع العملي كما يمكن أن يتم إلغاء تصنيف الملك العمومي للطريق بمقتضى إجراء قانوني الذي منحه هذه الصفة في أول الأمر احتراما لقاعدة توازي الأشكال لذا فان تجريد الطرق الوطنية من طابعها العام يكون بمرسوم تنفيذي .

و من خلال ما سبق يمكن أن نستنتج أن منازعات الأملاك الوطنية الطرقية العمومية معهودة للقضاء الإداري طبقا للمعيار العضوي إلا ما استثنى بنص كما هو مبين في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المادة : ".... يكون من اختصاص المحاكم العادية المنازعات المتعلقة بمخالفات الطرق " .

[1] Gustave pieser .droit administratif ,des biens,18 eme , édition ,Dalloz, paris, 2005 .

[2]- د عبد الحميد محمد فاروق ، التطور المعاصر لنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، طبعة 1988 ، ص 257 .

المطلب الثالث : تصنيف الطرقات العمومية

تتوفر الجزائر على شبكة طرق متعددة الأصناف منها طرق وطنية ولائية و طرق بلدية وعلى هذا الأساس يكون التصنيف الأول مرتبطا بمبدأ الإقليمية تتكفل فيه الإدارات المختصة بتحديد مميزات الطرق التابعة لقطاعها ، و هذا ما سنبينه في هذا المطلب . المتضمن فرعين هما :

الفرع الأول : التصنيف الإداري

الفرع الثاني : التصنيف الوظيفي

الفرع الثالث : الشروط الواجب توفرها في الطرقات العمومية

بما أن الطرق العمومية لها أهمية كبيرة في مختلف المجالات بما فيها المجال الاقتصادي و العمراني، و كذلك توسع شبكة الطرق أدى ذلك إلى تصنيف الطرقات العمومية ، حيث كل طريق يلاءم مجال و مدى حركة السير فيه و عليه تصنف الطرق العمومية إلى :

الفرع الأول : التصنيف الإداري

يرتبط التصنيف الإداري بأنواع الأشخاص العامة و تصنف الطرق حسب انتمائها لهيكل الدولة و على هذا الأساس يكون التصنيف الإداري على الشكل التالي [1]:

أولا– الطرق الوطنية : تعد الطرق الوطنية جزءا لا يتجزأ من الأملاك العامة الاصطناعية التابعة للدولة في مجال الطرق، و تمثل الطرق الوطنية مسالك اتصال كبيرة الأهمية للبلد حيث تربط مختلف الولايات و تكون تهيئتها و صيانتها على عاتق الدولة و بالتالي يجب أن تتوفر الطرق الوطنية على المقاييس التالية[2]:

_ أن يكون عرض الزفت 7 أمتار على الأقل .

1-Voir la communication de salhi : SEMINAIRE NATIONAL SUR LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER , BORDJ ELKIFFEN , ALGER DU 18 AU 21 JUIN 2005, P29.

2- la même communication de salhi : ibid , p ,40 .

_ أن يربط بين عاصمتي ولايتين .

_ أن يتحمل حركة مرور متوسطة يوميا تضم السيارات و الشاحنات .

_ ثانيا– الطرق الولائية : توجد الطرق الولائية داخل القرى بالولاية و يتم انجازها من خلال الميزانية الإضافية و تدعم من طرف الدولة ، و ذلك بميزانية التجهيز و يقترح في تصنيف الطرقات الولائية اعتماد المقاييس التالية ([1]):

_ يربط بين مقر دائرتين

_ أن يتحمل حركة مرور أكثر من سيارة

_ أن بكون له طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى الولاية .

ثالثا – الطرق البلدية : هذه الطرق توجد داخل البلدية وتربط بين البلدية و الاخرى و يجب أن تتبع في تصنيف لطرق البلدية هذه المقاييس :

_ يؤمن التنقل في التجمعات السكانية الهامة .

_ يكون له طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى البلدية .

_ رابعا – الطرق السريعة : الطريق السريع هو طريق شرياني مخصص لخدمة المرور ذو تحكم كامل و عادة ما تكون تقاطعاته الرئيسية في مستويات منفصلة([2])

أ_ خصائص الطرق السريعة :

تصنف في فئة الطرق السريعة جميع الطرق المتضمنة الأوصاف التالية :[(3)]

_ الطرق المنجزة خصوصا لمرور السيارات .

_ الطرق التي لا يمكن الدخول إليها إلا من خلال نقاط مهيأة لذلك .

2-le même communication ,op.cit. ,p39.

[2]- د-أحمد محمد جاد هندسة الطرق الحضرية و الخلوية، عالم الكتاب نشر وتوزيع ،الطبعة الاولى ،1999 .

[3]- المرسوم 85 _ 36 المؤرخ في 23 فيفري 1985 المتضمن التنظيم المتعلق بالطرق السريعة .

_ الطرق التي لا تؤدي إلى الملكيات المجاورة .

_ الطرق التي تشمل في اتجاهي المرور على سبل متمايزة تفصل بعضهما ببعض عن شريط ترابي غير مخصص للمرور .

_ الطرق التي لا تتقاطع في مستواها مع أي طريق آخرأو سكة حديدية أو ممر الراجلين

ب _ شروط استغلال الطرق السريعة :

لا تتمتع الملكيات المجاورة بحق الدخول إلى الطرق السريعة[1] و يمنع المرور فيها على الراجلين و الفرسان ، و أصحاب الدرجات و كذلك الحيوانات و العربات المجرورة بوسائل غير ميكانيكية ، و المركبات ذات الدفع الميكانيكي التي لا تخضع للتسجيل ، و لا سيما الدرجات ذات المحرك و كل المجموعات التي تسير دون رخصة خاصة ، حسب قانون المرور و الجرارات الفلاحية و معدات الأشغال العمومية ، كما يمنع إعطاء دروس السياقة أو القيام بمباريات رياضية في الطريق السريعة،كما يمنع الدخول إلى الشريط الأوسط الفاصل بين سبل الطرق السريعة و الإقامة فيه[2] كما يجب أن يخصص الممر المهيأ على الشريط الأوسط الفاصل بين سبل الطريق السريع، بغية انتقال عمال مصلحة الطريق السريع و مصالح الأمن و لحماية المدنية دون غيرها.[3]

و نجد المشرع الجزائري وقع في خلط في استعمال المصطلحات بين الطريق السريع و الطريق السيار، رغم أن المصلحات الفرنسية كانت دقيقة حين يطلق على الطريق السريع(ROUTE EXPRESSE) و الطريق السيار (AUTOUROUTE) .

و بناءا عليه فان الطريق السريع يختلف حتما عن الطريق السيار ، فالطريق السيار هو أضخم مشروع خاضته الدولة الجزائرية في ميدان المنشآت فهو طريق مغاربي إفريقي و هو الجسر الرابط بين أوروبا و القارة الإفريقية، و بالتالي فهو طريق مغلق تتكفل بمتابعة

[1]-أنظر المادة 06 من المرسوم 85_36 السابق الذكر .
[2]- أنظر المادة 11 من المرسوم 85_36 نفسه .
[3] - أنظر المادة 12 من المرسوم نفسه.

انجازه الوكالة الوطنية للطرقات و لضمان حسن تسيير الشركة الجزائرية للطرق من خلال الامتياز و يساهم هذا الانجاز في [1]:

_ التقليل من ضحايا حوادث المرور .

_ تلبية رغبات المنتقلين من حيث الراحة و الأمن .

_ الربح المعتبر في مدة المسارات .

_ تخفيض تكلفة استغلال السيارات .

_ المساهمة في تطوير السياحة .

_ بعث الاقتصاد المحلي و الجهوي .

الفرع الثاني :التصنيف الوظيفي

لقد اعتد الفقه الفرنسي على التصنيف الوظيفي للطرق العامة و بالتالي تصنف الطرق العامة حسب وظيفتها وفقا لما يلي :

أ_ الطرق الرئيسية :هي طرق مزدوجة لا يفصل بينها جزيرة في الوسط أو المنتصف و تربط عواصم المحافظات و المدن الرئيسية و موانئ الجمهورية .[2]

ب _ طرق التخديم : تخدم هذه الطرق على خدمة الطرق الدولية و الرئيسية.

ج _ الطرق الموزعة : وهي إما طرق تصل إلى مراكز المحافظات بمراكز المدن و المناطق التابعة لها أو الطرق التي تصل مراكز المدن بالمناطق و النواحي .

د_ الطرق الزراعية :تكون هذه الطرق مزفتة أو ترابية تخدم الأراضي الزراعية و المنشات المائية.

هـ_ الطرق السياحية : يخدم هذا النوع من الطرق المناطق السياحية و المواقع الأثرية .

---

[1]- المداخلة عمر غول وزير الأشغال العمومية ، (الطريق السيار شرق – غرب 2005-2009 الملتقى الدولي ، فندق الشيراطون ، الجزائر،11 جوان 2005 ص 03 .)

[2] -WWW.THAWRA.ALWEHDA.GOV.SY , LE VENDREDUE 24 MARS 2017 .HEUR ;20 :30

الفرع الثالث : الشروط الواجب توافرها في الطرقات العمومية

يشترط في الطرقات العمومية من الناحية القانونية أن تتوفر على الشرطين التاليين :

أولا ـ أن يكون الطريق مملوكا للدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة المحلية

يجب أن تكون الأموال العامة و من بينها الطرق العامة مملوكة لشخص من أشخاص القانون العام ، فلا يجوز أن يكون ذلك الطريق مملوكا لأحد الأفراد ، أو أي شخص من أشخاص القانون الخاص مثل الشركات ، أو الجمعيات ولو كانت جمعية ذات نفع عام إلا إذا كانت الدولة قد قامت بنزع الملكية للمنفعة العامة.[1]

ثانيا ـ أن يكون الطريق مخصصا للمنفعة العامة

لا يكفي لإضفاء الصفة العمومية على الطرقات العمومية أن تكون مملوكة للدولة أو لأحد الأشخاص الاعتبارية المحلية ، و إنما يجب أن تكون مخصصة للمنفعة العامة ، أي يستعملها الجمهور استعمالا عاما مباشرا [2]

[1]- د حسن عبد الله حسن النظام القانوني للطرق العامة، دراسة مقارنة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، طبعة 2007 ص 55 .

[2]-د إبراهيم عبد العزيز شيحا ، الأموال العامة ، توزيع منشأة المعارف ، الإسكندرية ، طبعة 2002 ، ص 40 .

المبحث الثاني : تكوين الطرقات العمومية

تنص المادة 688 من القانون المدني على ما يلي : "تعتبر أموالا للدولة العقارات و المنقولات التي تخصص بالفعل أو بمقتضى نص قانوني لمصلحة عمومية ...."[1]

تنص المادة 26 من قانون الأملاك الوطنية على ما يلي : "تقام الأملاك الوطنية بالوسائل القانونية أو بفعل الطبيعة "

ومن خلال هاتين المادتين نستنتج أن المال العام سواء كان منقولا أو عقارا يدخل ضمن قائمة الأملاك الوطنية العمومية المخصصة للمنفعة العامة و هذا ما يقضي بالإدارة إلى اتخاذ سلسلة من الإجراءات القانونية الهادفة إلى تكوين الأملاك العمومية[2] وهذا ما سنوضحه من خلال المطالب التالية :

المطلب الأول : عملية الاقتناء.

المطلب الثاني : عملية التهيئة .

المطلب الثالث : عملية الإدماج.

[1] - المادة 688 من القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 ، المتضمن القانون المدني .
[2]- ميلود بوخال،قصور التشريع في مجال تخصيص الأملاك العامة ، المجلة المغربية للإدارة المحلية و التنمية،عدد 09 ، المغرب،سنة 1994 ، ص 20 .

المطلب الأول : عملية الاقتناء

يقصد بعملية الاقتناء الفعل أو الحدث المعين الذي يترتب عليه التملك القبلي للملك الذي يجب أن يدرج في الأملاك الوطنية العمومية أي كان نوعها[1] ، فإذا كان الملك العمومي مملوك للأشخاص الخاصة فان الشخص المعنوي العام يكتسب المال العام إما بالطرق المنصوص عليها في القانون المدني آو بما له من امتيازات السلطة العامة ، تنص المادة 26 من قانون الأملاك الوطنية فقرة 02 " يتم اقتناء الأملاك التي يجب ان تدرج في الأملاك الوطنية بعقد قانوني طبقا للقوانين و التنظيمات المعمول بها حسب التقسيم التالي:

_ طرق الاقتناء التي تخضع للقانون الخاص : العقد ، التبرع ، التقادم ، الحيازة .

_ طريقتان يخضعان للقانون العام نزع الملكية و حق الشفعة .

و من هنا ندرس كل من وسائل القانون الخاص و العام على حدى :

الفرع الأول : وسائل القانون الخاص

قد تلجأ الدولة أو إحدى الأشخاص الإقليمية في سبيل اكتسابها للأملاك الوطنية إلى

طرق مستقاة من القانون الخاص و المتمثلة في : العقد ، التبرع ، التبادل ، الحيازة كما أن المادة 48 من قانون الأملاك الوطنية تضيف حالة الأملاك الشاغرة و هذا ما سنتناوله بالتفصيل على النحو التالي :

أولا _ العقد : هو الشراء في نية قصد المشرع الجزائري ، و حيث تتعامل الإدارة مع أحد الأشخاص الخاصة على أساس التراضي ووفق قاعدة العقد شريعة المتعاقدين[2] و بالتالي لا تبرز الإدارة في هذه الحالة بمظهر السيادة و السلطان ، لكن ينبغي أن لا يضر التصرف بالمصالح العمومية التابعة للدولة ، و تحقيقا لذلك تتدخل إدارة الأملاك الوطنية في تحقيق عملية الاقتناء ، أما عملية شراء العقارات و الحقوق العقارية من المصالح و

[1]- السعيد محمد،النظام القانوني للأموال العامة ، مرجع سابق، ص230 .

[2]- د- يحياوي أعمر-الوجيز في الأموال الخاصة التابعة للدولة و الجماعات المحلية ، دار هومة ،الجزائر ، طبعة 2004 ، ص41 .

الهيئات المحلية فيكون في إطار القواعد المحددة في فالقانون الأملاك الوطنية و قانون الولاية ، و قانون البلدية ، فإذا كان العقار واقعا في المحيط العمراني ، فان عملية اقتناءه تكون عن طريق الوكالة المحلية للتسيير و التنظيم العقاري الحضري ، أما إذا كان واقعا خارج الإقليم فان عملية الاقتناء تكون بواسطة أجهزة الهيئة المحلية المعنية .

ثانيا – التبرعات: حتى يتم التبرع بالشكل الصحيح ، اشترط المشرع الجزائري أن يصب التصرف في شكل رسمي و ذلك تحت طائلة البطلان[1] ، إذ يتوجب على من أراد التبرع للدولة ممثلة في الوالي المختص أن يصرح بذلك أمام الموثق و يقوم هذا الأخير بتحويل الملف إلى الوزير المكلف بالمالية بصفته ممثلا للدولة الذي يأمر إدارة أملاك الدولة المختصة بدراسة الملف و تحديد أهمية موضوع التبرع و أن يتخذ قراره في أجل 03 أشهر ابتداء من تاريخ الإرسال[2].و في حال ما إذا كان التبرع غايته الإضرار بالورثة أو كان المتبرع فاقد للأهلية فيتعين على الوزير رفض التبرع .

أما بالنسبة للتبرعات التي تقدم للجماعات المحلية فيختص المجلس الشعبي المعني بقبولها أو رفضها ،

ثالثا _التبادل : التبادل أو المقايضة كما اصطلح عليه المشرع في القانون المدني و الذي عرفها كما يلي :[3]

"المقايضة عقد يلتزم به كل من المتعاقدين ، أن ينقل إلى الآخر ، على سبيل التبادل ملكية مال غير النقود"[4] بينما نجد قانون الأملاك الوطنية قد حصر عملية التبادل بين الأشخاص العامة و الخواص في العقارات فقط .

---

[1]-المادة 16و 15 من الأمر رقم 75-74 المؤرخ في 12 نوفمبر1975 ،المتضمن إعداد مسح الأراضي العام و تأسيس السجل العقاري، جريدة رسمية 92 .

[2]- أنظر المادة 73 من القانون 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالأملاك الوطنية ج ر عدد 52، المعدل و المتمم .

[3]- د محمد حسنين ،عقد البيع في القانون الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر ،الطبعة الخامسة ،سنة 2006، ص ،234 .

[4]- أنظر المادة 413 من الأمر رقم 75-58 السابق الذكر ,

غير أن التبادل المنصوص عليه في قانون الأملاك الوطنية يقتصر فقط على العقارات سواء بالنسبة للأملاك الوطنية الخاصة التابعة للدولة أو إلى الجماعات المحلية و قد يكون التبادل بمبادرة من المصلحة العامة و في هذه الحالة يقوم الجهاز المختص بتقديم طلب تبادل ، مصحوبا بالأوراق الثبوتية المتعلقة به إلى السلطة الوصية والتي بدورها ترسل الملف إلى الوزير المكلف بالمالية ، مرفقا بمذكرة توضيحية تبرر عملية المبادلة .

كما يجب شهر عقد التبادل و تسجيله لدى المحافظة العقارية حتى يكتسب العقار محل التبادل .

رابعا ـ الحيازة : لم يتعرض المشرع الجزائري لتعريف الحيازة ، و لا حتى القانون المدني الذي اكتفى بذكر أحكامها و أثارها ،و على الرغم من اعتبار قانون الأملاك الوطنية ، الحيازة كطريقة من طرق اقتناء الأملاك الوطنية العمومية الواردة في المادة 26 منه إلا أننا نجد أن هذا القانون يخلو من أحكام الحيازة ، و الذي اعتبر الحيازة من الطرق التي تخضع للقواعد العامة .

فالحيازة هي وضع اليد على الشيء أو على الحق و السيطرة عليه سيطرة فعلية و الانتفاع به و استغلاله بكافة الوجوه المادية، على أنتكون السيطرة بنية الظهور بمظهر الملك أو صاحب الحق.[1]

خامسا – الشغور : تعتبر التركة شاغرة كليا أو جزئيا في حالة :

انعدام المالك أو الوارث أو إهمال التركة ، أو حالة تخلي أحد الورثة عن حصته ، أو أملاك المفقودين [2]

و عليه يحق للدولة مباشرة إجراءات الشغور المقررة قانونا[3] ،كما يتعين على الوالي المختص إقليميا في حالة تخلي أحد الورثة عن حصته في التركة ، أن يودع عريضة لدى الجهة القضائية المختصة و يطلب فيها إثبات التخلي ، ولا يكون تسليم الملك إلا

[1]- د عدلي أمير خالد اكتساب الملكية العقارية بالحيازة دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية ،د ط ، ص، 45 .
[2]- د حمدي باشا عمر و زروقي ليلى، المرجع السابق ،ص 243 .
[3]- د محمد باوني ،محاضرات في المواريث و تمارين محلولة ، منشورات مكتبة إقرأ ، طبعة 2011 ، قسنطينة ، ص 11 .

بعد صدور حكم قضائي[1] ،كما يمكن للوالي أن يرفع دعوى إلى القضاء لطلب النطق بالفقد أو لاستصدار حكم بموت المفقود ، و بعد أن يصير الحكم نهائيا تؤول التركة إلى الدولة[2] .

الفرع الثاني : وسائل القانون العام

حددت المادة 26 من قانون الأملاك الوطنية طرق اقتناء الأملاك الوطنية و ذكرت طريقان استثنائيان هما :

أولا ـ نزع الملكية : عنى المشرع الجزائري بنزع الملكية للمنفعة العامة ، بحيث خصها بقانون يحدد قواعدها[3] و عمل على تعديله تفاديا لأي عيب و قد عرف المشرع الجزائري نزع الملكية في نص المادة 02 من قانون الأملاك الوطنية بأنها : "طريقة استثنائية لاكتساب أملاك أو حقوق عقارية و لا يتم إلا إذا أدى إلى انتهاج كل الوسائل الأخرى إلى نتيجة سلبية "

و يعرفه الفقه بأنه :"حرمان مالك العقار من ملكه جبرا للمنفعة العمومية ،ة نظير تعويض مما يناله من ضرر"[4]

ومن هذين التعريفين نستنتج ما يلي :

01 – نزع الملكية إجراء إداري : بمعنى أنه إجراء تقوم به السلطة الإدارية المختصة و إن كان من الجائز أنة يكون المستفيد من قرار نزع الملكية أحد أشخاص القانون الخاص و ذلك لما يحققه نشاطه من مصلحة عامة .

02 ـ نزع الملكية إجراء استثنائي : أي أن الإدارة ملزمة قبل اللجوء إلى إجراء نزع الملكية باللجوء إلى الطرق الرضائية ، كالشراء بالتفاوض مع أصحاب العقارات محل نزع الملكية [1] .

[1]- أنظر المادة 53 من القانون رقم 90 -30 السابق الذكر .
[2]- بحباوي أعمر، المرجع السابق .44 .
[3]- القانون رقم 91-11 المؤرخ في 27 أفريل 1991 يحدد القواعد المتعلقة بنزع الملكية من أجل المنفعة العمومية ، جريدة رسمية رقم 21 .
[4]-د – حسين عثمان محمد عثمان ، أصول القانون الإداري ،دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، سنة 2004 ، ص 361 .

03 _ أن لا يرد نزع الملكية إلا على عقار: اشترط المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي أن يرد نزع الملكية للمنفعة العمومية على العقارات فقط دون المنقولات ، كما يمكن أن يكون محل لنزع الملكية للمنفعة العمومية حقوق عينية عقارية[2] .

أما عن إجراءات عملية نزع الملكية للمنفعة العامة فتتمثل حسب نص المادتين 03 و 29 من القانون المتعلق بنزع الملكية للمنفعة العامة في ما يلي :

أولا _ التصريح بالمنفعة العامة : هو إجراء يتأكد بمقتضاه من مدى توفر ركن المنفعة العامة للمشروع المراد تحقيقه ،و يفتح التحقيق بقرار من الوالي المختص إقليميا ، الذي يعين في الوقت نفسه لجنة تحقيق ، و بعد تأكيد لجنة التحقيق على المنفعة العامة يعلن عن ذلك إما بقرار وزاري مشترك في حالة كون الملكية تقع في إقليم أكثر من ولاية و إما بقرار الوالي إذا كان الملك واقع في إقليم ولاية واحدة و يلصق القرار في مقر البلدية و ينشر في الجريدة الرسمية ،و يبلغ للمخاطبين به[3]

أما بالنسبة لعمليات انجاز البنى التحتية ذات المنفعة العامة و البعد الوطني يصرح بالمنفعة العمومية بموجب مرسوم تنفيذي الذي يبين أهداف العملية ، و مثال ذلك الطريق السيار شرق – غرب حيث تم التصريح بالمنفعة العمومية للعملية بموجب المرسوم التنفيذي 05-271 المؤرخ في 25 جويلية 2005 ، فحددت المادة 02 منه الأملاك العقارية الحقوق العينية العقارية المستعملة مسلكا للطريق.

ثانيا _ تحديد قائمة الأملاك المعنية : يعين الوالي خبيرا عقاريا معتمدا خلال 15 يوما التالية لنشر قرار الإعلان عن المنفعة العامة للقيام بالتحقيق حول الأملاك المراد نزعها و بيان ملاكها .

---

[1]- حنان ميساوي ، آليات حماية الأملاك الوطنية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام ،كلية الحقوق ،جامعة أبي بكر بلقا يد ، تلمسان ، السنة الجامعية ،2014-2015 ، ص 179 .

[2]- د مازن راضي ليلوا ،القانون الإداري،دار الجامعية الجديدة للنشر، طبعة 2004 ، ص ، 146 .

[3]- بوذريعات محمد ، نزع الملكية للمنفعة العمومية ،مذكرة ماجستير،كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2001-2002 ، ص 04 .

ثالثا : تقرير تقويم العقارات : بعد إعداد الخبير العقاري مخطط القطع المزعم نزع ملكيتها يحيل الوالي ملف نزع الملكية إلى إدارة أملاك الدولة قصد تقويم الأملاك موضوع النزع وفقا لقانون العرض و الطلب .

رابعا – قرار التنازل عن الأملاك و الحقوق موضوع نزع الملكية : بناءا على التقرير التقويمي الذي تعده إدارة أملاك الدولة يصدر الوالي المختص إقليميا قرار التنازل الذي يتضمن البيانات التالية[1]:

قائمة العقارات .

–هوية الملاك أو أصحاب الحقوق

–مقدار التعويض و طريقة حسابه

و يبلغ القرار لكل مخاطب به ، مع دعوته لأخذ المبلغ المودع في خزينة ولايته ،و عند عدم اقتناعه سواء بقرار التنازل أو بمقدار التعويض ن له مدة شهر لتقديم طعنه أمام القضاء الإداري.

خامسا ـ قرار نزع الملكية : يمكن للوالي اتخاذ هذا القرار في الأحوال التالية

– إذا أنقص ميعاد الطعن

– إذا لم يتعرض المخاطب

– إذا صدر قرار قضائي نهائي لصالح الهيئة القائمة بالنزع .

– وبعد إصدار القرار يتعين على الإدارة تبليغه للمخاطبين به و المستفيدين منه ، مع نشره و تسجيله ، ويشهر العقد مجان[2]

[1]- د، شامة سماعين،النظام القانوني للتوجيه العقاري، دار هومة ، الجزائر ، طبعة ، 200' ، ص ،234 .

- fhillipegodffirn.droit administratif des biens,7eme édition, Armand colin, paris,2005,p3611

– ثانيا–حق الشفعة : تعتبر الشفعة طريقة من طرق اكتساب الملكية التي نص عليها القانون المدني الجزائري، و عرفها في المادة 794 منه كما يلي :

"الشفعة رخصة تجيز الحلول محل المشتري في بيع العقار "

– وينشأ حق الدولة و الجماعات المحلية في الشفعة بغية توفير الحاجات ذات المصلحة العامة و المنفعة العمومية[1] ، فإذا باع أحد الأفراد عقار لفرد آخر ، حق للدولة أو إحدى الجماعات المحلية أن تحلا محل المشتري لقاء دفع ثمن هذا العقار و تعتبر هذه الأشخاص العامة شفعاء ممتازين إذ يأتون في المرتبة الأولى بالمقارنة مع الشفعاء الآخرين الذين يخضعون للقانون الخاص[2] .

[1]- أنظر المادة 71 من القانون رقم 90-25 المؤرخ في 18 نوفمبر 1990 ،المتضمن القانون العقاري ، المعدل و المتمم .
[2]- عيسوصنية ، الاقتناء كوسيلة لتكوين أملاك الدولة الخاصة في التشريع الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، قسم الحقوق ، تبسة ، 2015 ، ص ، 33 ،34 .

المطلب الثاني : عملية التهيئة

إن نزع ملكية عقار ما أو اقتناءه بالتراضي قصد جعله طريقا يطلب قلع أشجاره و أحجاره إجراء أعمال تسوية التربة والقيام بالبناء ، و التزود بكل ما هو لازم عادة[1]

إن إحداث منشات جديدة في مثل هذه الحالات و غيرها تعهد الإدارة بتنفيذها بأجهزة خارجية بسبب عدم قدرة أجهزة الإدارة الفنية على القيام بها، مما يدفعها إلى التعاقد مع المختصين من أفراد القانون الخاص للاضطلاع بمسؤوليات التنفيذ لحسابها و هو ما يطلق عليه عقد الأشغال العامة[2] .

الفرع الأول : تعريف عقد الأشغال العامة

يعرف الأستاذ أندري دلوبادير عقد الأشغال العامة أنه عقد إداري بموجبه يكلف شخص عام مقاول لتنفيذ شغل عام مقابل ثمن[3] .

و يعرفه الدكتور محمد الطماوي " انه اتفاق بين الإدارة و إحدى الأفراد أو الشركات بقصد القيام ببناء أو ترميم أو صيانة عقار لحساب شخص معنوي عام و بقصد تحقيق منفعة عامة في نظير المقابل المتفق عليه ووفقا للشروط الواردة بالعقد "[4]

وعرفه مجلس الدولة الفرنسي كمنا يلي " عقد الأشغال العامة هو عقد الأشغال المتعلقة بالعقار و الذي يتم تنفيذه عن طريق شخص من أشخاص القانون العام أو لحسابه و ذلك لتحقيق النفع العام[5]

الفرع الثاني : النظام القانوني لعقد الأشغال العامة .

يستمد النظام القانوني لعقد الأشغال العامة مصدره من النصوص التشريعية و التنظيمية حيث تتضمن هذه النصوص جزء كبير من النظام القانوني لعقد الأشغال العامة[6] ، و الجدير

---

[1]- عبد الرسول عبد الرضا ، أموال الدولة العامة و الخاصة ، مجلة الحقوق ، السنة 22 ،العدد 02 يونيو 1998 ، ص 224 .

[2]- قريشي أنيسة سعاد ، النظام القانوني العام لعقد الأشغال العامة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق ،جامعة الجزائر ،2001-2002 ، ص 04

[3]- andré de loubader,traité du droit administratif des biens,11eme édition l.g .d.j ,paris , 1998 ,p,462

[4] - -محمد سليمان الطماوي ، الوجيز في القانون الاداري ،دراسة مقارنة ، دار الفكر العربي ، طبعة 1979، ص 625 .

[5]- André de laubadere , op cit ,p 463 .

[6] - قريشي أنيسة سعاد ، المذكرة نفسها ، ص 71 .

بالذكر أن هذه النصوص لا تقتصر على عقود الأشغال العامة فقط بل تنطبق على عقود التوريد و الخدمات ، و كذلك دفاتر الشروط التي تتضمن قواعد و أحكام تضعها الإدارة مسبقا و بإرادتها المنفرة ، بما لها من امتيازات السلطة العامة حتى تطبق على عقودها مراعاة للمقتضيات المصلحة العامة و تتخذ الأشكال التالية: [1]

– البنود الإدارية العامة : وهي الدفاتر المطبقة على كل أنواع الصفقات الموافق عليها بموجب قرار وزاري مشترك .

– دفاتر التعليمات المشتركة : تحدد الترتيبات التقنية المطبقة على كل الصفقات المتعلقة بنوع واحد .

– دفاتر التعليمات الخاصة : و هي التي تحدد الشروط الخاصة لكل صفقة .

الفرع الثالث : عناصر عقد الأشغال العامة

إن القاسم المشترك بين التعريفات السابقة هو توفر العناصر التالية في عقد الأشغال العامة :

أولا _ موضوع العقد يجب أن يكون عقارا : أي يجب أن ينصب عقد الأشغال العامة على إنشاء أو ترميم أو صيانة أحد العقارات العامة ، فإذا انصب العقد على منقول حتى و لو كان من الأموال العامة ، لم يكن ثمة أشغال عامة و لا يؤثر في ذلك مطلقا ضخامة المنقول [2].

ثانيا – أن تتم الأعمال لحساب شخص معنوي عام : و يقصد بهذا العنصر أن العمل يكون لحساب شخص معنوي عام ، و لا يشترط أن يكون العقار محل التعاقد مملوكا لشخص معنوي عام ،بل يكفي أن يتم العمل لحسابه فإذا كان العمل قد تعم في عقار خاص و لكن لحساب شخص عام كان العقد عقد أشغال عامة

[1]- د بعلي محمد الصغير ، العقود الإدارية ، دار هومة ، عنابة ، الجزائر ،طبعة ، 2004 ، ص ، 18، 19 .

[2]- Gustavepeiser , op cit ,p 266

ثالثا _ القصد منه تحقيق منفعة عامة : إذ لا يستلزم أن تتم هذه الأشغال على عقار يدخل في نطاق الدومين العام ، و لا أن يكون مخصص لمرفق عام بل يكفي أن يرد العمل على عقار مخصص لنشاط ذو طابع عام .

الفرع الثالث : عناصر عقد الأشغال العامة

لا توجد طرق عامة و موحدة لإبرام عقد الأشغال العامة [1]، لكن في مجال تهيئة الطريق و جعله ملائما للهدف المسطر له تتبع الإدارة الأسلوبين التاليين :

أولا _ أسلوب الصفقات العمومية : لبناء و تجهيز طريق وطني ، ولائي ،و بلدي تعمد السلطات المختصة[2] إلى إبرام صفقة عمومية ،و تبرم وفقا لإجراء المناقصة التي تعتبر القاعدة العامة أو الإجراء بالتراضي كحالة استثنائية و قد ألزم المشرع الجزائري الإدارة باحترام مبدأ الحرية، المنافسة و المساواة ، سرية العطاءات ، و الشفافية، و ذلك حماية للمتعاقد و المصلحة المتعاقدة وغني عن البيان أن المناقصة إجراء يستهدف الحصول على عروض من عدة متعهدين متنافسين مع تخصيص الصفقة للعارض الذي يقدم أفضل عرض ، و يمكن أن تكون المناقصة دولية و وطنية ، مفتوحة أو محدودة ، أما فيما يخص أشغال الطرق العمومية تكون محدودة و يمر إبرام الصفقة عن طريق المناقصة بعدة إجراءات و التي تتمثل في التدابير التالية :

ا–الإعلان : إعلام المعنيين بالموضوع مما يفسح المجال للمنافسة بينهم و يحرر بالغة الوطنية و بلغة أجنبية واحدة على الأقل و ينشر في الجريدة الرسمية لصفقات المتعامل العمومي

ب–التقدم بالعطاءات : بعد الإعلان عن الصفقة بتقدم المتعهدون بعطاءاتهم و عروضهم إلى الجهة المختصة و تتخذ أجالها تبعا لعناصر معينة[3] ، كمالا استوجب المشرع أن تشمل التعهدات المقدمة للمصلحة المتعاقدة على رسالة التعهد و التصريح بالاكتتاب محررا طبقا

[1]- دوار جميلة ،النظام القانوني للطرقات في التشريع الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير ،المركز الجامعي ، سوق أهراس ، 2007-2008 ، ص 40 ،

[2]- السلطات المختصة هي : الوزير بالنسبة للطريق الوطني ،الوالي بالنسبة للطريق الولائي ،رئيس المجلس الشعبي البلدي بالنسبة للطريق البلدي .

[3]- د – بعلي محمد الصغير ، العقود الإدارية ، المرجع السابق ، ص ،41،42 .

لدفتر الشروط ، على أن ترفق بوثائق تتعلق بوضعية المتعهد بمختلف النواحي الإدارية و المالية و القضائية

ج_ مرحلة فحص العروض و العطاءات : في هذه المرحلة تفرز العروض و ترتب من قبل لجان مختصة مستحدثة في إطار الرقابة الداخلية و هي لجنة فتح الأظرفة[1]و تقويم العروض ، تتمثل مهمة لجنة فتح الأضرفة في إثبات تسجيل العروض في سجل خاص و إعداد قائمة حسب ترتيب و صولها ، مع توضيح المبالغ المقترحة ثم إعداد وصف مختصر للوثائق التي يتكون منها التعهد وأخيرا تحرير محضر الجلسة موقع عليه من جميع الأعضاء[2] و عند انتهاء لجنة فتح الأضرفة من مهامها تحال العروض إلى لجنة تقويم العروض التي يعين أعضاءها مسؤول المصلحة المتعاقدة و تتكون من أعضاء مؤهلين يختارون لكفاءتهم و تتلخص مهامها في إقصاء العروض العير مطابقة لموضوع الصفقة ، و تحليل البقية على أساس المعايير المحددة في دفتر الشروط .

د– إرساء المناقصة : بعد عملية التقويم ترسى الصفقة على المتقدم بأفضل عرض حسب المعايير التي يتم الاستناد إليها عند اختيار المتعاقد .

هـ – اعتماد الصفقة : حتى يكون قرار إرساء المناقصة منتجا و مولدا لأثاره القانونية فلا بد من اعتماده و المصادقة عليه من الجهات المسؤولة أو الجهات الوصية بالنسبة للجماعات المحلية.

ولقد أخضع المشرع الجزائري صفقات المصلحة المتعاقدة قبل تنفيذها لأنواع من

الرقابة نظرا للأهمية البالغة التي تكتسيها هذه العقود من الناحية المالية من جهة و من جهة أخرى ما تحمله من مصلحة عامة ، و بعد إبرام الصفقة من طرف السلطات المختصة و وفقا للطرق المنصوص عليها في التشريع المعمول به .

تدخل الصفقة حيز التنفيذ و التطبيق منتجة لأثارها و نتائجها القانونية فيما يتولد عنها من حقوق و التزامات تسري حال الطرفين .

[1]- دوار جميلة ، المذكرة السابقة .

فيلتزم المتعاقد ببناء و تهيئة الطريق العمومي وفقا لما ورد في بنود العقد ، و يحق له مطالبة الإدارة بالوفاء بالتزاماتها التعاقدية و لعل أبرزها الحق في الحصول على المقابل المالي [1].

أما بالنسبة لإجراء التراضي فهو إجراء استثنائي ، حيث يتم منح الصفقة للمتعامل المتعاقد واحد دون الدعوى الشكلية إلى المنافسة .

إذا كان تشييد الطرق الوطنية و الولائية و البلدية يخضع لقانون الصفقات العمومية ، فان انجاز و تهيئة الطريق السيار خضع لأسلوب أخر في الأشغال و يعرف هذا الأسلوب ب BOT[2]

ثانيا : أسلوب BOT

عرف هذا النظام أول مرة في بريطانيا ، حيث تعمد السلطة الملكية آنذاك عملية انجاز القنوات للخواص مقابل رسوم تقتطع من المنتفعين ، ثم التنازل عن ملكيتها في مرحلة لاحقة للخواص الذين التزموا بشروط الانجاز[3] ،و مع مطلع القرن العشرين تغيرت النظرة إلى هذا الأسلوب و أصبح يصب اهتمامه على المرافق العامة ما أدى إلى ظهور طابع الإدارة و التسيير ، فأصبح الشخص الملتزم يتكفل بإدارة و تشغيل أحد المرافق العامة لمدة معينة مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين ، بعد ذلك تغيرت النظرة إلى هذا الأسلوب و أصبحت النظرة الجديدة لعقود BOT ترتكز على البناء و الاستغلال معا و عرف هذا الانجاز العديد من التطبيقات خاصة في مجال الطرق بما فيها الطريق السيار.

01 – تعريف أسلوب BOT: هو عقد يكلف بمقتضاه شخص من أشخاص القانون العام شخص معنوي أخر خاضع للقانون الخاص ، بتنفيذ أشغال عامة مقابل أن يكون للملتزم الحق في استغلال المنشأة المنجزة فترة من الزمن ، و اقتضاء رسوم من المنتفعين .[4]

02 _خصائص أسلوب BOT:اعتمدت معظم الدول على آليات جديدة من

[1]- دوار جميلة ، المذكرة السابقة ، ص،44 .
[2]- د نصارجابر جاد ، عقود البوت و التطور الحديث لعقد الالتزام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2002 ، ص ، 50 .
[1]- yvesgaudemet , droit administratif des biens,18eme édition Dalloz , paris 2005, p405 .
[4]- مداخلة غول عمر ، المداخلة السابقة من الملتقى السابق ، ص، 09 .

اجل تطوير و تمويل مشاريعها الكبرى ،و ذلك باشتراك القطاع الخاص في الاستثمار ومن بين هذه الآليات يحتل أسلوب BOT مكانة مهمة في هذا الميدان وذلك للمزايا التي يتحلى بها و من بينها :[1]

-يساعد على تحديد سعر الرسوم على الخدمة المقدمة ، و يلزم مستعمل المنشأة بالدفع بدل من دفع الضرائب

-يوفر البديل للتسيير الإداري المعتاد و تعويضه بمنطق المؤسسة الذي يعتمد على الصرامة في التسيير و الإبداع التكنولوجي .

- يساعد على تقديم خدمات ذات نوعية في مجال الانجاز و الاستغلال.

ومن المتعارف عليه أن انجاز الطريق السيار شرق – غرب يتطلب غلاف مالي ضخم مما دفع بالسلطة الإدارية المختصة إلى اعتماد أسلوب BOT تخفيفا على الخزينة العمومية ، و قد جاء الإطار القانوني للعملية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96- 308 المؤرخ في 18 سبتمبر 1996 المتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة، حيث يخضع انجاز هذا الطريق و ملحقاته إلى منح الامتياز كما نص عليه هذا المرسوم ، و ذلك لكل شخص معنوي خاضع للقانون العام أو الخاص الذي يقدم طلبا بذلك وفقا لشروط وتعليمات دفتر الأعباء النموذجي[2] ، و يكون منح هذا الامتياز موضوع اتفاقية بين الوزير المكلف بالطرق السريعة الذي يتصرف لصاحب الدولة ،و بين صاحب الامتياز ، و يصادق على هذه الاتفاقية بمرسوم يتخذ في مجلس الحكومة بناءا على تقرير مشترط بين الوزراء المكلفين على التوالي بالداخلية ، المالية و الطرق السريعة ،و تنشر الاتفاقية و دفتر الأعباء في الجريدة الرسمية .

وبناءا على ذلك ندرس هذه الأحكام على النحو التالي :

أ- وعاء الامتياز: يسري الامتياز على جميع الأراضي و المنشات الكبرى الضرورية لبناء مقاطع الطريق السريع ،كما يسري على جميع التجهيزات الملحقة الضرورية مباشرة للطريق السريع ،و لخدمة المستعملين و المنجزة لهدف تحسين الاستغلال و يقوم

[1] د الكندي عبد الله طالب محمد ،النظام القانوني لعقود البوت ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،2009 ، ص ،24 .
[2] - المادة 02 ، فـ01 ، من المرسوم التنفيذي 96 -308 المؤرخ في 18 نوفمبر1996 المتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة .

صاحب الامتياز ببناء أجزاء الطرق التي يقطعها الطريق السريع حتى و إن كانت لا تشكل جزء منه ،و كذلك بالنسبة للمحاولات الرابطة بين الطرق السريعة .[1]

ب–حقوق صاحب الامتياز :

– الحق في تعديل وعاء المنشات الكبرى و التجهيزات التي تدخل ضمن وعاء الامتياز شريطة ألا ينجم عنها أي مساس جوهري بقوام الامتياز.

– الحق في اكتساب جميع الحظائر و ورشات العمل التابعة لصاحب الامتياز و الضرورية لبناء أجزاء الطريق .

الحق في استلام جميع الأراضي و المنشات الكبرى لبناء مقاطع الطريق و ذلك بموجب محاضر مصحوبة بكشوف وصفية و جميع المخططات الضرورية لبيان حدود الامتياز[2]

ج– حقوق الإدارة :

–إلزام الشركة صاحبة الامتياز و على نفقتها و مسؤوليتها بتنفيذ جميع الدراسات و الإجراءات و الأشغال و العمليات المالية المرتبطة بهذا الامتياز و أن تخضع لشروط دفتر الأعباء و الوثائق الملحقة به بالنسبة للبناء.[3]

–الحق في إلزام الشركة صاحبة الامتياز بضمان تمويل جميع العمليات الخاصة ببناء مقاطع الطريق .

–من حق الإدارة أن يسلمها مانح الامتياز دراسات التعريف والدراسات الخاصة بالمشاريع التمهيدية و المفصلة المعدة من طرفه بغية ضبط التفاصيل .[4]

–حق الإدارة في إلزام صاحب الامتياز باحترام جميع التنظيمات الموجودة و أن يتدخل فيما يخص الأشغال المراد تنفيذها عند الاقتضاء في الأملاك العمومية .

[1] - المادة 01 ، ف ،01 ،من دفتر الأعباء النموذجي الملحق بالمرسوم التنفيذي 96- 308 ، المرسوم نفسه .
[2]- المادة 04 ، ف ،01 ، من المرسوم نفسه .
[3]- المادة 04 ، من الاتفاقية الملحقة بالمرسوم التنفيذي 96-308 ، السابق الذكر .
[4]- المادة 03 ف 01 ، من الاتفاقية الملحقة بالمرسوم نفسه .

المطلب الثالث : عملية الإدماج

يقصد بعملية الإدراج في الأملاك الوطنية ، بأنها العمل القانوني أو الواقعي ، الذي يترتب عليه مد صفة العمومية إلى الشيء ، على أساس ضمه إلى نطاق الأملاك العمومية[1]،و تكون عملية إدماج الطرقات في الملك العمومي الاصطناعي بإتباع إجراء الاصطفاف على النحو التالي :

الفرع الأول : تعريف الاصطفاف

يعتبر الاصطفاف الآلية التي وضعها المشرع الجزائري لضبط حدود الأملاك الوطنية الاصطناعية في مجال الطرق العمومية ، و عرفه المشرع الجزائري من خلال القانون 90-30 المعدل و المتمم في نص مادته 30 "هدف الاصطفاف هو إثبات تعيين الحدود الفاصلة بين الطرق العمومية و الملكيات المجاورة .

الفرع الثاني : مراحل الاصطفاف

نصت المادة 30 من قانون الأملاك الوطنية على أنى عملية الاصطفاف تكون على مرحلتين هما :

أولا -المخطط العام للاصطفاف : وهو مخطط له طابع تخصيص يحدد عموما حدود أحد الطرق أو حدود مجموعة من الطرق ،و يكون إجباريا في الطرق الموجودة داخل التجمعات السكانية ،و يتحدد على أساس أدوات التهيئة و التعمير الموافق عليها قانونا ، و يعتبر القرار الإداري الصادر باعتماد المخطط العام للاصطفاف قرار منشئ للحدود بين الطرق التي تتضمنها الملكيات المجاورة ، و لا يقيدها في هذا المجال إلا قيد ابتغاء تحقيق المصلحة العامة ، و يسبق وضع المخطط العام للاصطفاف إجراء تحقيق راداري من طرف السلطة الإدارية المختصة يستهدف تحديد موقع الخطة الجغرافية ، الرسومات الهندسية و التقنيةُ و تطبيق ميداني لتفصيل الخطة على أرض الواقع[2].

[1]- د محمد فاروق عبد المجيد ، المركز القانوني للمال العام ، ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر ،سنة 1984 ، د ط .ص 20 .
[2]- عايلي رضوان ،إدارة الأملاك الوطنية ، مذكرة ماجستير ،كلية الحقوق ،جامعة الجزائر ،2005-2006 ،ص ، 286 .

ثانيا – مخطط الاصطفاف الفردي : يعرف بأنه إجراء له طابع تصريحي يبين للمجاورين حدود أملاكهم و حدود الطريق ، و يكون إجباريا بالنسبة للطرق المتواجدة داخل التجمعات السكانية، وهو قرار تصدره السلطة المختصة أي اللجنة التقنية على مستوى البلديات أو الولايات ، بناءا على طلب أحد الملاك المجاورين لإعطائه خط الحدود الفاصل بين ملكه الخاص و الطريق العالم [1].

نجد المشرع الجزائري عند دمجه للطرقات في نطاق الأملاك الوطنية الاصطناعية ، حيث اعتبر أن ذلك سبيله قرار الاصطفاف المعين لحدود الطريق العام ، في حين أن هذا الإجراء سابق لقرار تخصيص المال للنفع العام ، وبهذا يصبح قرار تخصيص المال للنفع العام و الاستعمال المباشر هو الشرط الأساسي لدمج طريق في نطاق الأموال العامة الاصطناعية ، بينما يبقى الاصطفاف شرط مكمل لإجراء التخصيص و بالتالي بمكن القول أن التخصيص هو الأصل بينما الاصطفاف هو الفرع و ليس العكس كما جاء في القانون .

و اخبرا يمكن القول أن عملية إدماج الطريق في الملك العمومي الاصطناعي تتحقق بعاملين هما : تملك الشخص العام للمال العام ، و تخصيصه للاستعمال العام.

[1]- يحياوي اعمر،نظرية المال العام ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة 2004 ،ص ، 39 .

المبحث الثالث : قواعد استعمال الطرقات العمومية

إن الهدف من اقتناء الأملاك الوطنية العمومية و تكوينها هو تمكين الجمهور من استعمال الأملاك و الانتفاع بها و جعلها في خدمة المصلحة العامة و تمكين المرفق العمومي المخصصة له من أداء مهمته .

حيث يخضع استعمال الأملاك الوطنية العمومية للطريق قواعد العامة لتسيير الأملاك الوطنية أين تتمتع السلطة الإدارية المختصة بسلطة إدارة هذه الأملاك بغرض حمايتها و لا يتم أي شغل لها إلا في ظل احترام النظم القانونية المفروضة و يستثني من هذا الحكم الاستعمال العادي المسموح به لعامة الناس و لقد ساير المشرع الجزائري العديد من التشريعات المقارنة فيما يتعلق احدهما بقواعد استعمال الملك العام للطريق استعمالا جماعيا و الأخر بقواعد استعمال الملك العام للطريق استعمالا خاصا و هذا ما سنوضحه من خلال المطلبين التاليين :

المطلب الأول : الاستعمال العمومي للطرقات العمومية .

المطلب الثاني : الاستعمال الخاص للطرقات العمومية .

المطلب الأول : الاستعمال العام المباشر للطرقات العمومية

يقصد به اشتراك جميع الأفراد في استعمال الأملاك الوطنية العمومية ، دون تحديد لشخصية المستعمل ودون الحاجة إلى إتباع إجراءات معينة كالحصول على تصريح أو ترخيص قبلي .

ويستمد الاستعمال العام المباشر من فكرة التخصيص للمنفعة العامة ، لذ يجب أن يتطابق الاستعمال العمومي مع الغرض المخصص له ،فيستعمل الفرد الطرق العمومية للتنقل[1].

فالظاهر أن الاستعمال العام المباشر يعتبر مظهر من مظاهر الحريات الشخصية ، إلا أن ذلك لا يمنع الإدارة من التدخل بوسائلها القانونية للحفاظ على النظام العام ، وحماية الملك العمومي المستعمل وضمان التوصل إلى أفضل السبل لاستخدامه.[2]

وهذا ما أكد عليه المشرع في المادة 59 فقرة 01 من قانون الأملاك الوطنية ، تنص على ما يلي" تتمتع السلطات الإدارية المكلفة بتسيير الأملاك العمومية ، بمقتضى التشريع و التنظيم كل واحدة في خدود اختصاصها بسلطة اتخاذ الإجراءات الخاصة بإدارة الأملاك الوطنية العمومية قصد ضمان حمايتها و حفظها "

إن المقصود بالاستعمال الجماعي للطرق العامة هو دلك الاستعمال المخصص للغرض الذي وجد من أجله هذا الملك العام و هو المسلك العمومي لمفتوح لحركة مرور المركبات و كذا الراجلين

و يستنتج من هذا التعريف أن الملك العمومي للطريق هو ملك مخصص للاستعمال المباشر من قبل العموم يمارسه جميع الأفراد وفق مبادئ و شروط مشتركة و بالتالي يرتكز هذا الاستعمال على ثلاثة مبادئ أساسية و التي سنوضحها من خلال الفروع التالية :

[1]- د أنس قاسم –النظرية العامة لأملاك الإدارة و الأشغال العمومية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، طبعة 1983 ، ص ، 39 .
[2]- الياس السلامي ، الطريق العام في التشريع التونسي ،مجلة القضاء و التشريع ، العدد 08 ،سنة، 2006 ،ص ،255 .

الفرع الأول :مبدأ الحرية

يخضع الاستعمال العام للأموال العامة و خاصة الطرق العامة لمبدأ الحرية ،حيث يتمتع الكافة بحرية التنقل عبر الطرق العامة و يخول هذا المبدأ للفرد استعمال الأملاك بحرية كيفما يشاء و وقت ما يشاء ما دام أن هذا الاستعمال يتفق مع الغرض المخصص له المرفق و يعد هذا المبدأ مظهر من مضاهر الحريات العامة التي كفلتها الدساتير و الاتفاقيات الدولية و القوانين الداخلية لكل دولة [1] فالسير في الطريق العام إذن تجسيد لحرية التنقل فلا يعقل أن تعمد الإدارة إلى وضع موانع عامة ضد الراجلين أو مستعملي الطريق غير انه من حق الإدارة أن تتخذ بعض التدابير لتامين المنفعة العامة و حفظا لنضام العام و هذه التدابير لا تكون مشروعة إلا إذا كانت ضرورية و مناسبة .

كما أن الأفراد و هم يستعملون الملك العمومي للطريق يخضعون إلى القوانين و اللوائح و يعليهم التزام عاما يفرضه تخصيص هذا المال للنفع العام ألا و هو ألا يحولوا بين الغير و بين حقه في استعمال هذا الملك ومن ثم و جب احترام القيدان التاليين :[2]

_ الخضوع إلى القوانين و اللوائح

_ منع للتعرض إلى الغير

وتجدر الإشارة إلى أن إعمال مبدأ حرية الاستعمال الأملاك الوطنية العمومية لا يعني إطلاقه فهو لا يتعارض مع وضع بعض الحدود و الضوابط لتنظيم استعماله ، و في سبيل ذلك تتدخل سلطات الضبط الإداري بواسطة قرارات تنظيمية أو فردية ، لتنظيم حرية الاستعمال الملك العمومي ، فالإدارة تتدخل مثلا وتضع تنظيمات قصد حماية الطريق العمومي و صيانته فمن شانه تحديد حمولة بعض السيارات و منعها من المرور بطريق معين ، لضمان سلامته و عدم تضرره من جراء الحمولة الزائدة ، و على هذا الأساس قضى التشريع الجزائري بمشروعية بعض القيود النسيبة التي ترد على حرية التنقل في الطرقات العمومية مثل [3]:

[1]- د- يحياوي أعمر – الوجيز في الأموال الخاصة التابعة للدولة و الجماعات المحلية ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة 2004 ، ص ، 41 .
[2]- د – الجوهري عبد العزيز ،محاصرات في الأموال العامة ،دراسة مقارنة ،ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر ،طبعة 2008 ص، 34 .
[3]- سلطاني عبد العظيم ، تسيير و إدارة الأملاك العمومية ، مذكرة ماجستير ، تبسة ، 2009 ، ص ، 56 .

_ حجز بعض الممرات للحافلات و سيارات الأجرة وسيارات الإسعاف.

_ تخصيص بعض الطرق للراجلين فقط .

_ أسبقية المرور لبعض الراجلين .

_ اتخاذ بعض الجهات دون الأخرى في بعض المجمعات السكنية .

فالسلطات الإدارية إذا كان لها سلطة تنظيم استعمال الملك العمومي بالكل الذي ينع عرقلة النظام العام و التعدي على هذا الملك و الإضرار به ، فلا يجوز لها أن تتعدى هذا الهدف بالمنع و الحظر الكلي لهذا الاستعمال ، و إذا حدث ذلك كانت قراراتها معيبة بعيب تجاوز السلطة ، و ذلك ما يعطي الحق للأفراد في الطعن بإلغاء هذه القرارات و طلب التعويض عن الأضرار التي لحقتهم [1].

غير أنه لا يتعارض مع مبدأ حرية استعمال الملك العمومي ، فرض الإدارة الحصول على رخصة لاستعماله ، كأن تلزم كل سائق مركبة الحصول على رخصة سياقة توافق المركبة التي يقودها ،وذلك بهدف الحفاظ على النظام العام و سلامة الطريق العمومي ، لتفادي الأضرار التي قد تمسه من جراء الاستعمال السيئ لسه الناتج عن عدم التحكم في المركبة أو لعدم حيازة رخصة السياقة من جهة أخرى

الفرع الثاني :مبدأ المساواة

يعد مبدأ المساواة من المبادئ القانونية العامة إذ يضع هذا المبدأ الأفراد على قدم المساواة في الحقوق و الواجبات فهو من المبادئ التي نادت بها الشرائع السماوية و القوانين الوضعية و كذلك الدساتير فنجد في نص المادة 32 من القانون 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016 المتضمن التعديل الدستوري تنص على :

"كل المواطنين سواسية أمام القانون و لا يمكن أن يتذرع بأي تمييز يعود سببه إلى المولد أو العرق أو الجنس ....."[2]

[1]- بوعمرة صالح ،مبادئ الاستعمال الجماعي للأملاك العموميةو تطبيقاتها في الجزائر ، مذكرة ماجستير تبسة ، قسم الحقوق ، 2016 ، ص ،43 .
[2]- المادة 32 من القانون 16 -01 المؤرخ في 06 مارس 2016 المتضمن التعديل الدستوري الجزائري .

فالمساواة إذن نتيجة حتمية لقاعدة الحرية حيث تتبع كل واحدة منها للأخرى ففي الوقت الذي يستعمل فيه الأفراد الملك العمومي للطريق استعمالا جماعيا مباشرا بكل حرية تكون هذه الأخيرة للجميع بكل مساواة فتشير المادة 03 من القانون 01-14 المؤرخ في 14 غشت 2001 على أنه "ينظم استعمال المسالك العمومية بصفة تحقق تنقلا متساويا للمستعملين "[1].

إلا أن هذه المساواة ليست مطلقة بين جميع أصناف المستعملين ، فطبيعة الملك العام و ضرورة حمايته تجعل الإدارة تضع بعض اللوائح التنظيمية و بعض الإجراءات التي تميز بين الأشخاص في مجال استعمال الطرقات العمومية و مثال[2] ذلك : تخصيص ممرات للمعاقين ،أو حجز ممرات لذوي الأسبقية أو إنشاء حواشي مرور داخل التجمعات السكانية و على الطرق الكثيفة الحركة لتسهيل حركة وسائل النقل في المرور، أو منع مرور صنف من المركبات على بعض أجزاء الطرق منعا مؤقتا ، أو خصصت طريقا معينا لحافلات النقل العام فقط ، ففي هذه الحالة لا يجوز لأصحاب الشاحنات أن يحتجوا على ذلك، بحجة أن الإدارة فضلت فريقا على آخر لأن مثل هذا القرار غايته تحقيق المصلحة العامة للجمهور[3].

إن التمايز في هذا المبدأ يجب أن لا يفهم بأنها تفضيل لمستعمل على آخر فوسائل لنقل التي تستعمل في الطريق العام لغرض السياحة مثلا ليستن في نفس المركز و ليست لها نفس الظروف كالسيارات التي تستخدمها بغرض تحقيق مصلحة عامة مستعجلة كسيارات الإسعاف و الإطفاء و منه نستنتج أن المساواة نسبية ولا يأخذ المبدأ على إطلاقه.

الفرع الثالث : مبدأ المجانية

لم يقدم الفقه أو القضاء أو القانون تعريفا واضحا لمبدأ المجانية و ما يمكن استنتاجه من بعض القرارات أن مبدأ المجانية هو نتيجة مترتبة على الإقرار بمبدأ الحرية و من مقتضى الإقرار بهذا المبدأ تعرف المجانية بأنها امتناع الإدارة عن فرض مقابل مادي لقاء استعمال الأملاك العامة استعمالا عاما ويتضح مما سبق أن الأصل العام في الاستعمال العام للطرقات العمومية ، يكون دون مقابل تجسيدا لمبدأ المجانية إلا أنه بالنظر إلى التطور المعاصر، الذي

[1]- المادة 06 من القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها ، المعدل و المتمم .
[2]- د محمد سليمان الطماوي ، مبادئ القانون الإداري ، (أموال الإدارة و امتيازاتها)،القاهرة ، دار الفكر العربي ، 1979 ، ص ن54
[3]- دوار جميلة ، المذكرة السابقة ، ص 56 .

أصبح بموجبه ينظر إلى عناصر الأموال العامة باعتبارها قوة مالية قابلة لان تدر عائدا اقتصاديا ، و هذا ما دفع الإدارة إلى فرض رسوم هادفة لتنظيم الاستعمال الجماعي[1] ، و الحد من عشوائية استعماله و هذا كاستثناء يرد على القاعدة العامة و منها :

يمكن للسلطة الإدارية أن تضع عدادات بالطرق العامة لتسجيل ساعات وقوف السيارات وتدفع علها رسوم نظير هذا التوقف .

- يمكن للإدارة فرض رسوم تدفع على عبور بعض الطرق السيارة و السريعة .
- الرسوم التي تفرضها البلدية للسماح بوقوف السيارات لمدة معينة إذا زاد الوقوف عن حد الاستعمال العادي..
- و القاعدة العامة أنه لا يجوز للإدارة فرض رسوم دون الاستناد إلى قانون يصدره البرلمان الذي يجتمع عليه ممثلو الشعب منعا للمغالاة في فرضها سواء من حيث حالات فرضها أو من حيث قيمتها المادية.

المطلب الثاني : الاستعمال الخاص للطرقات العمومية

أن هذا النوع من الاستعمال يوقف تماما المبادئ المذكورة سابقا و التي تحكم الاستعمال الجماعي العام للطرق العمومية لأن الأمر هنا يتعلق بالاستعمال الفردي ، وكذا مبدأ المساواة لأن هذا الاستعمال قلما يكون مجانيا[2] .

يقصد بالاستعمال الخاص للطرق العمومية انفراد شخص أو مجموعة من الأشخاص باستعمال جزء من الملك العمومي أي ينزع من الاستعمال الجماعي ليخصص إلى انتفاع احد الأفراد[3]، وقد يوافق هذا الاستعمال الغرض المعد له هذا للنوع من الأملاك العمومية و على سبيل المثال استعمال جزء من الطريق لعرض البضائع و في العديد من الحالات لا يوافق الغرض المعد له هذا الملك العام مثال : الأكشاك المخصصة لبيع الجرائد التي يرخص بوضعها على جانب الطريق العام و مما سبق يتبين أن هذا النوع من الاستعمال يكتسي طابع الاستثنائية الأمر الذي دفع المشرع إلى إيجاد جملة من القيود الواجب إتباعها من أجل

[1]- المادة 67 ، ف 02 من المرسوم التنفيذي ،12-427 السابق الذكر .
[2]- د بوعزاوي بوجمعة، القانون الإداري للأملاك ،الطبعة الأولى ، الرباط ،2013 ، صن 113 .
[3]- محمود الدعجي ،الاستعمال الخاص للملك لعمومي للطرقات ،مذكرة ماجستير ،جامعة تونس ،المنار ،2010 ، ص ، 06 .

استعمال الطرقات العمومية استعمالا خاصا و التي قد بينها المشرع الجزائري في ظل القانون 90-30 المتعلق بالأملاك الوطنية في نص المواد 63 و 64و هذا ما سنوضحه من خلال الفروع التالية :

الفرع الأول : استعمال الطرق العمومية بموجب الترخيص .

الفرع الثاني:استعمال الطرق العمومية بموجب عقد .

قد ينتفع شخص ما دون غيره بجزء من الملك العمومي للطريق ، بناءا على قرار تتخذه السلطة المختصة، و بناءا عليه ندرس هذا الاستعمال من خلال النموذجين التاليين :

رخصة الطريق و رخصة الوقوف.

أولا ـ مفهوم الترخيص : يقصد بالترخيص بالإذن الذي تصدره السلطة المختصة قصد ممارسة نشاط معين، و يكتسي هذا الإذن طابع القرار الإداري الانفرادي ، و الذي تعبر الإدارة بموجبه عن إرادتها الملزمة بما لها من سلطة عامة بمقتضى القوانين، و يكون من نتائجه إنشاء أو تعديل أو إلغاء مركز قانوني محدد[1] .

أما فيما يخص التراخيص المتعلقة باستعمال الطرق العمومية استعمالا خاصا فقد عرفها المشرع الجزائري ،بأنها عقد إداري ، محرر وسليم بصفة غير دائمة قابلة للإلغاء ولمدة محددة و هذا ما يؤكده مضمون المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 04-392 المؤرخ في01 ديسمبر 2004 المتعلق برخصة شبكة الطرق [2] .

ثانيا – أنواع التراخيص:

إن الترخيص باستعمال الملك العمومي للطريق يأخذ احد الصورتين التاليتين :

أ_ رخصة الطريق :نصت عليها المادة 72 من المرسوم 12-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 المحدد لشروط و كيفيات إدارةّ أملاك العامة و الخاصة التابعة للدولة على أنها

[1]- أ- د-عمار بوضياف ، القرار الاداري ، دراسة تشريعية قضائية فقهية ، الطبعة الأولى ، جسور للنشر و التوزيع ،الجزائر ، 2007 ، ص ، 13-14-15-16

[2]- المرسوم التنفيذي رقم 04-392 المؤرخ في 01 ديسمبر 2004 ، يتعلق برخصة شبكة الطرق .ج ر، عدد 78 .

"الترخيص بشغل قطعة من الأملاك العمومية المخصصة لاستعمال الجميع شغلا خاصا مع إقامة مشتملات في أرضيتها "[1]

و قد تناولها المشرع الجزائري بالتحليل في المرسوم التنفيذي 04 – 392 المتعلق برخصة شبكة الطرق على أنه :"تعتبر رخصة شبكة الطرق العقد الذي يرخص بموجبه كل استعمال أو شغل فردي أو جماعي لأجزاء من الملك العمومي للطرق والطرق السيارة و يخضع صراحة لرخصة شبكة الطرق ":

- كل تدخل على شبكة الطرق أو شغل لها أو أشغال على مستواها .
- وضع عتاد أو حصى أو أشياء أخرى على شبكة الطرق بحيث يسبب ذلك عرقل للمستعملين .
- غرس أو قطع الأشجار المغروسة داخل الملك العمومي للطرق .
- وضع دعائم الخطوط الهاتفية أو دعائم توزيع الطاقة الكهربائية .
- مرور المركبات الآلية ذات الدواليب الفرشية أو المسطحة على الطريق .
- وضعا اللوحات الإشهارية أو أي ترتيب إشهاري آخر"

01 _ إجراءات الحصول على رخصة الطريق :

تطبيقا لنص المادة 12 من المرسوم التنفيذي 04-392 المتعلق برخصة شبكة الطرق الذي يحدد مضمون ملف طلب رخصة شبكة الطرق و عليه تكون الإجراءات على الشكل التالي :

_ تقديم طلب رخصة الطريق يتضمن اسم المستفيد من الأشغال و عنوانه مع ذكر مكان الأشغال ،بدقة و اسم النهج و رقم البناء و وصف مختصر الأشغال التي سيتم انجازها ،ثم تكلف اللجنة بفحص طلبات هذه الرخصة المرسلة من المجلس الشعبي البلدي خلال 48 سلعة من تاريخ إيداع الملف .[2]

_ بعد فحص و دراسة طلبات رخصة شبكة الطرق و التأكد من أن الشغل المزعم يمكن أن يرخص به تعد أمانة اللجنة مشروع قرار رخصة الطريق الذي يقدم إلى السلطة المعنية المكلفة

[1]-المرسوم التنفيذي رقم 12- 427 السابق الذكر .
[2]- مجلة العلوم الاجتماعية و الإنسانية مجلة علمية ودورية محكمة تصدرها جامعة تبسة – الجزائر- ، العدد 11 ، جوان 2016 .

بتسر الملك العمومي للطرق، حيث نصت المادة 13 من المرسوم التنفيذي 04 -392علىا السلطات المعنية و تختلف السلطة المانحة لتراخيص شغل الملك العام للطرق باختلاف نوع الطريق العام المراد شغله و ذلك كما يلي :

- رئيس المجلس الشعبي البلدي إذا كان موضوع طلب ترخيص شغل طريق بلدي .
- الوالي إذا كان الشغل يخص طريقا ولائيا أو جزء من طريق وطني موجود داخل تراب الولاية .
- وزير الأشغال العمومية إذا كان الشغل يخص طريق سيار أو جزء من تراب وطني موجود داخل بتراب عدة ولايات.

02 حقوق الإدارة والشاغلين :ورد في نص المادة 64 من قانون الأملاك الوطنية مجموعة من الحقوق التي تتمتع بها الإدارة و صاحب رخصة الطريق المرسوم و كذلك المادة 06 من المرسوم 04-392 المتعلق برخصة شبكة الطرق و هذه الحقوق مفصلة كما يلي :

– حق الإدارة في الحصول على المقابل المالي حسب قانون المالية .

– حق الإدارة في إلغاء الرخصة إذا كان الهدف تحقيق المنفعة العامة .

– حق الإدارة بإلزام الشاغل بالمحافظة على المنشات المرخص بها .

كما أن الشاغل[1] يتمتع بجملة من الحقوق أهمها :

– الحق في الحصول على تعويض في حال مت إذا ألغيت الرخصة بسبب لا يمس الصالح العام .

– حق مقاضاة الإدارة إذا كان قرار رفض منح رخصة الطريق يشوبه عيب الاستعمال التعسفي للسلطة .

– الحق فيطلب تجديد الرخصة متى انقضى أجلها .

[1]- نفس الحقوق التي أقرها التشريع الفرنسي و الواردة في المرجع :
Marie Claude attrait,claude le petit : gestion du domaine public routier , nouveau guide pratique , édition sofias, paris , 2003 .

_ الحق في الحصول على تعويض إذا كان تغيير القنوات لغرض تجميل الطريق .

_ حق طالب الرخصة في الشغل الشخصي للمكان دون غيره .

03 – نهاية رخصة الطريق : تنتهي صلاحية رخصة الطريق بسبب الظروف التالية :

– انتهاء أجل الترخيص الذي منحت له .

– عدم استعمال الترخيص لمدة 06 أشهر .

– في حالة وفاة المستفيد .

– توقف الأشغال المرتبطة بالترخيص لمدة شهرين .

– في حالة عدم احترام أحد الشروط المحددة في رخصة شبكة الطرق .

و أخيرا يمكن القول أن استغلال الملك العمومي للطرق استعمالا خاصا إنما يكون لغاية مخالفة ما هو مخصص ألا و هو السير فكان لزاما أن لا يكون أبديا بل هو مؤقت قابل للسحب ،كما أن السلطة المانحة لرخصة الطريق هي نفسها المخول لها سحب الرخصة و كقاعدة عامة السحب لا ينجر عنه أي تعويض لصالح المستغل إلا إذا أثبت أن السحب غير قانوني.

و إذا كان النص القانوني يلزم الشاغل بالإصلاح الفوري لجميع الأضرار التي لحقت بالطريق العمومي أو ملحقاته ، سواء من جانب إتلاف شبكة الطرق أو من جانب حوادث المرور أو التأثير على البيئة، فان الواقع يثبتن عكس ذلك ففي غالب الأحيان نجد تخريب في الملك العمومي للطريق ، من مختلف الجهات بما فيها المؤسسات و الهيئات الموكلة .

و بناءا عليه فان الحاجة تدعو السلطات العمومية إلى اتخاذ إجراءات لازمة لحد من هذه الوضعية .[1]

[1]- حنان ميساوي، آليات حماية الأملاك العمومية ، المذكرة السابقة ، ص، 195 .

ب _ رخصة الوقوف :و هي النوع الثاني من الرخص الإدارية في الاستعمال الخاص للملك العمومي للطريق و عرفها المشرع الجزائري ضمن المادة 71 من المرسوم التنفيذي 12-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 يحدد شروط و كيفيات إدارة و تسيير الأملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة : "بأنه ذلك الترخيص الذي يخول لصاحبه شغل قطعة من الأملاك العامة لاستعمال الجميع شغلا خاصا دون إقامة مشتملات على أرضيتها و تسلم لمستفيد معين اسميا".

ومفاد ذلك أن هذه الرخصة تمكن صاحبها من الشغل المؤقت لجزء من مال عام مخصص لاستعمال الجميع لأن هذا الاستعمال لا يتطلب الاتصال الدائم بالملك العمومي و إنما مجرد اتصال سطحي بعناصره[1]، بحيث لا يترتب عليه تثبيت المنشات الشاغلة للملك العمومي بأعماق الأرض ، و دون أن يكون للشخص الحق في تغيير أساس الملك العمومي للطريق المشغول ومثال ذلك : عرض الباعة المتجولين لبضاعتهم و غيرها أو كأن يقوم صاحب مقهى بوضع طاولات و كراسي المقهى على حافة الطريق أو بيع تحف فنية على حافة الطريق .

و تجد رخصة الوقوف مصدرها التشريعي في نص المادتين 59 و 64 من قانون الأملاك الوطنية لكن لم يخصها بتعريف.

وتمنح هذه الرخصة أو ترفض بقرار صادر من السلطة الإدارية المكلفة بأمن المرور عبر مرفق الأملاك العمومية المعني ، ، فإذا كان الشغل يتعلق بطريق بلدي سواء وقع داخل تجمع سكاني أ خارجه يسلمها رئيس المجلس الشعبي البلدي ، كما يسلمها أيضا إذا كان الشغل يتعلق بطريق وطني أو ولائي داخل التجمعات السكانية ، ويسلمها الوالي المختص إقليميا إذا كان الطريق وطني أو ولائي خارج التجمعات السكانية و تعتبر رخصة الوقوف رخصة مؤقتة يجوز للإدارة إلغاءها في أي وقت بدافع الصالح العام مثل رخصة الطريق ، تخضع لنفس القواعد القانونية التي تخضع لها رخصة الطريق من حيث حقوق و واجبات المستفيدين و كذلك كيفية انتهاءها و سحبها إذا اقتضى الأمر[(2)].

[1] _ خالد با عيسى ، حماية الأملاك الوطنية العامة في القانون الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر، 2013-2014 ص ،23-24-25 .

[2] - محمد علي أحمد قطب ،الموسوعة القانونية و الأمنية في حماية المال العام ،مصر،سنة ،ص ، 2006 ص ،395 .

و يلاحظ أن رخصة الوقوف لا تتطلب اتصالا دائما بالملك ، فالترخيص بها لا يشكل خطورة على الملك العام ، لأن كللا الخطورة تنحصر في الحد من تخصيص المال العام للنفع العام ، على عكس رخصة الطريق التي تتطلب اتصالا دائما بالملك .[1]

وأخيرا إن الترخيص الذي يحصل عليه الأفراد في الحالتين لاستعمال الملك العمومي استعمال خاصا هو ترخيص مؤقت يجوز للإدارة بإلغائه في أي وقت بدافع الصالح العام ،كما لها أن تقيد منحه بشروط يلتزم المنتفعون باحترامها و لهذا في هذا الجانب سلطة تقديرية واسعة ، و ليس للأشخاص حق الطعن في قرار الإدارة القاضي بإلغاء التراخيص أو المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقتهم إلا إذا أثبت المعني سوء استعمال الإدارة لسلطتها.

تحدد رخصة الوقوف و رخصة الطريق الشروط التقنية و المالية للشغل و مدته و العقوبات المطبقة .

الفرع الثاني : استعمال الطرق العمومية بموجب عقد

إذا كان الاستعمال الخاص يتم بموجب قرار إداري ، أين يكون للإدارة مجالا معتبرا لرفض أو قبول منح تراخيص الشغل ، مراعية في ذلك الأهداف المخصصة لها الأملاك العمومية وضمان حمايتها من الاستعمال السيئ لها ، إلا أنه ليس هناك ما يمنع أن تلجأ الإدارة إلى الأسلوب التعاقدي ، أين يكون المتعاقد مع الإدارة في مركز أكثر استقرار مقارنة مع صاحب الرخصة ، إذ أن التصرف التعاقدي يوفر ضمانات أكثر قوة لشاغل الملك العمومي ، مما يجعله في مركز ممتاز مقارنة مع شاغله بموجب ترخيص .

تقتضي هذه الصورة صورة من صور استعمال الطرق العامة استعمالا خاصا بأن تعهد الإدارة إلى شخص من أشخاص القانون الخاص بأشغال الطريق العام ،و تكون عن طريق الترخيص على أساس علاقة تعاقدية و قد تبنى المشرع الجزائري هذا النوع من أنواع الإشغالات للأملاك العامة بموجب المادة 75 من المرسوم التنفيذي 12_427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 السابق الذكر و حتى يتسنى شرح هذه الصورة من صور إشغال الطرق العامة يمكن أن نقف عند محطات أساسية هي :

[1]- د المعداوي محمد يوسف، مذكرات في الأموال العامة و الأشغال العامة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، طبعة 1983 ، ص ، 65

أولا _ مفهوم عقد الامتياز

رغم نص القوانين المتعلق بالبلدية و الولاية صراحة على أسلوب الامتياز كطريقة استثنائية للتسيير إلا أنها أغفلت تقديم تعريف له تاركة المجال للفقه و القضاء

يقصد بعقد الامتياز الاتفاق الذي يجمع الإدارة المعنية بالملتزم ،يتعهد بمقتضاه هذا الأخير بإدارة مرفق اقتصادي و استغلاله مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين[1].

كما عرفه البعض الآخر على انه اتفاق يكلف بمقتضاه شخص عام شخصا أخر باستغلال مرفق عام مقابل مكافأة محددة بناءا على النتائج المالية لاستغلال المرفق .[2]

و بالرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 96_308 المؤرخ في 18 سبتمبر 1996 المتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة حيث جاء في نص مادته الأولى منه "عملا بأحكام المادتين 166 و 167 من الأمر 95_27 المؤرخ في 30 ديسمبر 1995 المتضمن قانون المالية : "يخضع انجاز الطرق لسريعة و ملحقاتها و تسييرها و صيانتها و أشغال تهيئتها أو توسيعها إلى منح امتياز كما ينص عليه هذا المرسوم .

من خلال التعاريف المذكورة نرى أن عقد الامتياز اتفاق يبرم بين الإدارة و الأفراد بهدف ممارسة شغل غير عادي لقطعة مزن الأملاك العمومية المخصصة للاستعمال الجماعي

ثانيا – تكوين عقد امتياز الطرق السريعة .

يخضع الامتياز كعقد للأحكام العامة و التي تتم بعدة أعمال قانونية حيث تنص المواد 02 , 03 , 04 من المرسوم التنفيذي المؤرخ في 18 سبتمبر 1996 السابق ذكره :

– تقديم الطلب : ويكون من طرف الشخص المعنوي الخاضع للقانون العام أو الخاص وفق شروط و تعليمات دفتر الأعباء النموذجي الملحق بهذا المرسوم (المتعلق بالطرق السريعة)[3]

[1]- أ – د عمار بوضياف ، عقد الامتياز في التشريع الجزائري مع تطبيقات لامتياز المرافق المحلية ، مجلة الفقه و القانون ، عدد ،21 ، جويلية 2014 ص ،07 .

[2]- منور فريدة ،عقود الامتياز في الجزائر ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، جامعة بن عكنون ، 2011- 2012 ،ص ، 14 .

[3]- المادة 02 ، ف ، 01 ، من المرسوم 96 -309 المتعلق بالطرق السريعة ، المرجع السابق .

– إبرام العقد :بين الوزير المكلف بالطرق السريعة الذي يتصرف لحساب الدولة و صاحب الامتياز [1]

– المصادقة : يصادق على اتفاقية منح الامتياز الخاص بالطرق السريعة بمرسوم يتخذ في مجلس الحكومة بناءا على تقرير مشترك بين الوزراء المكلفين على التوالي : بالداخلية المالية الطرق السريعة .[2]

– النشر تنشر اتفاقية منح الامتياز و الدفتر الأعباء المتعلق بها في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .إن دفتر الشروط النموذجي الملحق بالمرسوم 96_308 يتوفر على فئتين من الشروط :

شروط تتعلق بسير الطريق السريع و تتمثل في مجموعة القواعد التقنية لتسيير الطريق السريع ، و هذه الشروط توضع من قبل الإدارة دون تدخل كمن الملتزم و كذلك شروط تتعلق بالعلاقة بين الملتزم و السلطة المانحة للامتياز منها : موضوع الامتياز و مدته وواجبات صاحب الامتياز و حقوقه و شروط انتهاء العقد .....

لذلك فان إبرام عقد امتياز الطرق السريعة، أي إقرار شروطه و التوقيع عليه لا يجعله نهائيا ، فالإدارة لا تعتبر ملزمة إلا بعد المصادقة عليه و إذا تمتن المصادقة اعتبر العقد موجود من تاريخ إبرامه لا من تاريخ المصادقة ، و في حال ما إذا امتنعت الإدارة عن المصادقة يعتبر العقد كأن لم يكن .

ثالثا – نهاية عقد امتياز الطريق السريع .

ينتهي عقد امتياز الطريق السريع بأحد الأساليب التالية :

أ– انتهاء مدة الامتياز :الامتياز عقد و لهذا فهو ينتهي بشكل اعتيادي بانتهاء مدته و هي مدة طويلة عادة[3] تمكن الملتزم من تغطية نفقاتها تحقق ربح له و بموجب هذا

[1]- المادة 02 ، ف ، 02 ، من المرسوم نفسه .
[2]-المادة 03 ،من المرسوم نفسه .
[3]- د – نواف كنعان ،العقود الإدارية، الكتاب الثاني : (الوظيفة العامة ، القرارات الادارية ،الأموال العامة)،دار الثقافة ، عمان ،2009 ،ص ،323 .

الانقضاء لا غير يحل مانح الامتياز محل صاحب الامتياز في جميع الحقوق و الالتزامات المرتبطة بالامتياز .

ب- سقوط حق الامتياز : و هو سبب استثنائي لنهاية الامتياز قبل نهاية المدة المحددة له و يكون كعقوبة على الملتزم نتيجة لأخطائه و تقصيره في تنفيذ العقد و لا تستطيع الإدارة أن تفرض هذه العقوبة بنفسها إلا إذا احتفظت لنفسها بهذا الحق في صلب العقد .

ج- تصفية الامتياز :وتجري هذه التصفية وفقا لشروط عقد الامتياز، على تثبيت هذه الشروط تفصيلا في قائمة الشروط التي تلحق بالعقد و يتم التناول بمقتضى ترخيص يسلمه مانح الامتياز[1] و تقسم أموال الامتياز إلى قسمين :

فالقسم الأول منها يؤول إلى الإدارة مجانا و بدون مقابل أما القسم الثاني فتأخذه الإدارة و لكن بدفع مقابل عنه و إذا حصل أي نزاع يشان التصفية يعود الفصل فيها إلى المحاكم المختصة.

[1]- المادة 02 ، من المرسوم 96 -309 ، المتعلق بالطرق السريعة ، السابق الذكر .

خلاصة الفصل الأول

في ختام هذا الفصل يمكن القول أن الجزائر تتوفر على شبكة طرقات ذات أهمية متميزة تربط مختلف مناطق البلاد و مراكز المواد الأولية و غيرها من المناطق .

تعتبر الطرقات العمومية من الأملاك الوطنية الاصطناعية و تدرج في هذا النوع بعد اتخاذ جملة من الإجراءات و التدابير لضمان تحقيق المنفعة العامة و تشمل الطرقات العمومية بعض المكونات التي تختلف داخل المجمعات السكنية عن خارجها حيث نجد في الجزائر شبكة طرق متعددة الأصناف منها الطرق الوطنية و الولائية و البلدية ، كذلك الطرق السريعة التي تتمتع بجملة من الخصائص أهمها :

إن الأملاك العمومية الطرقية تتمتع بمبدأ الإقليمية كما أنها قابلة للتغيير و مخصصة للنفع العام و لا ننسى أنها موضوعة تحت تصرف الجمهور و انطلاقا من هذه الخصائص نرى أن تكوين الطرق العمومية الطرقية يمر بعدة مراحل منها:

عملية الاقتناء ،وعملية التهيئة ، و الإدراج.

وتتخذ الإدارة سلسلة من الإجراءات لاستعمال الطرقات العمومية بدءا بالاستعمال العام العادي المرتبط بمبدأ الحرية و المساواة و المجانية ، وإذا كان الاستعمال العام استعمالا عادي و دائم فان الاستعمال الخاص يوقف المبتدى الثلاثة المذكورة في الاستعمال العام لأنه استعمال مؤقت يكون بناءا على نظام التراخيص المتمثل في الإذن الذي تصدره السلطة المختصة قصد ممارسة نشاط معين بنوعيه سواء كانت برخصة طريق أو رخصة الوقوف أو عن طريق عقد الامتياز ، ذلك العقد الإداري الذي يتولى بمقتضاه الملتزم سواء كان فردا أو شركة بإدارة مرفق اقتصادي و استغلاله مقابل رسوم لمدة محددة .

الفصل الثاني :الحماية القانونية للطرقات العمومية

تنفرد الأموال العامة المملوكة للدولة أو لغيرها من الأشخاص الاعتبارية العامة بقواعد حماية خاصة تتميز بها عن غيرها من الأموال الخاصة المملوكة للأشخاص السابقة أو للأفراد ونظرا للأهمية الكبرى التي تحتلها هذه الأموال باعتبارها ركيزة الدول في قيامها بوظائفها على النحو المنشود فقد حرصت هذه الدول على النص في دساتيرها على وجوب حماية ودعم هذه الأملاك و هو ما فعلته الجزائر في دستورها الحالي إذ نصت المادة 66 منه على ما يلي :

"يجب على كل مواطن أن يحمي الملكية العامة و مصالح المجموعة الوطنية ويحترم ملكية الغير"

و عليه أصبحت حماية الملك العمومي للطريق تشكل بحق مسألة حيوية و قضية جوهرية تتحكم إلى حد بعيد في تطوير الشعوب و تؤثر أساسا على مستقبلها لأن الملكية لا جدوى من تقريرها إن لم تكن هناك وسائل قانونية ناجحة تحميها فالملكية المجردة من الحماية لها الوجود المادي دون الوجود القانوني ، لذا راعى المشرع الجزائري مصلحة الملك العمومي للطريق فأخضعه لقواعد خاصة لا نظير لها بالنسبة للملكية الخاصة باعتباره مخصصا لتحقيق النفع العام ومن ضمن هذه القواعد إسباغ نوع من الحماية المدنية و الإدارية و الجزائية .

هذه الحماية تجسدت في ترسانة من القوانين تضمنت أحكاما تفصيلية في دحض الجرائم الماسة بالملك العمومي للطريق و كذا مجموعة منة التدابير الإدارية ، و هذا ما سنوضحه في هذا الفصل المتضمن ثلاث مباحث :

المبحث الأول : الحماية المدنية للطرقات العمومية.

المبحث الثاني : الحماية الإدارية للطرقات العمومية.

المبحث الثالث : الحماية الجزائية للطرقات العمومية.

المبحث الأول : الحماية المدنية للطرقات العمومية

تعد ضمانات الحماية المدنية من المبادئ المقررة في القانون المدني و التي تستمد أساسها من نص المادة 689 و التي تنص على :

"لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها أو تملكها بالتقادم " ، كما كرسها المشرع بنصوص خاصة و هذا النوع من الحماية يتمثل في مجموعة من المبادئ و الأحكام تتفق في مجملها وطبيعة الأملاك الوطنية العمومية كما جاء في نص المادة 25 من القانون رقم 90-25 المتضمن قانونه التوجيه العقاري " أن الأملاك العمومية تتكون من الأملاك الوطنية التي لا تتحمل تملك الخواص إياها بسبب طبيعتها أو الغرض المسطر لها "وكذلك نص المادة 04 من القانون رقم 90-30 السابق الذكر المعدل و المتمم بالقانون رقم 08-14 المؤرخ في 20 يوليو 2008 .

و قد عنى المشرع في اغلب الدول على قواعد معينة تحمي المال العام من أي تملك أو اعتداء عليه مهما كان السبب الموجب للملكية كما توجد بعض الدول التي نص قانونها المدني هذه الحماية إلا أنها مقررة من قبل الفقهاء و تكون مطبقة بواسطة القضاء فنجد في التشريع الفرنسي نجد مثلا أن حماية المال العام لا تنص عليها قواعد القانون المدني و لكن الفقه و القضاء هو من يقرر ذلك و جاء قانون الأملاك الوطنية لتجسيد الحماية القانونية للملك العمومي للطريق ، و كذا التدابير الضرورية لتثمين الخدمة العمومية ومن اجل بيان هذه المبادئ أقرها القانون المدني و قانون الأملاك الوطنية فانه ستتم دراسة هذا المبحث وفق التقسيم التالي :

المطلب الأول: عدم جواز التصرف في الأملاك العمومية الطرقية .

المطلب الثاني : عدم جواز اكتساب الأملاك العمومية الطرقية .

المطلب الثالث : عدم جواز الحجز على الأملاك العمومية الطرقية .

المطلب الأول : عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية العمومية الطرقية

تعتبر هذه القاعدة من أهم القواعد العامة المتعلقة بحماية الملك العمومي للطريق و ذلك طالما أنه مخصص للمنفعة العامة و النتيجة المنطقية المترتبة عن ذلك هي إخراج هده الملكية من دائرة التعامل القانوني بحكم القانون[1] ، فلا يمكن أن يجري بشأنها تصرف ناقل للملكية بأي نوع من أنواع التصرفات كالبيع و الرهن و الهبة و التنازل وذلك تحت طائلة البطلان المطلق للتصرف حتى وان كان بعقد مشهر[2] مستوفي لجميع الشروط و الأركان .

و ترجع الحكمة من إخراج هده الملكية من التعامل في المحافظة على الطابع العام للطريق، و حمايته من اعتداء الإدارة المالكة أو المسيرة[3] كما تكمن الحكمة في حماية الملك العمومي للطريق باعتباره مخصصا لاستعمال الجمهور الأمر الذي يجعل من قاعدة التخصيص إحدى مبررات و أسس الحماية التي تضمن استمرارها في تحقيق أهداف النفع العام و حتى تتحقق هذه الغاية لا بد من الاستقرار الصفة العمومية للملك العام للطريق و عدم القيام بأي عقد من شأنه إخراج الملك العام للطريق من دائرة العمومية[4] ، ومن هنا لا يمكن التصرف فيه إلا بعد نزع صفة العمومية عنه .

غير أن هذا المبدأ ليس مطلقا ، لأنه كما رأينا مرتبط بفكرة التخصيص فإذا تم رفع التخصيص عن الملك العمومي للطريق فانه يفقد صفته كملك وطني عمومي و يمكن القول أن قاعدة عدم جواز التصرف في الأملاك العمومية الطرقية قاعدة نسبية و ليست مطلقة ، خاصة بعد رجوع المشرع الجزائري في دستور 1989 إلي تبني فكرة ازدواجية المال العام و عليه وجب التفرقة بين الأملاك الوطنية العامة و الأملاك الوطنية الخاصة إذ أن هذه الأخيرة لا تخضع لهذا المبدأ .

---

[1]- د، عبد الحميد محمد فاروق ،المرجع السابق ، ص ، 347 .

[2]- قرار المحكمة العليا رقم 100370 مؤرخ في :27 /01 /1993 ، من المقرر قانونا أنه لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها أو تملكها بالتقادم .

[3]- بلعموري نادية ،أحكام الأموال العمومية في القانون الجزائري ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، 1990- 2000 ، ص 271 ،

[4]- د ، إبراهيم منصور الشحات،حماية المال العام في الشريعة الإسلامية و القانون ، دار النهضة العربية ، مصر ، سنة 2004 .

ومن هنا نستنتج أن الهدف من تقرير قاعدة عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية العمومية[1] هي منع انتقال ملكية هذه الأملاك إلى الغير لأن هذا التصرف يفقد الطريق صفته العمومية و بالتالي ينقطع التخصيص للمنفعة العامة و هذا ما سنوضحه من خلال الفروع التالية :

الفرع الأول : عدم جواز تكوين حقوق عينية على الأملاك العامة

تقضي هذه القاعدة باستحالة إقامة حقوق عينية على الأملاك العامة لفائدة الشاغلين الأمر هنا يتعلق بعمليات تجزئة الملكية التي يمكن أن تقوم من خلال (حق الانتفاع ، الرهن ،أو إجازة لمدة طويلة).

و قد انقسم الفقه في هذا الشأن إلى رأيين مختلفين هما [2]:

الرأي الأول : يرى أصحاب هذا الرأي أن مثل لهذه التصرفات قابلة للإبطال لمصلحة الإدارة ، فليس للمتصرف إليه في هذه الأموال العامة الاحتجاج ببطلانه كتحلل من الالتزامات ،لان هذا القيد التشريعي فرضه المشرع على سلطة الاداري صاحب المال العام لأن البطلان يشرع للإدارة بكونها مهيمنة على المنفعة العامة و ضامنة للمصلحة العامة ،و نتيجة لذلك يمكن للإدارة أن تصادق على التصرف التعاقدي غير المشروع و تعتبر بذلك إعلانا لنية الإدارة المتجهة إلى إصدار قرار بإخراج المال العام من نطاق الملكية العامة و إلغاء تخصيصه[3] .

الرأي الثاني :يرى أصحاب هذا الرأي أن مثل هذه التصرفات باطلة بطلانا مطلقا ، لأن

مبدأ عدم جواز التصرف يسند إلى النظام العام ،و لم يشرع لحماية المنفعة العامة و ليس لصالح الدولة، و يترتب على هذا الرأي أن لكل ذي مصلحة أن يتمسك بالبطلان فيجوز للمتصرف إليهم في هذه الحالة الاحتجاج ببطلان التصرف، للتحلل من التزاماتهم كما يجب على الشخص الإداري الذي صدر التصرف منه أن يتمسك بالبطلان .

[1]- د ، محمد سليمان الطماوي ،المرجع السابق ،ص ، 86 .
[2]- د ، محمد أنس قاسم جعفر،المرجع السابق ،ص ،50 .
[3]- د ، محمد فاروق عبد الحميد ،المرجع السابق ،ص ،158 .

إلا أنه على اختلاف الفقهاء في طبيعة البطلان المقرر في حالة التصرف في الأملاك الوطنية العمومية فقد رفض الكثيرون فكرة البطلان النسبي لأن مبدأ عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية العمومية ان كان يمثل حماية للإدارة فأنه يخدم اعتبارات المصلحة العامة .

الفرع الثاني :عدم جواز نزع ملكية الأملاك الوطنية العامة

تطرق المشرع الجزائري إلى مفهوم نزع الملكية من أجل المنفعة العامة في القانون رقم 11-91 المؤرخ في أفريل 1991 المتضمن قواعد نزع الملكية في المادة 02 منه حيث عرفها على أنها:

طريقة استثنائية لاكتساب الأملاك و الحقوق العقارية ، الأمر الذي يجعل على الدولة المسؤولية على التأكد من أن المستفيد من نزع الملكية قد قام مسبقا بمحاولة ودية من أجل الحصول على العين المراد نزع ملكيتها من مالكها الأصلي ،كما نزع الملكية يتطلب مجموعة من الإجراءات ألزم المشرع الإدارة اتخاذها و قد أوردها ضمن القانون 91_11 السالف الذكر في المواد من (04 إلى 15).[1]

الفرع الثالث : الاستثناءات الواردة على مبدأ عدم جواز التصرف

تقوم الإدارة بجملة من التصرفات لا تتعارض مع التخصيص المال للنفع العام الأمر الذي يؤدي إلى القول أن قاعدة عدم جواز التصرف في المال العام ليست مطلقة [2] لأنها لا تعرقل صلاحية المال العام للاستجابة للحقوق المقررة للأفراد، ومن بين هذه التصرفات:

. أولا – تقرير حق الارتفاق

الارتفاق حق يجعل حدا لمنفعة عقار لفائدة عقار آخر لشخص آخر و يجوز أن يترتب الارتفاق على مال كان لا يتعارض مع الاستعمال الذي خصص له هذا المال كما أضافت المادة 66 فقرة 03 من قانون الأملاك الوطنية على أنه يمكن التنازل عن حق

[1]- أعمر يحياوي ، نظرية المال العام ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة 2004 ، ص ، 35 .
[2]- د ، محمد يوسف المعداوي ، المرجع السابق ، ص 27 .

الارتفاقات التي تتماشى مع تخصيص احد الأملاك الوطنية وأجازت كذلك المادة 67 من نفس القانون ، أعباء الجوار لصالح الأملاك الوطنية العمومية و التي يقصد بها علاوة على أعباء القانون العام ، الارتفاقات الإدارية المنصوص عليها لفائدة الطرق العمومية مثال : ارتفاقات الطرق و انطلاقا من مضمون المواد المذكورة أعلاه يتضح أن المشرع الجزائري أجاز تقرير حقوق الارتفاق لصالح الأملاك العامة[1] كما أجاز أيضا تحميلها بارتفاقات الجوار الخاصة إذا كان ذلك لا يتعارض مع الاستعمال الذي خصص له هذا المال و كأصل عام أنه لا يجوز إثقال الملك العمومي للطريق بحقوق لصالح الأملاك الخاصة المجاورة إلا بصفة محدودة و استثنائية و يمكن الإشارة عموما إلى أن ارتفاقات الجوار التي تثقل الملك العمومي للطريق تأخذ صور مختلفة منها : فتح النوافذ على الطرق العامة ، حق توقيف السيارات بالطرق العامة أمام المساكن ، صرف مياه الاستعمال المنزلي مجاري الطريق و الملاحظ أن الطرقات المعنية بهده الارتفاقات هي الطرق البلدية و الولائية و الريفية و ليست الطرق السريعة .

ثانيا : منح التراخيص للشغل المؤقت

إن هذه التراخيص بمختلف أنواعها سواء تمثلت في قرارات إدارية أو عقود إدارية، فإنها عند صدورها لا تمس بحق و حرية الجمهور في الانتفاع بالأموال العامة ،إلا أن للإدارة الحق في أن تلغيها في أي وقت لصالح المنفعة العامة .

و تطبيقا لذلك لو رخصت الإدارة إلى أحد لأفراد شغل أرصفة الطريق العام فلا يجوز لهذا الأخير أن يثير مسألة تملك المال العام لان هذا الاستعمال مؤقتا .[2]

[1]- فيصل عريف ، الحماية القانونية للمال العام ،مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2010-2011 ، ص ، 64

[2]- خيرة كامل ، النظام القانوني لحماية المال العام في الجزائر ،مذكرة ماستر ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2013 ،ص ، 56 .

المطلب الثاني : عدم جواز اكتساب الأملاك العمومية الطرقية

تعتبر قاعدة عدم جواز تملك الأملاك الوطنية العمومية ليست إلا نتيجة مباشرة لقاعدة عدم التصرف ، لأن الملك العمومي للطريق طالما لا يجوز التصرف فيه بنقل ملكيته ، فمن باب أولى لا يجوز أن يكتسبه أحد الأفراد بالتقادم.[1]

غير أنه من حيث الفعالية في حماية الأملاك العمومية الطرقية ، فان هذه القاعدة تبدو أهم من قاعدة عدم جواز التصرف في المال العام لأن خطر التعدي على الأملاك الوطنية عن طريق وضع اليد عليه من قبل الأفراد يبدو أشد تهديدا من تصرف الإدارة في هده الأملاك و بالمقابل فان للإدارة الحق في استرجاع الأملاك التي تم الاستيلاء عليها مهما طالت مدة وضع اليد عليها ،و تجدر الإشارة هنا إلى أن المشرع الجزائري في المادة 689 من القانون المدني لا يميز بين الأملاك الوطنية العامة و الأملاك الوطنية الخاصة ،و بالتالي فان قاعدة عدم جواز تملك الأملاك الوطنية العمومية بالتقادم حسب نص هده المادة تنطبق على الأملاك العامة و الخاصة .

و تطبيقا لذلك فلو رخصت الإدارة إلى أحد الأفراد بشغل جزء من الطريق العام فان هذا الترخيص مؤقت و ليس دائما و يتسع نطاق هذه القاعدة ليشمل ما يماثل التقادم من الأسباب كالحيازة و الاستيلاء و الميراث و الشفعة و حقوق الارتفاق بمختلف صوره كما يمتد أيضا إلى الدعاوى القضائية التي تستهدف حماية الملك العمومي ، وعلة الحكم في كل هذه الحالات منع التملك و لو بحسن نية.[2]

[1]- مصطفى أبو زيد فهمي ،الإدارة العامة ، (نشاطها و أموالها) ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002 ، ص ، 236 .
[2]- السعيد محمد ، المرجع السابق ،ص ،231 – 232 .

المطلب الثالث :عدم جواز الحجز على الأملاك العمومية الطرقية

إذا كانت الملكية العمومية للطريق لا يجوز التصرف فيها بالبيع مثلا و لا يجوز الادعاء بتملكها و لهذا فانه بات من المنطق التقرير بعدم جواز الحجز على هذا الملك العام

و تستمد هذه القاعدة أساسها من نص المادة 66 من قانون الأملاك "

وكذلك المادة 689 من القانون المدني بقولا "لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها أو تملكها بالتقادم .

إن قاعدة عدم جواز الحجز على الملك العلم للطريق تجبر الأشخاص الخاصة الطبيعية أو المعنوية بعدم القيام بحجز ملك من الأملاك التابعة للأشخاص العامة و لا ترتب أي من الحقوق العينية التبعية ضمانا للدين الواقع في ذمة الشخص و هذه الحقوق ملخصة على النحو التالي :

أ- الرهن الرسمي :وهو عقد رسمي يكسب به الدائن حقا عينيا على عقار لوفاء دينه تكون له بمقتضاه أن يتقدم على الدائنين التاليين له في المرتبة في استيفاء حقه من ثمن ذلك العقار في أي بلد يكن [1].

ب – الرهن الحيازي :هو ذلك العقد الذي يلتزم به شخص ضمانا لدين عليه أو غيره أن يسلم إلى الدائن أو شخص آخر يعينه المتعاقد شيئا يترتب عليه للدائن حقا عينيا يخوله حبس الشيئ لحين استفاء الدين [2].

ج – حق الاختصاص :هو حق عيني تبعي يترتب بأمر القاضي للدائن الذي بيده الحكم الواجب التنفيذ على قرار ،مملوك للمدين المحكوم عليه

د- حق الامتياز :هو أولوية يقررها القانون لحق معين مراعاة منه لصفته فالقانون يقرر الامتيازات تتعلق بالدين و لا تتصل بشخص الدائن ،فمثل هذه الحقوق لا يجوز أن تترتب على الملكية العامة للطريق [3].

[1]- د زواوي فريدة ، مدخل لنظرية الحق ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة ، 2004 ، ص ،33 .
[2]- د زواوي فريدة ، المرجع نفسه ، ص ، 38 ، 39
[3]- خيرة كامل ،المرجع السابق ، ص ، 60 .

المبحث الثاني :الحماية الإدارية للطرقات العمومية

لم يكتف المشرع الجزائري بإحاطة الملك للطريق بالحماية المدنية فحسب بل دعمه بقواعد إدارية من شأنها تعزيز حماية أكبر للأملاك الوطنية و تتمثل هذه القواعد في جملة من الالتزامات فرضها المشرع على الإدارة من أجل حسن تنظيم و تسيير و استغلال هذا النوع من الأملاك لضمان بلوغ الهدف الأساسي الذي خصصت من أجله ، و هو تحقيق المنفعة العامة [1] .

و بذلك يمكن القول أن الحماية الإدارية للأملاك الوطنية العامة هي مجموعة من الالتزامات المقررة من قبل المشرع الجزائري و التي تهدف إلى حماية الأملاك العامة[2]من أي اعتداءات خاصة من جانب الإدارة ذاتها، سواء تمثلت في الشخص المالك للمال العام في حالة الأملاك المخصصة للاستعمال الجماهيري العام ، و عليه ستكون دراستنا لهذا المبحث من خلال المطلبين على النحو التالي :

المطلب الأول :جرد الأملاك الوطنية العمومية .

المطلب الثاني :صيانة الأملاك الوطنية العمومية .

[1]- علي بن شعبان ، وسائل الإدارة لحماية المال العام ،مجلة العلوم الإنسانية ،جامعة قسنطينة ، عدد 20 ، سنة ،2003 ، ص ، 222 .
[2]- نادية بلعموري ، المرجع السابق ، ص ، 284 .

المطلب الأول : جرد الأملاك الوطنية العمومية

إن عملية الجرد لم يتطرق إليها الفقه من خلال تخصيصه بتعريف و عليه سأعتمد في هذا المطلب على النصوص الرسمية التي تناولت عملية الجرد.

الفرع الأول : تعريف جرد الأملاك الوطنية العمومية

نصت المادة 02 من المرسوم التنفيذي 91- 455 المتعلق بجرد الأملاك الوطنية على أن "الجرد العام للأملاك الوطنية يعني التسجيل الوصفي و التقويمي لجميع الأملاك الخاصة و العامة التابعة للدولة و الولاية و البلدية و ذلك قصد ضمان حمايتها و التي تحوزها جميع المنشات و المؤسسات و الهياكل التي تنتمي إليها أو التي تخصص للمؤسسات العمومية .

كما نصت المادة 08 من القانون 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1991 المتعلق بالأملاك الوطنية على: " يتمثل الجرد العام في للأملاك الوطنية في التسجيل الوصفي و التقويمي لجميع الأملاك التي تحوزها مختلف مؤسسات الدولة و هياكلها ....."

فالجرد إذن هو إجراء شامل بالنسبة لجميع الأملاك الوطنية العامة و الخاصة إلا ما أستثني بنص .و تهدف عملية الجرد إلى حماية الأملاك الوطنية العمومية[1] و مراقبة استعمالها بما يتفق مع الأهداف المحددة لها من خلال عنصريين لا غنى عنهما و هما:

ا - التسجيل الوصفي : و يتمثل في بيان كافة مكونات الملك العام و خصائصه .

ب - تسجيل تقويمي :و هو إثبات ت القيمة النقدية للمال العام [2].

[1]- عبد السلام يوسف –حططاش عبد العزيز ،حماية الأملاك الوطنية في التشريع الجزائري ،مذكرة لنيل اجازة المدرسة العليا للقضاء ، الجزائر ، ص، 16 ,

[2]- د يحياوي أعمر، المرجع السابق ، ص ، 114 .

الفرع الثاني : أنواع الجرد

من خلال التعاريف المذكورة في الفرع الأول من المطلب الأول نستنتج نوعيين أساسيين لعملية الجرد تتمثل في :

أولا – جرد العقارات : استنادا إلى أحكام المرسوم التنفيذي 91-455 الذي يحدد كيفيات جرد الأملاك الوطنية فان كل المؤسسات الوطنية يجب عليها أن تمسك دفاتر لجرد كل الأملاك العقارية الموجودة بحوزتها سواء كانت مالكة لها أو مخصصة لها و يبين هذا المرسوم أن الجرد يتم بإعداد بطاقة تعرف فيها المؤسسة أو الهيأة الإدارية الإقليمية أو المحلية التي تحوز العقار.[1]

ثانيا – جرد المنقولات : بالنسبة لجرد المنقولات نصت المادة 17 من ذات المرسوم المذكور أعلاه أنة عميلة الجرد تقوم بها الوزارات المعنية مع الوزير المكلف بالمالية ، و إذا كانت هناك بعض من عناصر الأملاك العمومية التي تستدعي جردا خاصا وجب إعداد جرد بما يتفق و خصوصيات هذا العنصر[2]

و تجري عملية جرد الأملاك العمومية للطرقات من خلال إعداد جداول إحصائية يدون فيها بشكل واضح و كامل جميع رخص الاستعمال و الاستغلال الممنوحة و تدخلا ت شرطة حفظ الطرق ، الجرائم الواقعة على الطرقات ، الأضرار المرتكبة على الطريق ، كما يتم إعداد بطاقة تعرف كل صنف من الطريق تتضمن هذه البطاقات البيانات التالية:

- صنف الطريق (وطني ، ولائي ، بلدي)
- رقم الطريق
- الجماعة العمومية المالكة
- هل خضع لعملية إلغاء التصنيف ؟ هل تم إلغاء تصنيفه ؟

[1]- عبد السلام يوسف ،و حطاطاش عبد العزيز ، المرجع السابق ، ص ،17 .
[2]- أنظر المادة 17 من المرسوم التنفيذي ، 91 -455 المؤرخ في 23 نوفمبر 1991 ، المتعلق بجرد الأملاك الوطنية ، ج ر ، 52 .

إن وجود مثل هذه الجداول و البطاقات يسمح لوزارة الأشغال العمومية بتقويم أعمال مديريات الأشغال العمومية [1]و منة ثم حصر جميع الثغرات و المشاكل لاقتراح البدائل و الحلول ، كما يسمح هذا لمديرية الأشغال العمومية بتقديم برامج أعمالها على المستوى الوحدات و المصالح و بالنتيجة ستساهم عملية الجرد في حماية المنشات و تثمين الخدمة العمومية.

المطلب الثاني : صيانة الأملاك الوطنية العمومية الطرقية

لمجابهة الأخطار التي تحدق بالأملاك الوطنية العمومية ، أوجب القانون على المستعملين و المنتفعين بهذه الأملاك أن يراعوا في استعمالها القوانين و التنظيمات الجاري العمل بها و حملهم مسؤولية الأضرار الناتجة عن سوء الاستعمال أو سوء التسيير كما أوجب على الإدارة التي تسير أو تستعمل الأملاك العمومية أن تسهر على حمايتها و المحافظة عليها .

الفرع الأول : تعريف الصيانة

يقصد بصيانة المال العام حفظه و في سبيل ذلك يلتزم الشخص العام باتخاذ جميع الإجراءات الكفيلة من أجل تحقيق هذا الغرض فالالتزام بصيانة الأملاك الوطنية العمومية تفرضه القواعد القانونية الخاصة التي تخضع لها الهيئة المسيرة و كذلك الجماعات العمومية المالكة في حالة القيام بإصلاحات كبيرة [2] حسب الإجراءات القانونية .

ونجد المادة 123 و المادة 149 من القانون رقم 11-10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 المتعلق بالبلدية [3] تكلمت عن صيانة الطرق العمومية فالمجلس الشعبي البلدي كهيئة مداولة له أن يبادر بالعمليات المرتبطة بصيانة الطرق كأن ينشأ مصالح عمومية تقنية ، قصد التكفل بصيانة الطرقات و إشارات المرور ،و كذلك المادة 06 من قانون الولاية لسنة 2012 و التي نصت على : "تتوفر الولاية على أملاك تتولى صيانتها و الحفاظ

[1]- دوار جميلة ، المرجع السابق ، ص، 137 .
[2]- فيصل عريف ، المرجع السابق ، ص، 76 .
[3]- المادة 123 و 149 من القانون رقم 11-10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 ،يتعلق بالبلدية .

عليها و تثمينها " [1]تسهر على القيام بهذا الواجب كل من هيئتي الولاية فالمجلس الشعبي الولائي له أن، يبادر بالأعمال المرتبطة بأشغال تهيئة الطرق العمومية و صيانتها.

وتدخل ضمن أعمال الصيانة الأشغال العامة المتعلقة بالتسييج و إصلاحات الطرق العمومية و ترميمها و أشغال التبييض و أعمال الكنس حيث تتبع الإدارة في عملية الصيانة إحدى الطريقتين التاليتين هما [2]:

1-الأسلوب المباشر : حيث تنفذ الإدارة العامة أشغال الصيانة بواسطة عمالها ولا تلجأ إلى هذه الطريقة إلا نادرا مثل حالة الاستعجال أو في حالة عدم وجود مقاول يقوم بالأشغال .

2-الأسلوب التعاقدي : و هو الأسلوب الأكثر شيوعا ، حيث تبرم الإدارة صفقات عمومية لانجاز الأشغال مع متعاملين وطنيين أو أجانب ولا يكون إلا في حالة الإصلاحات الكبرى أو الأشغال التي تتطلب تقنيات جد متطورة غير موجودة في الجزائر .

لكن لما يتعلق الأمر بصيانة الطرق السريعة ، فان الأشغال تمنح بامتياز لشخص عام أو خاص و تتوج العملية باتفاق بين وزير الطرق السريعة و صاحب الامتياز .

الفرع الثاني :وسائل المحافظة على الأملاك العمومية

لكي يتسنى للإدارة صيانة الأملاك الوطنية العمومية خول لها قانون الأملاك الوطنية وسيلتين للقيام بأعمال الصيانة هما :

سلطة سن قواعد تنظيمية تهدف للمحافظة على النظام العام وتتمثل الوسائل القانونية فيما للإدارة حق إصدار لوائح تنظيمية تختلف في مضمونها عن قرارات الضبط الإداري و يتم ذلك عن طريق اعتماد وسيلتين للقيام بأعمال الصيانة وتتمثل في :

أولا – الوسائل المادية للمحافظة على الأملاك الوطنية العمومية

[1]- المادة 06 من القانون رقم 12-07 المؤرخ في 21 فبراير 2012 يتعلق بالولاية .
[2]- يحياوي أعمر ، نظرية المال العام ، المرجع السابق ، ص ، 111 .

تتمثل الوسائل المادية في الالتزام الذي يفرضه القانون على الإدارة للقيام بواجب الصيانة الدورية للأملاك العمومية الوطنية ، التي تملكها أو التي خصصت لها يقتضي منها تخصيص مبالغ من ميزانياتها ترصد لصيانة الأملاك الوطنية و يختلف التزام الإدارة بصيانة الملك العمومي ،حيث تلتزم الإدارة المالكة بأشغال الصيانة الكبرى ، بينما تلتزم الإدارة المخصص لها الملك بأشغال الصيانة العادية و الترميمات و هذا ما قضت به المادة 67 ف، 02 من قانون الأملاك الوطنية [1].

ثانيا – الوسائل القانونية للمحافظة على الأملاك الوطنية العمومية

لقد خول قانون الأملاك الوطنية الجهة القضائية المكلفة بالمحافظة على الأملاك الوطنية العمومية سلطة سن قواعد تنظيمية تهدف للمحافظة على النظام العام وتتمثل الوسائل القانونية فيما للإدارة حق إصدار لوائح تنظيمية هدفها تحقيق النظام العام تختلف في مضمونها عن قرارات الضبط الإداري و هذا ما نصت عليه المادة 68 ف 01 المتضمن قانون الأملاك الوطنية .

ومن خلال هذا النص المذكور نخلص إلى أن المشرع الجزائري أقر عقوبات جزائية توقع على المخالفين للوائح الضبط المتعلقة بصيانة الأملاك الوطنية العمومية

ومعنى ما تقدم أن الإدارة المالكة أو المسيرة ملتزمة بصيانة الملك العام للطريق و توفير الظروف الملائمة لاستعماله و توجيهه إلى الأهداف المرسومة له و القيام بكافة الإصلاحات التي تحفظ له سلامته[2] و في هذا المجال تقوم الإدارة باتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك و لا سيما :

- المحافظة على العقود المتعلقة بأملاك الوطنية التي تسيرها
- القيام بوظيفة الرقابة اللازمة على عمليات تسيير الأملاك الوطنية العمومية الطرقية وفق ما تقضي به النصوص و القوانين المعمول بها .
- توفير اعتمادات مالية كافية إضافة إلى العنصر البشري المؤهل الذي تتطلبه عملية الصيانة و الحماية

[1]-القانون 90-30 ، السالف الذكر .
[2]- بلعموري نادية ، المذكرة السابقة ، ص ، 285 .

- إصدار نصوص تنظيمية و تعليمات لضمان الحماية الكافية للملك العمومي للطريق

- و أخيرا يمكن القول أن إهمال الإدارة لواجب الصيانة يمكن أن ينشأ عنه المسؤولية على أساس الخطأ و هي صورة من صور المسؤولية عن الأشغال العمومية[1] ومن أمثلة تطبيقات نظرية انعدام الصيانة الحوادث الناتجة عن أشغال الطرقات العمومية مثل عدم وجود لافتات لتدل على الطريق أو وضعها بطريقة غير صحيحة ، أو وجود حفرة مع عدم وضع إشارة لتبين ذلك حيث نجد نص المادة 47 من المرسوم التنفيذي 09-391 المؤرخ في 22 نوفمبر 2009 المتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين إلى الأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالأشغال العمومية بنص على " يكلف أعوان الأشغال في الأشغال العمومية ، لا سيما بتنفيذ أشغال الصيانة العادية للمنشات الأساسية التابعة للأشغال العمومية و الحفاظ عليها "

و من أمثلة تطبيقات نظرية انعدام الصيانة ما أقر به مجلس قضاء قسنطينة في قراره الصادر بتاريخ 1983/03/02 عندما عوض ذوي حقوق السيد (ب-ع) الذي توفي على اثر حادث مرور من جراء انقلاب سيارته ، في منعرج لا توجد فيه إشارة الخطر حيث اعتبر المجلس القضائي انعدام الإشارة بمثابة انعدام الصيانة مما يستوجب قيام المسؤولية الإدارية.

كما قضى كذلك مجلس الدولة في قراره بتاريخ 1999/03/08 في قضية رئيس المندوبية التنفيذية لبلدية عين أزال ضد عربة الطاهر و من معه و دونت وقائعه كما يلي :

حيث قام سكان القرية بحفر حفرة لجمع المياه و بسب الأمطار تحولت الحفرة إلى بركة فسقط فيها أحد الأفراد و توفي ، فرفع ذوي حقوق الضحية دعوى ضد البلدية أمام مجلس قضاء سطيف الذي أصدر قرار بتاريخ 1994/07/18 فقضى فيه بتحميل البلدية مسؤولية الحادث و حكم عليها بالتعويض ، استأنف رئيس البلدية القرار أمام مجلس

[1]- د مسعود شيهوب ،(المسؤولية عن انعدام الصيانة العادية و تطبيقاتها في مجال حوادث المرور) ،المجلة القضائية ن العدد 02 ، 1998 ، ص 13 .

الدولة بأن البلدية غير ملزمة بالتعويض لكون القائم بالأشغال هم سكان البادية و ليست البلدية و أجاب مجلس الدولة في كون البلدية مسؤولة لسببين هما : [1]

- كون أشغال الحفر كانت بترخيص من البلدية .
- البلدية لم تتخذ الاحتياطات اللازمة للحماية .
- و يعتبر مجلس الدولة المسؤولية غير قائمة على أساس الخطأ بل على أساس المخاطر المتمثل في عدم اتخاذ الإجراءات القانونية لحماية الحفرة أي انعدام الصيانة فلو وضعت البلدية إشارة تدل على وجود حفرة أو أحاطتها بسياج لما توفي الطفل .

[1]- د لحسين بن الشيخ اث ملويا ،دروس في المسؤولية الإدارية ،الكتاب الثاني ،دار الخلدونية ، 2007 ، ص ، 11 .

المبحث الثالث : الحماية الجزائية للطرقات العمومية

لم يكتف المشرع الجزائري بحماية الأملاك الوطنية عن طريق فرض قواعد استثنائية مستمدة من القانون المدني ، و لا بالدور الذي أناطه بالسلطة الإدارية المختصة ، سواء كان وقائيا أو علاجيا إذ أن الجزاءات الإدارية قد تكون غير مجدية في وضع حد للاعتداءات على هذه الأملاك ، و ذلك أمام إصرار هؤلاء المعتدين على الاستيلاء على الأملاك العمومية و الادعاء بملكيتها ، لذا تدخل المشرع بفرض عقوبات جزائية لمجد الاعتداء عليها ، حتى و لو كان الاعتداء غير جسيم كما أن الحماية الجزائية التي أضفاها المشرع على الأملاك الوطنية ، ليست موحدة بحيث تشمل جميع مشتملاتها على قدم المساواة ، فكلما كان الملك العمومي أكثر تعرض للجمهور كلما كانت هذه الحماية أبرز و أوضح .

إن الملكية العمومية للطرقات شأنها شأن الأموال العامة أحاطها المشرع بالرعاية و الاهتمام ، فسن نصوص جزائية جرم من خلالها عدة أفعال رأى أنها تضر بهذه الأملاك و عاقب على ارتكابها و إلى جانب النصوص الجزائية نجد نصوص أخرى جاءت في القوانين الخاصة التي تحكم مختلف مكونات الأملاك الوطنية العمومية و هذا ما سنتطرق إليه من خلال المطلبين التاليين :

المطلب الأول : حماية الأملاك الوطنية العمومية الطرقية في قانون العقوبات .

المطلب الثاني : حماية الأملاك الوطنية العمومية الطرقية في التشريعات الخاصة.

المطلب الأول : حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون العقوبات

الجريمة هي كل عمل غير مشروع يقع على عاتق الإنسان ، في نفسه أو ماله أو عرضه أو على المجتمع و مؤسساته أو على الحيوان . [1]

كما تعرف الجريمة على أنها كل نشاط خارجي للإنسان يفرض له القانون عقابا و يقصد بالنشاط هنا الفعل الايجابي أو السلبي أي الامتناع [2].

ولكون الأملاك الوطنية العمومية بصفة عامة تؤدي وظيفة عامة في الحياة السياسية و الاقتصادية للمجتمع فان المشرع تدخل لحمايتها من الأعمال الغير مشروعة و المضرة لها و هذا بموجي قانون العقوبات، و تتعدد القواعد القانونية في قانون العقوبات التي تحمي الأملاك الوطنية فباعتبار المنقولات و العقارات من مشتملات هذه الأملاك ، فهي محمية بموجب النصوص التي تحمي الملكية العقارية و المنقولة بصفة عامة، كما نجد أن بعض المواد تجعل من كون المال العام ملكا عموميا ظرفا مشددا ، بينما نجد نصوصا أخرى تقتصر على حماية الأملاك الوطنية و هو الحال بالنسبة إلى الأملاك الوطنية الطرقية ،فهي أكثر الأملاك حماية بالنظر غالى تعدد النصوص التي تطرقت إليها و لعل هذه الغاية ترجع إلى الأهمية و المصلحة العامة التي تؤديها الطرقات ن وكذا كونها أكثر الأملاك الوطنية استعمالا من قبل الجمهور .

إذ نجد المشرع الجزائري قد نص في أماكن متفرقة من قانون العقوبات على صور العدوان التي تقع على الأملاك العامة ، و ذلك من أجل تحقيق أقصى حماية ممكنة لهذه الأموال ، التي تمثل وسيلة الدولة في القيام بوظائفها، ولتحقيق الردع بنوعيه العام و

[1]- د- أحسن بوسقيعة ،الوجيز في القانون العام ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، الجزائر ، طبعة ،2004 ، ص 24 .
[2]- جندي عبد المالك ، الموسوعة الجنائية ، الجزء الثالث ،دار العلم للجميع ، بيروت ، لبنان ، ص ،03 .

الخاص و بالنظر إلى خطورة هذه الجرائم نلاحظ أن المشرع قد خصها بنصوص قانونية اتسمت بالتشديد [1].

الفرع الأول :جنحة التخريب الواقع على الأملاك العمومية الطرقية

قد جرم المشرع التخريب المعتمد على الأملاك الوطنية للعمومية من خلال المادة 401 من قانون العقوبات ، و رتب على ارتكابه جزاءات تتراوح بين السجن المؤقت إلى السجن المؤبد و التي تصل إلى الإعدام ، و ذلك في حالة ما إذا تم الاعتداء على الطريق العمومي أو شرع فيه بواسطة لغم أو أية مواد متفجرة أخرى [2]، أو تسبب في هدم و تخريب طرق عمومية أو سدود أو خزانات أو منشات صناعية و تجارية أو حديدية ،أو منشات الموانئ أو الطريان أو بناية ذات منفعة عامة .

و يلاحظ هنا أن المشرع شدد العقوبة التي تتعلق بالاعتداء على الأملاك الوطنية ، سواء التي يستعملها الجمهور مباشرة أو عن طريق مرفق عام ، و ذلك لضمان حماية هذه الأملاك حتى تؤدي الغرض الذي خصصت له .

و لم يكتفي المشرع بذلك بل جرم مجرد التهديد بتخريب الأملاك الوطنية العمومية المتمثلة في المباني ، الجسور ، السدود ،الخزانات ،الطرق العمومية وذلك باستعمال ألغام أو أية مواد متفجرة و هذا ما نصت عليه المادة 401 –402 من قانون العقوبات ، و هذا نظرا لأهمية هذه الأملاك و الدور الذي تلعبه في خدمة الجمهور إما بطريقة مباشرة أو غير مباشرة .

كما نصت المادة 408 من قانون العقوبات [3]على أنه يعاقب بالسجن المؤقت من خمس سنوات إلى عشرة سنوات و بغرامة من 500.000 دج إلى 1000.000 دج كل من

[1]- أحسن بوسقيعة ، مرجع نفسه ، ص ، 89 .
[2]- أنظر المادة 401 – 402 من القانون 06 -23 المؤرخ في 20 ديسمير 2006 المتضمن قانون العقوبات .
[3]- المادة 408 من القانون نفسه .

وضع شيء في طريق عمومي أو ممر عمومي لعرقلة سير المركبات أو بقصد التسبب في حوادث مرور .

الفرع الثاني : المخالفات الواقعة على الأملاك العمومية الطرقية

قسم المشرع الجزائري المخالفات المتعلقة بالأملاك الوطنية إلى فئتين حسب درجة جسامة و خطورة المخالفة ، و صنف المخالفات في كل فئة حسب مجال المخالفة ، وقد حضت الأملاك الوطنية الطرقية بنصيب من هذا التصنيف في المادة 444 من قانون العقوبات حددت المخافة المتعلقة ببعض ملحقات الأملاك و صنفتها ضمن مخالفات الدرجة الوحيدة في الفئة الأولى .

فكل من أغرق طريق عمومي ، وذلك برفع مصب مياه المطاحن أو المصانع عن منسوب الارتفاع الذي تحدده السلطة المختصة ،يكون قد ارتكب مخالفة ، و يعاقب بالحبس من عشرة أيام على الأقل إلى شهرين على الأكثر ، وبغرامة من 8000 إلى 16000 دج .

كما نص على المخالفات المتعلقة بالطرق ، بحيث يعاقب بغرامة من 8000 إلى 16000 دج ، و يجوز أن يعاقب بالحبس من عشرة أيام إلى شهرين ، كل من يعيق الطريق العام بأن يضع أو يترك فيها دون الضرورة مواد أو أشياء كيفما كانت من شانها أن تمنع أو تنقص من حركة المرور ، أو تجعل المرور غير مأمون [1].

أما مخالفات الدرجة الثانية من الفئة الثانية المتعلقة بالأملاك الوطنية خصت الطرق العمومية ، فكل من أتلف أو خرب الطرق العمومية أو اغتصب جزء منها وذلك بأية طريقة كانت ن و كل من أخذ حشائش أو أتربة أو أحجار من الطرق العمومية دون أن يرخص له بذلك يعقب كل من يرتكب هذه الأفعال بغرامة من 6000 إلى 12000 دج و يجوز أن يعاقب بالحبس لمدة خمسة أيام على الأكثر،[2] و إذا عاد مرتكب هذه الأفعال إلى نفس الفعل تشدد لتصل إلى عقوبة الحبس إلى عشرة أيام ،و غرامة قد تصل إلى 16000 دج .

[1]-أنظر المادة 444 من نفس الأمر .
[2]- أنظر المادة 455 من نفس الأمر ,

كما حددت المادة 462 من قانون العقوبات المخالفات من الدرجة الثالثة للفئة الثانية و المتعلقة بالطرق العمومية كما يلي :

- كل من كان ملزم بإنارة طريق عام و أهمل إنارته .
- كل من أهمل إنارة المواد التي يضعها أو الحفر التي يحدثها في الشوارع أو في الساحات .
- كل من أهمل تنفيذ اللوائح التنظيمية أو القرارات المتعلقة بالطرق العمومية.
- كل من أهمل تنظيف الشوارع العمومية أو الممرات في المناطق العمومية التي يترك فيها أمر هذه العناية للسكان .
- كل من ألقى أو وضع في الطريق العمومي أقذار أو كناسات ، أو مياه قذرة أو أية مواد أخرى .

فكل من يرتكب هذه المخالفات يعاقب غرامة من 3000 إلى 6000 دج و يجوز أن يعاقب أيضا بالحبس لمدة ثلاثة أيام على الأكثر .

المطلب الثاني : الحماية الجزائية للأملاك الوطنية في التشريعات الخاصة

عنى المشرع الجزائري بتجريم الاعتداء على الأملاك الوطنية العمومية بمختلف أنواعها سواء كانت عقارات أو منقولات ، أو تلك التابعة للدولة أو الولاية أو البلدية ،مضفيا حماية جزائية عليها من خلال قانون العقوبات، الذي يعتبر القاعدة العامة في هذا المجال

غير أنه لم يتطرق إلى كل الاعتداءات التي قد تمس كل مكونات الأملاك الوطنية ، بل تصدى لتلك التي تخص الأملاك الوطنية الأكثر عرضة للاعتداء من طرف الجمهور المستعمل لها تاركا تجريم الأفعال الواقعة على كل عنصر من عناصر الأملاك الوطنية لقوانين خاصة ، فكل فعل لم يتم تجريمه بقانون خاص ، يخضع للقواعد العامة ، أما إذا ورد نص خاص فيطبق هذا النص وفقا لقاعدة الخاص يقيد العام .

لذا ارتأينا التعرض إلى الجرائم الواردة في النصوص الخاصة المتعلقة بأهم الأملاك الوطنية المعرضة للاعتداء بشكل مستمر و هذا ما سنتطرق إليه من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول : حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون التهيئة و التعمير

إن قواعد التهيئة و التعمير هي قواعد آمرة جوهرية و من النظام العام حيث نجد المشرع الجزائري فرض عقوبات على مخالفتها باعتبارها تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة سواء كنت سياسية ، أو اقتصادية أو اجتماعية أو ثقافية .

لا يمكن تشييد أي بناء أو سياج داخل الأجزاء المعمرة إلا إذا ابتعد بأربعة أمتار على الأقل من محور الطريق المؤدي إليه ، و في حالة وجود هذه البنايات يعتبر محور الطريق كأنه يبعد بأربعة أمتار عن السياجات أو البنايات الموجودة .

و عليه فإنه يعتبر غير مشروع كل تشييد لبناء أو سياج[1] داخل المنطقة العمرانية يقل عن أربعة أمتار ويعتبر مشيد هذا البناء مرتكب لجريمة البناء خارج خط التنظيم .

و يمكن تعريف جريمة البناء خارج خط التنظيم على أنها الجريمة التي يقوم فيها الجاني بتشييد بناية جديدة أو تمديد بناية قائمة أو تدعيمها أو تسييجها في الأجزاء البارزة عن خط التنظيم المبين لمعالم الطريق و حدود الأملاك العامة و الخاصة دون الأخذ في الاعتبار الاحتياجات اللازمة لاتساع الطرق و أسس التخطيط السليمة .

و تجدر الإشارة إلى أنه من خلال تعريف هذه الجريمة نكون قد استثنينا أعمال التعديل من مناط التجريم ،ذلك أن هذه الأعمال كما سبق و أن بينا تنحصر في تغيير الحيطان الضخمة أو الواجهات المفضية على الساحات العمومية ، و هي أعمال يفترض فيها بحكم طبيعتها عدم الخروج عن خطوط التنظيم .

وتعتبر هذه الجريمة ايجابية لأن نشاط الجاني فيها يتكون من فعل ايجابي ، يتمثل في قيامه بالبناء خارج خط التنظيم ، كما نجد أن هذه الجريمة مستمرة استمرارا ثابتا ،لأن نشاط الجاني فيها و إن كان يتكون من فعل واحد يحدث في وقت محدود و ينتهي بمجرد ارتكابه بغير حاجة إلى تدخل متجدد منه مثل الجريمة الوقتية ، إلا أن استمرار البناء كأثر للجريمة يجعلها مستمرة استمرار ثابتا ،كذلك نجد هذه الجريمة بسيطة لأنها تتكون من فعل واحد و ذلك دون تكرار[2] .

بطبيعة الحال فان العقوبة المقررة لهذه الجريمة حددتها المادة 77 من القانون 90- 29 المتعلق بالتهيئة و التعمير "يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 3000 دج و 300.000 عن تنفيذ أشغال أو استعمال أرض يتجاهل الالتزامات التي يفرضها هذا القانون و التنظيمات المتخذة لتطبيقه و يمكن الحكم بالحبس من شهر الى ستة أشهر .

[1]- محاجي منصور،النظام القانوني للترخيص بأعمال البناء ، مذكرة ماجستير ،كلية الحقوق جامعة ، البليدة ، 2000 ، 2001 ، ص 148.
[2]- مجاجي منصور ، المذكرة السابقة .

كما نجد المواد من 04 إلى 20 من المرسوم التنفيذي 91-175 المؤرخ في 28 ماي 1991 يحدد القواعد العامة لتهيئة و التعمير، قد أقرت بإمكانية رفض منح رخصة البناء في حالة ما إذا كانت البنايات المراد إقامتها من طبيعتها أن تمس بالسلامة و الأمن العمومي سواء يسبب موقعها أو موضعها ، أو إذا كانت هذه البنايات مقررة على أرضية معرضة للأخطار الطبيعية كالفيضانات و الانجراف .

كما لا يمكن منح رخصة البناء بناية تخصص للسكن إذا كان بعدها يقل عن "خمسين مترا "من كلا جانبي الطريق السريع ، أما إذا كانت هذه البنايات غير المخصصة للسكن فتعاد هذه المسافة إلى "أربعين مترا "، أو "عشرين مترا" و الابتعاد " بثلاثين " مترا من كلا جانبي الطرق الوطنية [1]

الفرع الثاني :حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون المرور

هناك العديد من الجرائم الناشئة عن مخالفة أحكام القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق ، المعدل و المتمم بالقانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 أهمها:

رقم المادة	الجريمة	الوصف	العقوبة المقررة
80	وضع أو محاولة وضع شيء في طريق مفتوح لحركة المرور .	جنحة	الحبس من شهر إلى سنتين
81	مستعملو الطريق العمومي الذين يلحقون ضررا به بخطئهم أو تهاونهم أو تغافلهم .	مخالفة	الغرامة من 1.500 دج الى 5.000 دج
82	كل من قام بأشغال	مخالفة	الغرامة من5.000

[1]- المادة 10 و 11 من المرسوم التنفيذي رقم 91-175 السابق الذكر.

	أحدثت ضررا بالمسلك العمومي نتيجة الحفر للتوصيل		دج إلى 10.000 دج
80 مكرر من القانون 04-14	وضع ممهل على طريق عمومي دون ترخيص من الوالي	جنحة	الحبس من شهرين إلى ستة أشهر و بغرامة من 25.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبتين .

كما نجد نص المادة 90 من القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ،تنص على أنه :

" يعاقب بغرامة من20.000 دج الى 30.000 دج كل شخص يقوم بأشغال على رحاب الطريق دون الحصول على رخصة "

خلاصة الفصل الثاني

من خلال دراستي لهذا الفصل يتضح لنا أن المشرع الجزائري قد كرس مجموعة من القواعد القانونية التي تعد من أهم المبادئ التي تحكم و تحمي الأملاك العمومية الطرقية

من جميع التعديات التي قد تمسها سواء من طرف الأفراد أو الإدارة ، لذا توجهت سياسة المشرع الجزائري لبسط نوع من الحماية على الطرقات العمومية .

حيث أن المشرع كفل الأملاك العمومية الطرقية بحماية أقرها في القانون المدني و هي عدم قابلية التصرف فيها أو اكتسابها لا أو حجزها .

و قد تعززت هذه الأملاك بحماية أخرى تمثلت في الحماية الإدارية حيث عمد المشرع إلى فرض مجموعة من الجزاءات التي يتعين على الإدارة تنفيذها وهي جود الأملاك العامة و صيانتها بواسطة وسيلتين إحداهما قانونية و الأخرى مادية من أجل الحفاظ عليها .

إلا أن هاتين النوعين من الحماية لم تكونا كافية لحماية الأملاك العمومية الطرقية من الأخطار التي تطرأ عليها فكان لا بد من سن جملة من النصوص الجزائية تجرم من خلالها الأفعال التي تضر بالأملاك العمومية الطرقية .

و في الأخير يمكن القول أن حماية الأملاك العمومية الطرقية مسؤولية الجميع و المشكلة لا تكمن في النصوص التشريعية لوحدها ، و إنما في تطبيقها الذي يتطلب وعيا إنسانيا و رقابة فعالة على حسن تسييرها ، وكشف المعتدين عليها بشكل غير قانوني ولتحقيق حماية أكبر لهذه الأملاك و تحقيق تنمية وطنية ، لابد مكن التغيير نحو الأفضل بإتباع منهجيات سليمة .

الخاتمـــــــــــة

خاتـــمـــــــة

تطرقنا في هذه الدراسة التي تدور حول موضوع النظام القانوني للأملاك الوطنية العمومية الطرقية ، هدا الموضوع الهام من موضوعات القانون الإداري ، حيث نرى أن المجتمعات ازدادت حاجتها إلى الاهتمام بشبكة الطرقات العمومية لأنها تعتبر من أهم الدعائم و الركائز التي يبنى عليها تطور و ازدهار الدولة .

فالطريق إذن هو ذلك المسلك العمومي المفتوح لحركة المرور و الذي يأخذ فقهيا و إداريا العديد من التصنيفات ، كما أنه ملك من أملاك الدولة الاصطناعية التي يدخل الإنسان في تكوينها ، حيث تعمد الدولة إلى اقتناء الملك العمومي سواء عن طريق وسائل القانون العام مثل نزع الملكية ، أو عن طريق وسائل القانون الخاص كالشراء ، أو بإتباع أسلوب الصفقات العمومية ، أو أسلوب BOT وذلك تخفيفا على الخزينة العمومية للدولة

كما أن الأفراد يستعمل الملك العمومي للطريق استعمالا عاما أساسه تخصيص المال للمنفعة العامة ، و يرتبط هدا الاستعمال بمبدأ المجانية ن و الحرية ، و مبدأ المساواة ، أو استعمالا خاصا يكون بقرار من السلطة المختصة يصدر في شكل رخصة ، أو عن طريق عقد الامتياز و الهدف من هذا ضمان فرص الاستثمار في الملك العمومي للطريق ن ومن هنا حرص المشرع الجزائري على حماية الأملاك الوطنية العمومية ، حيث سن مجموعة من النصوص الجزائية التي تعد من أهم المبادئ التي تحكم و تحمي هذا النوع من الأملاك الوطنية ، كما كفل الأملاك العمومية الطرقية بحماية مدنية أقرها القانون المدني ، وهي عدم قابلية التصرف فيها أو اكتسابها ، أو الحجز عليها باعتبارها مخصصة للنفع العام .

ولم يكتفي المشرع بالحماية المدنية و الجزائية فقط ، بل عزز هده الملكية بالحماية الإدارية ،و دلك من خلال الزام الادارة بمجموعة من الاجراءات تتمثل في عملية الصيانهة و جرد الأملاك الوطنية العمومية .

ومن خلال هذه الدراسة يمكن تقديم النتائج التالية :

- اعتبار المشرع الجزائري دمج الطرقات العمومية في الأملاك الوطنية الاصطناعية سبيله قرار الاصطفاف ، في حين أن هذا الإجراء سابق لقرار التخصيص للمنفعة العامة .
- أسلوب الامتياز في الجزائر يمتاز بضعف التنظيم و محدودية التطبيق في الواقع العملي، كما أن النصوص القانونية التي تناولت أسلوب الامتياز جاءت متناثرة و ليست منظمة في قانون واحد ليحدد جميع المبادئ و الأسس العامة التي يخضع لها.
- النصوص القانونية المتعقلة بمنح رخصة الطريق أزمت شاغلي الطرق بإرجاع الطريق إلى حالته الأولى ن لكن الواقع يثبت عكس ذلك .
- غياب النصوص القانونية المنظمة لوضع اللوحات الإشهارية على الطرقات العمومية
- غموض النصوص القانونية ذات الصلة بعمليات الاقتناء و السبب في ذلك العودة إلى قواعد القانون المدني ، التي لا يمكنها أن تغطي تفاصيل الموضوع .
- ضعف الرقابة في مجال الطرق العمومية و الدليل على ذلك قلة أعمال الصيانة و انتشار ظاهرة البنايات بجانب الطرق العمومية .

ومن خلال هده النتائج التوصيات التالية :

- تعديل بعض النصوص التنظيمية التي أوردت أحكاما تتناقض مع تلك الواردة في القوانين احتراما لمبدأ تدرج القواعد القانونية ، كما هو الشأن بالنسبة للمادة 176 من المرسوم 12-427 المحدد لشروط و كيفيات إدارة و تسيير الأملاك العامة و الخاصة التابعة للدولة و التي جاءت بحكم مناقض لما جاء في نص المادة 53 من قانون الأملاك الوطنية و التي من المفروض أن تسايرها لا تتناقص معها .
- إضافة مواد إلى المرسوم التنفيذي 04-392 المؤرخ في ديسمبر 2004 المتعلق برخصة شبكة الطرق ،و التي تلزم شاغلي الطريق بإعادة الطريق إلى حالته الأولى
- فرض رقابة صارمة و تدعيم دورها عن طريق أجهزة و لجان متخصصة في جال الطرق العمومية ، فيما يخص كيفيات استغلال هده الأملاك العمومية و تنفيذ العقوبات على المخالفين .

قائمة المصادر و المراجع

01 – النصوص الرسمية :

أ – الدستور الجزائري :

01 – القانون رقم 16 –01 المؤرخ في 26 جمادى الأولى 1437 اتلموافق 06 مارس 2016 يتضمن التعديل الدستوري .

ب– الأوامر و القوانين :

01 – الأمر رقم 75–74 المؤرخ في 12 نوفمبر 1975 المتضمن إعداد مسح الأراضي العام و تأسيس السجل العقاري ، ج ر 92 .

02– الأمر رقم 66 – 155 المؤرخ في08 جوان 1996المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم .

03–– الأمر رقم 66–156 في المؤرخ في08 جوان 1996 المتضمن قانون العثقوبات المعدل و المتمم .

غشت 2001 ç 04– الأمر رقم 09–03 المؤرخ في &

05–القانون رقم 90–25 المؤرخ في 18 نوفمبر 1990 المتضمن قانون التوجيه العقاري ، المعدل و المتمم

06– القانون رقم 90 –29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة و التعمير ، المعدل و المتمم .

07– القانون 90–30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالأملاك الوطنية المعدل و المتمم .

08– القانون رقم 91–11 المؤرخ في 27 أفريل 1991 يحدد القواعد المتعلقة بنزع الملكية من أحل المنفعة العامة ج ر عدد 21 .

09– القانون رقم 01 –14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها ، المعدل و المتمم .

10- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر 2004 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها ، المعدل و المتمم .

11-القانون 06-23 اتلمؤرخ في 29 ذي القعدة 1427 الموافق 20 ديسمبر 2006 ، المتضمن قانون العقوبات .

12 - القانون رقم 08 -09 المؤرخ في 28 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ج ر عدد21 .

13- القانون 11-10 المؤرخ في 20 رجب ‘أ/ 1423 الموافغق 22 يوليو 2011 ، المتضمن قانون البلدية ج ر، عدد 37 .

14 - القانون لرقم 12-07 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433 الموافق 21 فبرلاير 2012 المتعلق بالولاية ج ر عدد 12 .

15 - القانون 17 -05 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير 2017 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور .

ب- المراسيم :

01 - المرسوم التنفيذي رقم 80 -99 المؤرخ في 06 أفريل 1980 ، المتعلق بتصنيف الطرق المعدل و المتمم

02 - المرسوم التنفيذي رقم85-36 المؤرخ في 23 فبراير 1985 ، يتضمن التنظيم المكتعلق بالطرق السريعة .

03 - المرسوم التنفيذي رقم91-175 المؤرخ في 28 ماي 1991 ، يحدد القواعد العامة للتهيئة و التعمير .

04- المرسوم التنفيذي رقم 91-455 المؤرخ في 23 نوفمبر 1991 ، يتعلق بجرد الأملاك الوطنية.

05- المرسوم التنفيذي رقم 96-308 المؤرخ في 18 ديسمبر 1996 ، المتعلق بمنح إمتيازات على الطرق السريعة .

06 - المرسوم التنفيذي رقم 04 -381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 ، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق ، المعدل و المتمم .

07- المرسوم التنفيذي رقم 04- 392 المؤرخ في 01 ديسمبر 2004 ، يتعلق برخصة شبكة الطرق .

08- المرسوم التنفيذي رقم 09 -391 المؤرخ في 22 نوفمبر 2009 ، النتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة المكلفة بادارة الأشغال العمومية .

09 – المرسوم التنفيذي رقم 11- 376 المؤرخ في 16 ذي الحجة 1432 ، الوافق 12 نوفمبر 2011 ، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق .

10 – المرسوم التنفيذي رقم 12 -427 المؤرخ في 02 صفر 1434 ، الموافق 16 ديسمبر 2012 يحدد شروط و كيفيات إدارة و تسيير الأملاك العامة و الخاصة التابعة للدولة .

ثانيا _ المؤلفات :

أ – باللغة العربية :

01- د أنس قاسم، النظرية العامة لأملاك الادارة و الأشغال العمومية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، طبعة 1983 .

02- د المعداوي محمد يوسف ، مذكرات في الأموال العامة و الأشغال العامة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر طبعة ، 1983

03- د أوهيبة عبد الله ، شرح قانون الاجراءات الجزائية ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة 2008 .

04- د أنور حمادة ، الحماية الجزائية للأموال العامة ، دار الفكر الجامعي ، طبعة ، 2002 .

05- د إبراهيم عبد العزيز شيحا ، الأموال العامة ، دار المطبوعات الحامعية ، مصر ، 2008 .

06- د إبراهيم عبد العزيز شيحا ، الوسيط في أموال الدولة العامة و الخاصة ، دار المطبوعات الحامعية ، مصر ، 2008

07- د أعمر يحياوي ، نظرية المال العام ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة ، 2004 .

08- د أعمر يحياوي ،الوجيز في الأموال الخاصة التابعة للدولة و الجماعلت المحلية ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة ، 2004 .

09- د بعلي محمد الصغير ، العقود الإدارية ، دار هومة عنابة ، الجزائر طبعة 2008 .

10 – د محمد باوني ، محاضرات في المواريث ، تمارين محلولة ، منشورات مكتبة إقرأ قسنطينة ، طبعة 2011 .

11– د بوغراوي بوجمعة ، القانون الاداري للأملاك الوطنية ، الطبعة الأولى ، الرباط ، 2013 .

12– د بوضياف عمار ، القرار الاداري ، دراسة تشريعية قضائية فقهية ، الطبعة الأولى ، جسور للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2007 .

13– د حمدي باشا عمر و زروقي ليلى ، المنازعات العقارية ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة 2004.

14– د حسن عبد الله حسن ، النظام القانوني للطرق العامة ، دراسة مقارنة ، دار الجامعة الجديدة ،2007.

15– د مازن راضي ليلوا ، القانون الاداري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، طبعة 2004.

16– د محمد سليمان الطماوي ، الوجيو في القانون الاداري ، دراسة مقارنة ، دار الفكر العربي ، طبعة 1979.

17– محمد سليمان الطماوي ، مبادئ القانون الاداري ،(اموال الادارة و امتيازاتها) القاهرة ، دار الفكر العربي ، 1979.

18– د محمد فؤاد عبد الباسط .

19– د نزيه كبارة ، الملك العام و الملك الخاص ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس ، 2010.

20– نصار جابر جاد ، غقود البوت و التطور الحديث لعقد الامتياز ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2002.

21– عبد الحميد محمد فاروق ، المركز تالقانوني للمال العام ، دراسة نقارنة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، طبعة 1984.

22– د نصار جابر جاد ، عقود البوت و التطور الحديث لعقد امتياز ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،2002.

23– د سماعين شامة ، النظام القانوني للتوجيه الغقاري ، دار الهومة الجزائر

24– د عبد الحميد محمد فاروق التطور المعاصر لنظرية الاموال العامة في القانون الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، طبعة 1988.

25- د عبد الله طالب محمد الكندي ، النظام القانوني لعقود البوت ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2009.

26- د عبد العزيز الجوهري ، محاظرات في اموال العامة ، دراسة مقارنة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، طبعة 1983.

ب- باللغة الاجنبية :

01-André de loubadér : traite du droit adminisratif des biens , 11émé lgdj , paris1998.

02-Gustave peiser : droit administratif des biens 18 émé édition dalloz , paris,2005

03-Philippe godffrin : droit administratif des biens , 7émé édition armand colin , paris ,2005.

04-yves goudment ; droit administratif des biens 18 éme édition dalloz , paris 2005.

ثالثا - المجلات :

01- **السعيد محمد النظام القانوني للاموال العامة ، مجلة الحقوق ، السنة 17 ، العدد 03 ، سبتمبر 1993.**

02-**ميلود بوخال ، قصور التشريع في مجال تخصيص الاموال العامة ، عدد 09 1994.**

03-**عبد الرسول عبد الرضا ، اموال الدولة العامة و الخاصة ، مجلة الحقوق ، العدد 02 يونيو 1998.**

04-**مجلة العلوم الاجتماعية و الانسانية ، مجلة علمية دورية محكمة ، تصدرها جامعة تبسة ، الجزائر ، عدد 11 ، جوان 2016.**

رابعا – الملتقيات :

01- د غول عمر : الاستثمار في الطريق السيار ، الملتقى الدولي ، فندق الاوراسي الجزائر 30سبتمبر 2002.
02- د غول عمر : الطريق السيار شرق – غرب 2005-2008 ، الملتقى الدولي ، فندق الشيراطون ، الجزائر ، 11 جوان 2005 .

خامسا – الرسائل الجماعية :

أ- رسائل الدكتوراه :

01-حنان ميساوي ، اليات حماية الاملاك الوطنية رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة تلمسان ، 2014-2015 .

ب- رسائل الماجستير :

01- بوعجناق سمير ، التطور المركزي القانوني للاملاك الوطنية في التشريع الجزائري ، رسالة ماجستير ، جامعة الجزائر ، 2001-2002 .

02- بوذريعات محمد ، نزع الملكية للمنفعة العمومية ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر ، 2001-2002 .

03- بوعمرة صالح ، مبادئ الاستعمال الجماعي للاملاك العمومية و تطبيقاتها في الجزائر ، مذكرة ماجستير ، 2006 ، 03

04- بلعموري نادية ، احكام الاموال العمومية في القانون الجزائري ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر ، 1990-2000 .

05- دوار جميلة ، النظام القانوني للطرقات العمومية في التشريع الجزائري ، جامعة سوق اهراس ، مذكرة ماجستير ، 2007-2008 .

06- محمود الدعجي ، الاستعمال الخاص للملك العمومي للطرقات ، مذكرة ماجستير ، جامعة تونس ، 2010 .

07- منور فريدة ، عقود الامتياز في الجزائر ، مذكرة ماجستير ، جامعة بن عكنون 2011-2012 .

08- سلطاني عبد العظيم ، ادارة و تسيير الاملاك العمومية ، مذكرة ماجستير ، جامعة تبسة ، 2009 .

09- عابلي رضوان ، ادارة الاملاك الوطنية ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر 2005-2006 .

10- عبد السلام يوسف ، حماية الاملاك الوطنية في التشريع الجزائري ، مذكرة لنيل اجازة المدرسة العليا للقضاء ، الجزائر.

11- عسيو صنية ، الاقتناء كوسيلة لحماية املاك الدولة الخاصة في التشريع الجزائري ، جامعة تبسة ، 2015-2016 .

12- فيصل عريف ، الحماية القانونية للمال العام ، مذكرة ماجيستير ، جامعة بسكرة ، 2010-2011 .

13- قريشي انيسة سعاد ، النظام القانوني العام لعقد الاشغال العامة ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر 2001 .

14- خيرة كامل ، النظام القانوني لحماية المال العام في الجزائر ، مذكرة ماستر ، جامعة بسكرة ، 2013 .

سادسا المواقع الالكترونية :

01- WWW.JORADP.DZ

02- www.thawra.alwehda.gov.sy

الفهـــــــــــــــرس

المحتوى	الصفحة
مقدمة	ص1-4
الفصل الأول : ماهية الطرقات العمومية	ص5-47
المبحث الأول : مفـــهوم الطـرقـات العمـوميـــة	ص06
المطلب الأول : تعريف الطرقات العمومية	ص07
المطلب الثاني : خصائص الطرقات العمومية	ص08
الفرع الأول : الطرقات العمومية من الأملاك الوطنية الاصطناعية	ص08
الفرع الثاني : مبدأ الإقليمية	ص 08
الفرع الثالث : مخصصة للنفع العام و قابلة للتغيير	ص08
الفرع الرابع :إمكانية إلغاء تصنيفها	ص09
المطلب الثالث : تصنيف الطرقات العمومية	ص10
الفرع الأول : التصنيف الإداري	ص10
الفرع الثاني :التصنيف الوظيفي	ص13
الفرع الثالث : الشروط الواجب توافرها في الطرقات العمومية	ص14
المبحث الثاني : تكوين الطرقات العمومية	ص15
المطلب الأول : عملية الاقتناء	ص16
الفرع الأول : وسائل القانون الخاص	ص16
الفرع الثاني : وسائل القانون العام	ص19
المطلب الثاني: عملية التهيئة	ص23
الفرع الأول : تعريف عقد الأشغال العامة	ص23
الفرع الثاني : النظام القانوني لعقد الأشغال العامة	ص24
الفرع الثالث : عناصر عقد الأشغال العامة	ص24-29
المطلب الثالث : عملية الإدماج	ص 30

الفرع الأول : تعريف الاصطفاف	ص30
الفرع الثاني :مراحل الاصطفاف	ص30-31
المبحث الثالث : قواعد استعمال الطرقات العمومية	ص32
المطلب الأول : الاستعمال العام المباشر للطرقات العمومية	ص33
الفرع الأول :مبدأ الحرية	ص34
الفرع الثاني :مبدأ المساواة	ص35
الفرع الثالث : مبدأ المجانية	ص36
المطلب الثاني : الاستعمال الخاص للطرقات العمومية	ص37
الفرع الأول : استعمال الطرق العمومية بموجب الترخيص	ص38-42
الفرع الثاني : استعمال الطرق العمومية بموجب عقد	ص 43
خلاصة الفصل الأول	ص43-46
الفصل الثاني :الحماية القانونية للطرقات العمومية	ص49
المبحث الأول : الحماية المدنية للطرقات العمومية	ص50
المطلب الأول : عدم جواز التصرف في الأملاك الوطنية العمومية الطرقية	ص51
الفرع الأول : عدم جواز تكوين حقوق عينية على الأملاك العامة	ص52

الفرع الثاني :عدم جواز نزع ملكية الأملاك الوطنية العامة	ص53
الفرع الثالث : الاستثناءات الواردة على مبدأ عدم جواز التصرف	ص53
المطلب الثاني : عدم جواز اكتساب الأملاك العمومية الطرقية	ص55
المطلب الثالث :عدم جواز الحجز على الأملاك العمومية الطرقية	ص56
المبحث الثاني :الحماية الإدارية للطرقات العمومية	ص57
المطلب الأول : جرد الأملاك الوطنية العمومية	ص58
الفرع الأول : تعريف جرد الأملاك الوطنية العمومية	ص58
الفرع الثاني : أنواع الجرد	ص59
المطلب الثاني : صيانة الأملاك الوطنية العمومية الطرقية	ص60
الفرع الأول : تعريف الصيانة	ص60
الفرع الثاني :وسائل المحافظة على الأملاك العمومية	ص61-64
المبحث الثالث : الحماية الجزائية للطرقات العمومية	ص65
المطلب الأول : حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون العقوبات	ص66
الفرع الأول :جنحة التخريب الواقع على الأملاك العمومية الطرقية	ص67
الفرع الثاني : المخالفات الواقعة على الأملاك العمومية الطرقية	ص67-69

المطلب الثاني : الحماية الجزائية للأملاك الوطنية في التشريعات الخاصة	ص 70
الفرع الأول : حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون التهيئة و التعمير	ص71
الفرع الثاني :حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون المرور	ص72-73
خلاصة الفصل الثاني	ص74
الخاتمة	ص75-76
ملاحق	
قائمة المصادر و المراجع	
الفهرس	
خلاصة الموضوع	

خلاصة الدراسة

وكخلاصة فصل يمكن القول أن الأملاك الوطنية العمومية تلعب دور هاما في سيادة الدول لأنهاأحد الدعائم و الركائز و الأركان العلمية و التموية ، التي تشمل جميع المنقولات و العقارات ،و هي بدورها مخصصة للمنفعة العامة ، ومن خلال هذه الدراسة حاولنا الالمام بجميع حوانب الموضوع و ابراز النظام القانوني الذي سنه المشرع الجزائري للأملاك الوطنية العمومية الطرقية و الجهاز الاداري و الميكانيزمات التي تلزمه حتى يكفلل حسن سير هذه الأملاكم و سلامتها و هذا ما دفعة الى بسط حماية قانونية .