

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر

التخصص: قانون عقاري

بعنوان:

النظام القانوني للطرق في الجزائر

إشراف الدكتور:

- حاجي نعيمة

من إعداد الطالبة:

- مجور أميرة

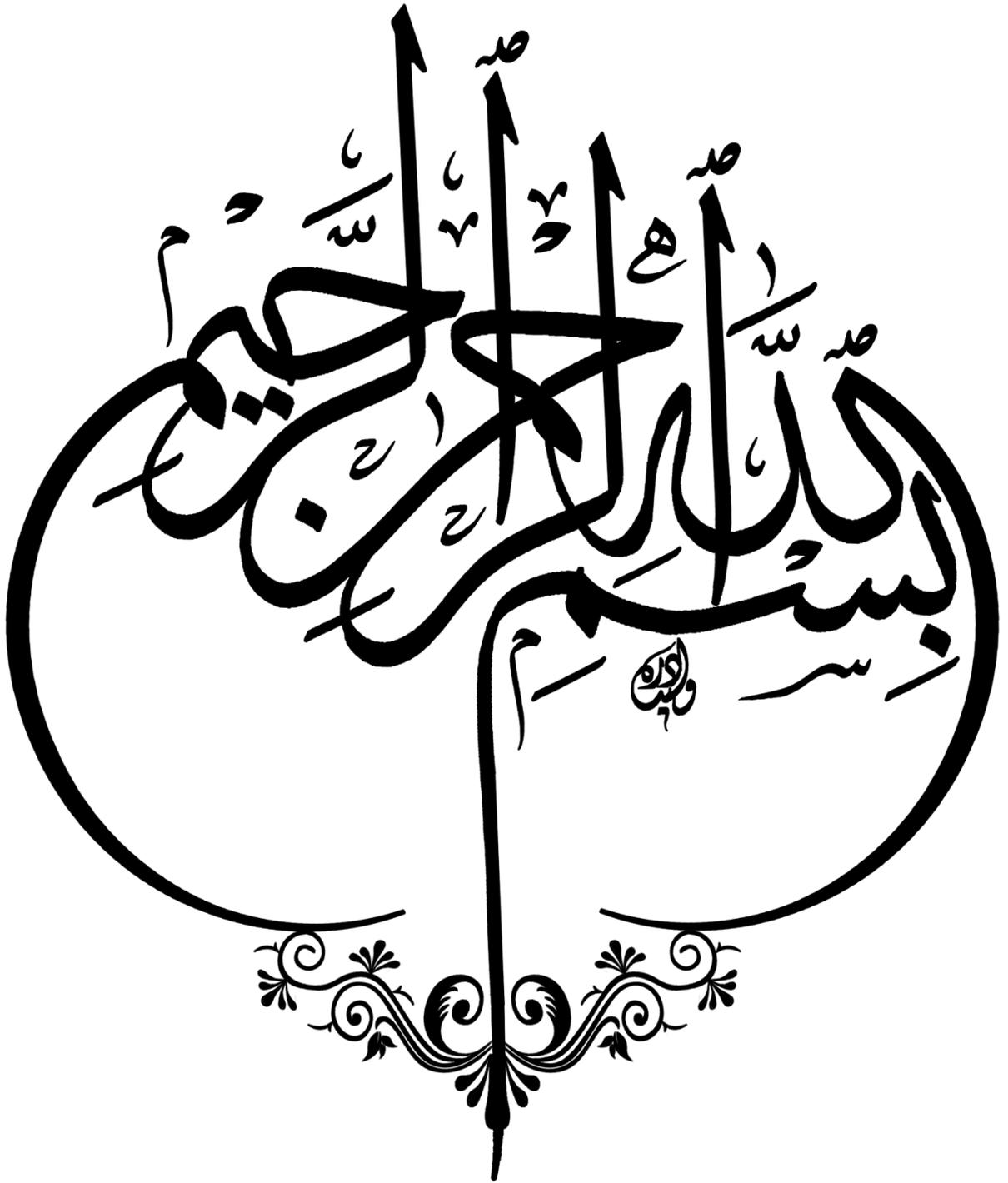
أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
بن طيبة صنية	أستاذ محاضر قسم أ	رئيسا
حاجي نعيمة	أستاذ محاضر قسم ب	مشرفا ومقررا
مخلوف طارق	أستاذ محاضر قسم ب	ممتحننا

السنة الجامعية:

2018 / 2017

الكلية لا تتحمل أي مسؤولية على
ما يرد في هذه المذكرة من
آراء.



قال رسول الله صلى الله عليه وسلم:

{إياكم والجلوس على الطرقات، فقالوا: ما لنا بد إنما مجالسنا نتحدث فيها،

قال فإذا أبيتم إلا المجالس فأعطوا الطريق حقها، فقالوا: وما حق الطريق؟

قال: غض البصر، وكف الأذى، ورد السلام

والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر، وإرشاد الضال}.

- متفق عليه -

الحمد لله ربي العالمين

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا وحبينا محمد

_ صلى الله عليه وعلى آله وصحبه وسلم تسليما كثيرا _

الحمد لله الذي تتم بنعمته الصالحات ويعونه لتحقيق المقاصد والغايات

إليه عز وجل أولا وآخرا ودائما وأبدا أقول: ربي رجوتك توفيقى ونذرت أن أبذل قصارى

جهدي لتزفني في صف طالبي العلم والباحثين، واجتهدت وأنت خير شهيد وها أنا اليوم أقدم

ثمرة جهدي وتوفيقى وأنحني إليك إجلال وتعظيما، الحمد لله عدد نعمك التي لا تحصى.

أما بعد/ لي الشرف العظيم أن أهدي عملي المتواضع هذا إلى كل من أعلى الله

منزلتهما وربط طاعتهما بعبادته، إلى من لهما الفضل بعد الله عز وجل فيما وصلت إليه

والداي الكريمين حفظهما الله

إلى إخوتي أنور ومروان وأختي العزيزة رحمة

إلى بنات خالتي دنيا.. أحلام.. آمال

إلى جميع أفراد عائلتي

كما لا أنسى أساتذتي الكرام أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية بتبسة الذين لم يبخلوا

عليّ بعلمهم خلال هذا المشوار الدراسي

إلى زملائي وزميلاتي: سارة، ليلي، سلسبيله، إيمان، بثينة، ايناس، جيهان...

إلى كل هؤلاء وأولئك... أهدي ثمرة جهدي

إلى كل من ساعدني في إنجازي هذا العمل من قريب ومن بعيد.

شكر ومحرفان

يسعدني مع إنهاء هذه المذكرة ومن دواعي الاعتراف بالجميل أن

أتقدم بالشكر الجزيل وفائق الاحترام والتقدير

إلى أستاذتي المشرفة الأستاذة الدكتورة حاجي نعيمة

التي لم تبخل علي بنصائحها القيمة وتوجيهاتها لما هو أفضل وأنجح

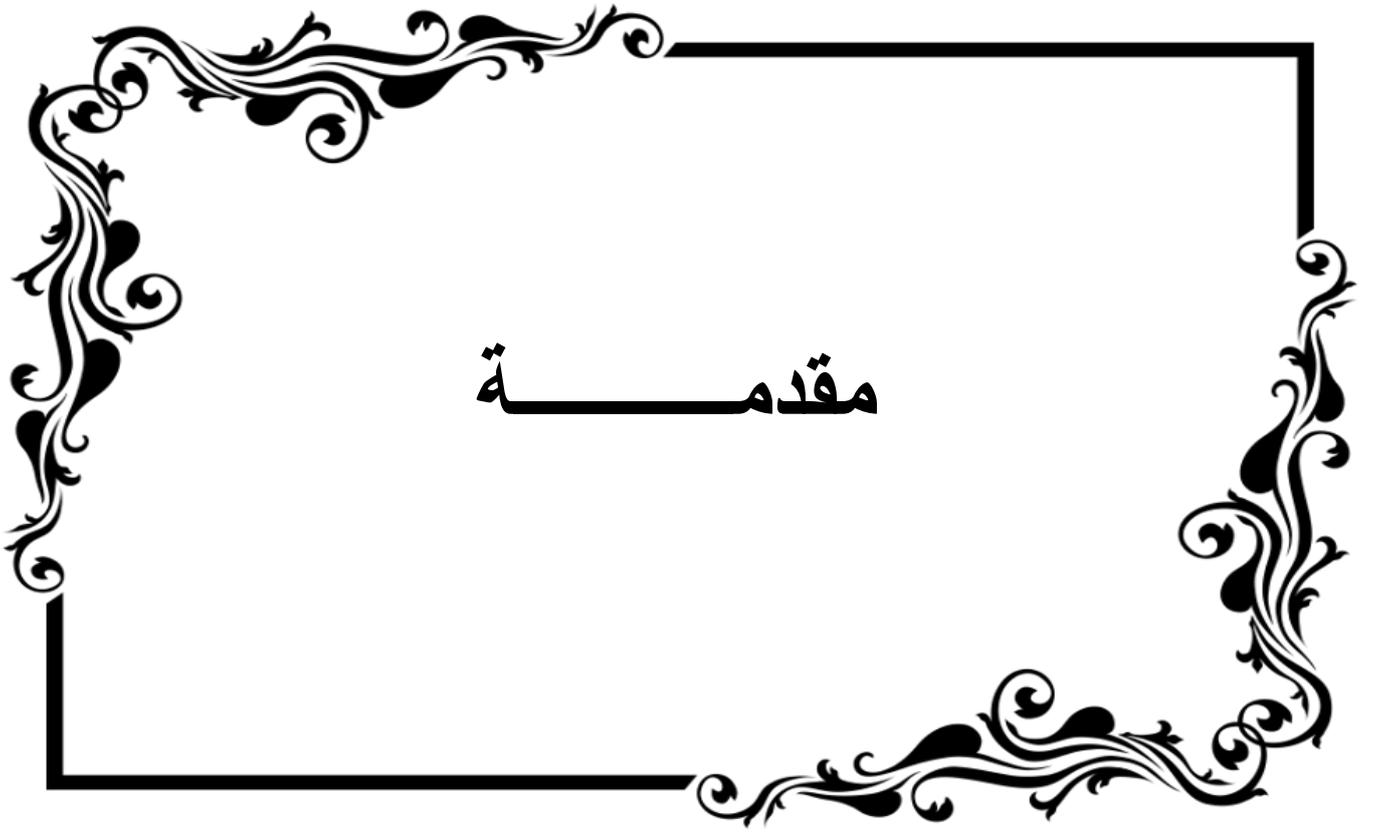
فشكرا لكي أستاذتي الفاضلة

ولا يفوتني أن أتوجه بالامتنان والعرفان إلى أسرة جامعة الشيخ العربي التبسي

بصفة عامة وكلية الحقوق بصفة خاصة

جزيل الشكر لكل من ساعدني ولو بالكلمة الطيبة

شكرا لكم جميعا



مقدمة

مقدمة

تزداد الملكية أهمية كلما كانت محل عقار ذو قيمة عالية، وكما هو متعارف عليه وثابت بين المجتمعات أن العقار يصنف ضمن أرفع الأموال قيمة، التي تشكل محلا للملكية، وان للعقار مكانة مرموقة ما بين الشعوب مما جعل من الكثير يتهافت عليه بالطرق المشروعة والغير مشروعة، حيث تم التوصل إلى أن العقار وخاصة الأرض تعد مصدر صافيا للثروة، وعليه فلقد أضحى من المحتوم زيادة على الاهتمام بحق الملكية العقارية التابعة للدولة أن يتم تنظيمها وصياغتها في إطار قانوني ثابت ومستقر، الأمر الذي أدى بأغلب المشرعين وبالخصوص المشرع الجزائري إلى سن ترسانة تشريعية وإرساء منظومة قانونية الغرض منها ضبط حق الملكية العقارية وتنظيم المعاملات المتعلقة والعمل على استقرارها، من خلال وضع نظام قانوني يتماشى مع الاختيارات السياسية للبلاد من أجل التكفل بالإرث العقاري الموروث عن الحقبة الاستعمارية، هذا من جهة والتكليف مع المعطيات والتغيرات الاقتصادية الدولية بوضع آليات ووسائل قانونية وهيكلية كفيلة بتسيير وتنمين حماية الملكية العقارية.

فجميع الدول لديها مجموعة من الأملاك والأموال التي تستعملها لتلبية حاجاتها ومتطلبات الجمهور، والتي تسهر على توفيرها له لأن رقي أي دولة يعتمد بصفة خاصة على مدى التحكم العقلاني والعلمي الممنهج، على أن تضع هذه الأملاك تحت تصرف الجمهور بصفة مباشرة أو تستعين في ذلك بالمرافق العمومية، حيث يعطى للأفراد الحق في الممارسة والاستعمال، ولا تملك الإدارة حيال ذلك إلا بعض السلطات التنظيمية والضبطية التي تسهل لهم ممارسة هذا الحق.

فالملك العمومي بصفة عامة نوعين من الأملاك، الأولى تتمثل في نتاج الحوادث الطبيعية والتي نعني بها الملك العمومي الطبيعي، والثانية بالمقابل عمل تدخل إنساني تضم الملك العمومي الاصطناعي، فهذا الأخير من محتوياته حسب القانون 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية المعدل والمتمم بالقانون 08-14 في المادة 16 منه، وبخلاف الملك العمومي الطبيعي يعود تواجده لتدخل الإنسان أين تعيينه يكون بالصفة الاصطناعية، حيث يضم أملاك ذات طبيعة مختلفة يمكن أن يكون لها عدة اتجاهات، منها الطرق العادية و السريعة وتوابعها والتي يتمحور موضوع الدراسة حولها. فالإنسان عرف الطريق منذ القديم وذلك بالمرور المتكرر على نفس المسلك، باستعمال عرباته وحيواناته مما استدعى تهيئة هذا المسلك وتسطيحه ورصه، حتى يسهل استعماله حيث ظهر في العصر الروماني الطريق المعبد بالحجارة الطبيعية المكسرة والمرصوفة بدقة وإحكام، وظلت هذه

الطريقة هي المعتمدة حتى القرن التاسع عشر، أين أدخل الفرنسي (FOLANCEAU) والانجليزي (Mac ADAM) الرص والحجارة المكسرة بمقاسات صغيرة ومنتظمة على انجاز الطرقات، ومع ظهور السيارات السريعة والشاحنات الثقيلة والكبيرة أصبح من الضروري تغيير هيكل وشكل الطريق كما نراه اليوم.

حيث أنه أثناء الحقبة الاستعمارية الفرنسية التي مرت بها الجزائر، عملت فرنسا على تطوير شبكة الطرق، وذلك بغرض إنشاء العديد من الطرقات منها القومية وطرق المحافظات والطرق البلدية، وكان الهدف من هذا الانجاز ربط الأقاليم الجزائرية الزراعية بالموانئ الساحلية ونهب الثروات الجزائرية، أما 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.

ونظرا لأهمية الطرقات دفعت المشرع الجزائري إلى التدخل من خلال سنه لترسانة من النصوص القانونية لمعالجة هذا الموضوع.

ومن خلال هذه الدراسة سيتم التطرق إلى الإطار القانوني العام للملك العمومي للطرقات والنظام القانوني لاستغلاله.

01-أهمية الموضوع:

تبرز الأهمية من خلال تسليط الضوء على دراسة النظام القانوني للملك العمومي للطرقات في الجزائر إلى الأهمية الكبرى التي تلعبها الأملاك العمومية ومساهمتها في تحقيق النفع العام وخاصة ما نراه من انتهاكات يومية على المال العام والملك العمومي للطرقات خصوصا، وهذا الموضوع من أهم المواضيع التي طرحت في المجال العقاري، وذلك للمكانة التي تحتلها الأملاك العمومية بصفة عامة، حيث تعتبر شبكة الطرق من أهم الأسس العملية الشاملة لأية تنمية يراد أن تدوم، فمشاريع الطرق أصبحت من المشاريع الهامة في مجتمعنا الحاضر، لا تنقص أهميتها عن كثير من المشاريع الحيوية الأخرى، فهي تلعب دورا رائد في دفع حركة الاقتصاد وتقديم الخدمات للقطاعات الإنتاجية والخدمية الأخرى، كما يوفر هذا القطاع فرص للاستثمار وإيجاد فرص للعمل، فبواسطة الطرق يمكن نقل الحاصلات الزراعية من مراكز إنتاجها إلى موانئ التصدير، وبواسطتها يمكن نقل البضائع والسلع المصنعة والمستوردة من البلاد الأجنبية إلى مراكز الاستهلاك في داخل البلاد، وبواسطتها يمكن نقل البضائع والسلع المصنعة والمستوردة من البلاد الأجنبية إلى مراكز الاستهلاك في داخل البلاد، كذلك

بواسطتها ينقل الأشخاص من أي مكان في العالم إلى مكان آخر، وبالتالي تعتبر شبكة الطرق من أهم المقومات التي تعنى بها الدول في العصر الحديث.

02-أسباب اختيار الموضوع:

- من الناحية الموضوعية: تكمن أسباب اختيار هذا الموضوع إلى أن الملك العمومي للطرق هو من المواضيع العامة من الناحية القانونية، وكذلك من الناحية الشرعية، بالإضافة إلى الرغبة الأكيدة في الحفاظ على الثروة القومية من كل عبث أو تخريب، كذلك نظرا للأهمية الاقتصادية والاجتماعية للأملاك الوطنية عامة والملك العمومي للطرق خاصة، وأيضا المكانة التي يحتلها الملك العمومي للطرق بمكوناته في معظم الدول باعتباره ركيزة اقتصادية وإدارية.
- الأسباب الذاتية: الدافع إلى اختيار هذا الموضوع هو:

- موضوع الدراسة الذي يندرج ضمن مسار تخصصي "القانون العقاري"
- قلة الدراسات والبحوث المتطرفة لهذا الموضوع لذا كان حتما المساهمة في إثراء المكتبة الوطنية بهذا النوع من الدراسات.
- إضافة إلى الفضول العلمي باعتباره من أهم وأبرز المواضيع الجديدة التي لم يتم التطرق إليها من قبل.
- توضيح الأحكام التي تهيمن على سير وإدارة هذا الملك من الناحية القانونية.

03-الإشكالية:

- رغم ما توفره الدولة الجزائرية لتنمية قطاع الطرق لكونه من المحاور الإستراتيجية، إلا أن وضعية الملك العمومي للطرق لا ترقى إلى المستوى المطلوب، وذلك نتيجة الإهمال لانعدام الصيانة وكثرة الاعتداءات، ولعل أبرز ما يثره الملك العمومي للطرق من إشكال هو:
- إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في بسط نظامه القانوني على الملك العمومي للطرق؟

04-المنهج المتبع:

- لبلورة الإشكالية وحصر جوانب الموضوع، وكذلك بغرض توضيح الموضوع تم اعتماد المنهج الوصفي باستعراض جملة من المفاهيم والتعريفات الأساسية، كما تم الاستعانة بالمنهج التحليلي الذي خدم عدة محاور في هذه الدراسة، حيث سمح بتحليل بعض المعلومات واستخلاص في الأخير أهم الملاحظات والنتائج.

05- أهداف الدراسة:

من أبرز الأهداف التي استدعت لدراسة هذا الموضوع هو محاولة تسليط الضوء على مختلف الجوانب أو النقاط التي يثيرها، حيث يسعى أي باحث مهما كانت طبيعة البحث ونوع الموضوع إلى تحقيق والوصول إلى نتائج قريبة من الموضوعية.

ودراسة موضوع النظام القانوني للطرق في الجزائر سيكون غايته الوقوف على حقيقة الملك العمومي للطرق ومحاولة الإجابة على الإشكالية المطروحة مسبقا.

06- الدراسات السابقة:

نظرا للفترة القصيرة لإنجاز البحث كان من الصعب الحصول على الأبحاث التي تدعم الموضوع حيث أن صعوبة العثور على دراسات قانونية معالجة للموضوع وحتى ولو تم التعرض إليه فإنه تم التعرض إليه بصفة عرضية ولذلك فقد اعتمدت الدستور الجزائري والقانون المدني وقانون الأملاك الوطنية العمومية بالإضافة إلى قوانين تتعلق بالملك العمومي للطرق، و اعتمدت على رسائل ماجستير ودكتوراه منها: حنان ميساوي (آليات حماية الأملاك الوطنية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - 2014-2015)، جميلة دوار (النظام القانوني للطرق في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير -سوق أهراس- 2007-2008).

07- صعوبات البحث:

من بين الصعوبات التي تعيق وتواجه إعداد هذا البحث هي:

- قلة المراجع المتخصصة في هذا الموضوع.
- صعوبة الحصول على المراجع وذلك لصعوبة الموضوع في حد ذاته نظرا لأنه من المواضيع الدائمة التطور والمستجدة.
- ضيق الوقت أثناء إعداد هذا البحث.

08- خطة البحث:

تم الاعتماد في هذا البحث على خطة من فصلين:

الفصل الأول بعنوان الإطار القانوني العام للملك العمومي للطرق والمتضمن ثلاث مباحث:

المبحث الأول: مفهوم الملك العمومي للطرق

المبحث الثاني: تكوين وتصنيف الملك العمومي للطرق

المبحث الثالث: الحماية القانونية للملك العمومي للطرق

أما الفصل الثاني تضمن النظام القانوني لاستغلال الملك العمومي للطرق والذي يتكون من

ثلاث مباحث:

المبحث الأول: تسيير الملك العمومي للطرق

المبحث الثاني: استعمال الملك العمومي للطرق

المبحث الثالث: القيود والارتفاقات الواردة على الملك العمومي للطرق

الفصل الأول

الفصل الأول: الإطار القانوني العام للملك العمومي للطرق

المبحث الأول: مفهوم الملك العمومي للطرق

المبحث الثاني: تكوين وتصنيف الملك العمومي للطرق

المبحث الثالث: الحماية القانونية للملك العمومي للطرق

الفصل الأول: الإطار القانوني العام للملك العمومي للطرق

تعتبر الطرق أحد شرايين التنمية في أي مجتمع إن لم تكن أهمها، فلا يمكن لأي مجتمع يريد التقدم والرخاء إلا من خلال شبكة الطرق، التي توفر انتقال أمن الأشخاص والبضائع بما ينعكس بالإيجاب على المستوى الاقتصادي في المجتمع، وهذا ما أدركته مختلف الحضارات القديمة منها والحديثة، وتطور البشرية ازدادت الحاجة إلى استعمال الطرق العمومية مواكبة لهذا التطور، حيث كان أول إنشاء للطريق عن طريق المرور المنكر للأشخاص والحيوانات وكذا العربات المجرورة على نفس الملك، حيث يتحتم رص سطح هذا الأخير، وعندما من الصعب اجتيازه في الشتاء أصبح من الضروري التفكير في طريق ناجعة لحل هذه المشكلة فكانت الطريق الحجرية هي البديل إلا أنها لم تكن مريحة فاستبدلت بالخرسانة الزيتية.

حيث تطورت فكرة الطريق وتغيرت بتغير مفاهيم البناء، فقد أصبح مفهوم الطريق حديث وهو باختصار الحديث عن التنمية في أفضل أحوالها، فالطرق من أهم مكونات البنية الأساسية. ومما سبق فقد خصصنا هذا الفصل لدراسة الإطار القانوني العام للملك العمومي للطرق والذي تضمن ثلاث مباحث:

المبحث الأول: مفهوم الملك العمومي للطرق**المبحث الثاني: تكوين وتصنيف الملك العمومي للطرق****المبحث الثالث: الحماية القانونية للملك العمومي للطرق**

المبحث الأول: مفهوم الملك العمومي للطرق

تمتد الطرق لتربط جميع المدن والقرى بعضها بالدول المجاورة لتخدم المواطنين اجتماعيا واقتصاديا، فشبكة الطرق هي الشرايين الرئيسية والفرعية الحاملة لحركة النقلات المختلفة سواء كانت نوعية الحركة، متمثلة في نقل الأفراد أو نقل المنتجات والبضائع حيث يعتبر إنشاء شبكة الطرق لأي دولة ذات أهمية خاصة، حيث تتوفر الجزائر على شبكة طرق ذات أهمية متميزة تربط مختلف مناطق البلاد ومراكز المواد الأولية وغيرها من المناطق، ومن هنا فإنه لا بد من توضيح مفهوم الطريق في التشريع الجزائري، وهو ما سنتطرق إليه في هذا المبحث المتكون من:

المطلب الأول: تعريف الملك العمومي للطرق**المطلب الثاني: خصائص الملك العمومي للطرق****المطلب الثالث: أهمية الملك العمومي للطرق في إطار التنمية**

المطلب الأول: تعريف الملك العمومي للطرق

تعتبر الطرق العمومية من الأملاك الوطنية الاصطناعية التي أقامها الإنسان وتدرج في هذا النوع بعد اتخاذ جملة من الإجراءات والتدابير لضمان تحقيق المنفعة العامة، حيث تطرقنا في هذا المطلب إلى فرعين، أولها تعريف الملك العمومي للطرق وثانيها طبيعته القانونية.

الفرع الأول: تعريف الملك العمومي للطرق لغة واصطلاحا

أولاً: لغة: الطريق في اللغة هو السبيل وهو الممر الواسع الممتد أوسع من الشارع " إياكم والجلوس على الطرق" (حديث)، أيضا يعرف بأنه هو المسلك والسبيل والممر الواسع والممتد الذي يسلكه الناس.

ثانياً: اصطلاحاً: الطريق هو شريط أرضي به مسارات معدة لحركة السيارات وغيرها من مركبات تتحرك على عجلات، والطرق تصل المناطق الحضرية بعضها ببعض كما تصلها بالمناطق الريفية، وتعرف الطرق التي تخترق المدن باسم الشوارع والطرق ذات أهمية حيوية، إذ يستخدمها المزارعون في نقل محاصيلهم إلى الأسواق، وتسير عليها الشاحنات الكبيرة لتوزيع الإنتاج الصناعي من منطقة إلى أخرى، كما تقطعها السيارات والحافلات والدراجات وغيرها من وسائل النقل للأغراض النفعية والترفيهية، كذلك يعرف الطريق بأنه عبارة عن مسلك بري للمواصلات يضمن الربط والاتصال بين مختلف نقاط الأرض.

الفرع الثاني: تعريف الملك العمومي للطرق قانوناً:

طبقاً لنص المادة 02 من القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، المعدل والمتمم بمقتضى القانون 09-03 المؤرخ في 02 يوليو 2009 فإن الطريق هو ذلك المسلك العمومي المفتوح لحركة المرور¹.

ومن خلال التعريف نستنتج أن هذا التعريف يشمل عنصران، هما:

- إضفاء الصفة العمومية.
- التخصيص لحركة المرور.

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

أما المادة 25 من المرسوم التنفيذي 12-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 يحدد شروط وكيفيات وتسيير الأملاك العمومية والخاصة 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 ومرافقها ما يلي:

- الطرق الوطنية كما حددها قانون المرور، وبنيتها المادة 02 من المرسوم 83-699 المؤرخ في 26 نوفمبر 1983.¹

- الطرق السريعة حسب مفهوم المادة 03 من الأمر 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.²

المطلب الثاني: خصائص الملك العمومي للطرق

للطرق العمومية عدة خصائص تطرق إليها المشرع الجزائري ضمن نص المادة 16 في القانون 09-30 المتعلق بالأملاك الوطنية المعدل والمتمم بالقانون 08/14 المؤرخ في 2008 المتضمن الأملاك الوطنية، وهذا ما سنبنيه خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: الطرق العمومية من الأملاك الوطنية الاصطناعية:

الملك العمومي للطرق ذو طبيعة اصطناعية، فإنه ناشئ نتيجة عمل بشري وتهيئة خاصة تتلاءم مع الهدف المسطر له وبالتالي الإنسان هو العامل الرئيسي في تكوينها.

الفرع الثاني: مبدأ الإقليمية:

لا تدخل ضمن الأملاك الوطنية العمومية للطرق سواء الأملاك التابعة لإقليم الدولة، الولاية البلدية وبالتالي استبعدت من ممارسة حق الملكية الإدارية للمؤسسات ذات الطابع الإداري.³

¹ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 04-392 المؤرخ في أول ديسمبر 2004 المتعلق برخصة شبكات الطرق ج ر ع 78 ص3.

² - المادة 3 تعدل وتتمم المادة 02 من القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت سنة 2001، حيث تنص المادة 02 يتضمن الملك العمومي للطرق والطرق السيارة... الملك العمومي الاصطناعي لشبكات الطرق... جميع أجزاء الملك العمومي الطبيعي المندمجة ضمن الملك العمومي لشبكات الطرق...".

³ - حمدي باشا و زروقي ليلي، المنازعات العقارية، دار هومة، الجزائر، طبعة 2004، ص90.

وهو ما تؤكد المادة 02 من قانون الأملاك الوطنية تشمل الأملاك الوطنية على مجموع الأملاك والحقوق المنقولة والعقارية التي تحوزها الدولة وجماعتها الإقليمية في شكل ملكية عمومية وتتكون هذه الأملاك الوطنية من:

- الأملاك العمومية التابعة للدولة.

- الأملاك العمومية التابعة للولاية.

- الأملاك العمومية التابعة للبلدية.

الفرع الثالث: مخصصة للنفع العام وقابلة للتغيير

الملك العمومي للطريق شأنه شأن الأملاك الوطنية العمومية المخصصة للنفع العام، ويستمد هذا المبدأ أساسه القانوني من نص المادة 688 من القانون المدني: " تعتبر أموالا للدولة العقارات والمنقولات التي تخصص بالفعل أو بالفعل أو بمقتضى نص قانوني لمصلحة عامة، كما إن الملك العمومي للطريق يقبل أن يكون حل لتصرفات القانون العام ومن هذا القليل المبادلات بين الأشخاص الإدارية"، فهذه المبادلات تعد من أعمال الإدارة التي تبقى المال العام في طائفة الأعمال العامة فهو إذا كان يؤدي وظيفة معينة فإنه يمكن أن يحول لتحقيق عناية أخرى لكن دائما في إطار تحقيق أهداف النفع العام¹، ومن أمثلة ذلك تحويل طريق ولائي إلى طريق بلدي.

الفرع الرابع: إمكانية إلغاء تصنيفها:

الطرق 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 والأملاك المنقولة والعقارية التي يستعملها الجميع استعمالا مباشرا وبواسطة المرافق، وقد يمكن للجمهور استعمال الملك العمومي للطريق استعمالا مباشرا المدة معينة ثم يقل هذا الاستعمال شيئا فشيئا حتى العدول النهائي²، عن هذا الاستعمال ففي هذه الحالة لا فائدة من إخفاء صفة العمومية على هذا المال مادام وجه المنفعة العامة قد انتهى في الواقع العملي، كما يمكن أن يتم إلغاء تصنيف الملك العمومي للطرق بمقتضى إجراء قانوني الذي منحه هذه

¹-Gustave peiser ,droit administratif des biens ,18^{eme}, édition Dalloz , paris2005.

²-عبد الحميد محمد فاروق، التطور المعاصر للنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة1988، ص257.

الصفة في أول الأمر احتراماً لقاعدة توازي الأشكال، لذا فإن تجريد الطرق الوطنية من طابعها العام يكون بمرسوم تنفيذي.

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

المطلب الثالث: أهمية الملك العمومي للطرق في إطار التنمية:

تمثل الطرق العمود الفقري للبلاد والذي تتمحور حوله وحدة البلاد ونموها وتطورها، ومثل الطرق بالنسبة للدول كمثل الشرايين للإنسان، فعبر الشرايين يتدفق الدم حاملاً الغذاء للجسم في حين أن الطرق تتدفق عبرها المنتوجات الوطنية والسلع المستوردة والمصدرة والمسافرين وكل مقدمات التطوير والنمو، وكل ما من شأنه أن يجلب للبلاد التقدم والرفق والترابط بين السكان، ولاشك بأن وجود شبكة متطورة من الطرق في الدولة يمكنها في تحقيق أهدافها وسياساتها الأمنية و الإستراتيجية والعسكرية والاقتصادية والثقافية والاجتماعية والسياسية.

فالطرق تلعب دوراً مهماً في حركة البضائع والسلع، فالبضاعة تعتبر عديمة القيمة، ما لم يكن لها منفعة بمعنى قدرتها على تلبية حاجات المستهلك، ونقلها في هذه الحالة يضيف نوعين من المنفعة، تكون إما منفعة مكانية أو منفعة زمنية، وهذان المصطلحان الاقتصاديان يعنيان أن السلعة ليس لها قيمة اقتصادية، حية إلا إذا كانت متوفرة في المكان والزمان المطلوبين.

ولتقدير الدور الذي تلعبه الطرق في تطور التنمية من اللازم تخيل الحياة قبل اختراع الطريق والعجلة، أو بمعنى آخر قبل ردم الفجوة بين المنتخبيين والمستهلكين، وبالتالي تبادل السلع المختلفة وفي المجال الصناعي يلعب النقل على الطرق دوراً حيوياً بربط موارد الخام ومراكز الإنتاج والأسواق. أما داخل المدن على وجه الخصوص، فإن الطرق توفر حلقة الوصل بين المنزل ومقر العمل والواقع أن أكثر من 50% من الرحلات داخل المدن هي رحلات تتعلق بالعمل، كما تلعب الطرق دوراً هاماً في الدفاع عن البلاد وحدتها السياسية، وعادة ما تنشئ الدول شبكة متكاملة من الطرق الإستراتيجية التي تربط أجزاء البلاد، والتي أنشئت لأغراض دفاعية و إستراتيجية وليس بناء على احتياجات النقل للمجتمع فقط¹، وتعد الطرق من الخدمات التي تقدمها الحكومة بالضرورة والتي لا

¹ - يوسف مصطفى الصيام عبد الله بن محمد القرني، سعد بن عبد الرحمن القاضي، تغطية مساحية للطرق، دار المجلاوي للنشر، عمان الأردن ط1، سنة 1999، ص22 .

يستطيع القطاع الخاص تقديمها، ومن أهم أغراض إنشاء الطرق رفع مستوى اقتصاديات الدولة كلها عن طريق النقل المباشر للبضائع والمساعدة في المشكلات المتعلقة بالدفاع المدني والرعاية الطبية والتعليم وخدمات البريد، ولفتح مجالات إضافية للسفر كلها والترفيه، وهذا من الطبيعي أن يستفيد ملاك الأراضي من الطرق لأن تسهيل الوصول إلى الأراضي سيزيد من قيمتها بلا شك.

لذا فالطرق عنصر ضروري للمجتمع في جميع مجالات التنمية الحيوية فهي تؤثر على مواقع الأنشطة الإنتاجية والترفيهية وانتشارها وتؤثر على مواقع المساكن، وعلى انتشار البضائع والخدمات المتوفرة للاستهلاك، فالتقدم في الطرق عمل على تغيير نمط الحياة ورفع مستوى المعيشة وساهم في تطور ونمو المجتمعات¹.

¹ - يوسف مصطفى الصيام عبد الله بن محمد القرني، سعد بن عبد الرحمن القاضي، نفس المرجع السابق ص23.

المبحث الثاني: تكوين وتصنيف الملك العمومي للطرق

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

و تنص المادة 26 من قانون الأملاك الوطنية على ما يلي: " تقام الأملاك الوطنية بالوسائل القانونية أو بفضل الطبيعة، ومن خلال هاتين المادتين نستنتج أن المال العام سواء كان منقولاً أو عقاراً يدخل ضمن قائمة الأملاك العمومية المخصصة للمنفعة العامة وهذا ما يقتضي بالإدارة إلى اتخاذ سلسلة من الإجراءات القانونية الهادفة إلى تكوين الأملاك العمومية¹، كذلك تتوقف الأنواع والأصناف المختلفة للطرق على عوامل كثيرة منها أحجام الحركة المرورية والسرعات والأنواع المختلفة للعربات....الخ.

حيث تصنف الطرق حسب انتمائها إلى هياكل الدولة أو حسب التصنيف التقني، حيث يجب تصنيف الطرق من حيث كونها طرقاً رئيسية أو فرعية أو محلية، حتى يمكن تحديد السرعة التصميمية والانحدار الحاكم بعد موازنة بعض العوامل، مثل أهمية الطريق وتقدير حجم وخصائص المرور والتضاريس والأموال المتاحة، وتعتبر السرعة التصميمية والانحدار الحاكم هما بدورهما القاعدة الأساسية لوضع الحدود إلى حين التصميم الإنشائي للطريق، إذ تتوفر الجزائر على شبكة من الطرق متعددة الأصناف، وعلى هذا الأساس سواء بالنسبة للتصنيف أو التكوين فقد اعتمدنا في هذا المبحث على مطلبين هما:

المطلب الأول: تكوين الملك العمومي للطرق

المطلب الثاني: تصنيف الملك العمومي للطرق

¹ - ميلود بوخال، قصور التشريع في مجال تخصيص الأملاك العامة، المجلة المغربية للإدارة المحلية والتنمية، عدد 09 المغرب، سنة 1994، ص 20.

المطلب الأول: تكوين الملك العمومي للطرق

الفرع الأول: عملية الاقتناء

يقصد بعملية الاقتناء الفعل أو الحدث المعني الذي يترتب عليه التملك القبلي للملك الذي يجب أن يدرج في الأملاك الوطنية العمومية أي كان نوعها¹، فإن كان الملك العمومي مملوك للأشخاص الخاصة، فإن الشخص المعنوي العام يكتسب المال إما بالطرق المنصوص عليها في القانون المدني أو بماله من امتيازات السلطة العامة، تنص المادة 26 من قانون الأملاك الوطنية فقرة 02 "يتم اقتناء الأملاك التي يجب أن تدرج بعقد قانوني طبقاً للقوانين والتنظيمات المعمول بها حسب التقسيم التالي:

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

- طريقتان يخضعان للقانون نزع الملكية وحق الشفعة.

ومن هنا ندرس كل من وسائل القانون الخاص والعام على حدى:

أولاً: وسائل القانون الخاص:

قد تلجأ الدولة أو إحدى الأشخاص الإقليمية في سبيل اكتسابها للأملاك الوطنية إلى طرق مستقاة من القانون الخاص، والمتمثلة في: العقد، التبرع، التبادل، الحيازة، كما أن المادة 48 من قانون الأملاك الوطنية تضيف حالة الأملاك الشاغرة، وهذا ما سنتناوله بالتفصيل على النحو التالي:

1- العقد: هو الشراء في نية قصد المشرع الجزائري، وحيث تتعامل الإدارة مع أحد الأشخاص الخاصة على أساس التراضي ووفق قاعدة العقد شريعة المتعاقدين².

وبالتالي لا تبرز الإدارة في هذه الحالة بمظهر السيادة والسلطان، لكن ينبغي أن لا يضر التصرف بالمصالح العمومية التابعة للدولة، وتحقيقاً لذلك تتدخل إدارة الأملاك الوطنية في تحقيق عملية الاقتناء، أما عملية شراء العقارات والحقوق العقارية من المصالح والهيئات المحلية فيكون في إطار القواعد المحددة في قانون الأملاك الوطنية وقانون الولاية، وقانون البلدية، فإن كان هذا العقار واقعاً في المحيط العمراني، فإن عملية اقتناؤه تكون عن طريق الوكالة المحلية للتسيير والتنظيم

¹-محمد السعيد، النظام القانوني للأملاك العامة، مجلة الحقوق، العدد 03 سنة 1993، ص230.

²- عمر يحيوي الوجيز في الأموال الخاصة التابعة للدولة والجماعات المحلية، دار هومة، الجزائر، طبعة 2004، ص41.

العقاري الحضري، أما إذا كان واقعا خارج الإقليم فإن عملية الاقتناء تكون بواسطة أجهزة الهيئة المحلية المعنية.

2- التبرعات: حتى يتم التبرع بالشكل الصحيح، اشترط المشرع الجزائري أن يصب التصرف في شكل رسمي وذلك تحت طائلة البطلان¹، إذ يتوجب على من أراد التبرع للدولة ممثلة في الوالي المختص أن يصرح بذلك أمام الموثق، ويقوم هذا الأخير بتحويل الملف إلى الوزير المكلف بالمالية بصفته ممثلا للدولة، الذي يأمر إدارة أملاك الدولة المختصة بدراسة الملف وتحديد أهمية موضوع التبرع، وأن تتخذ قراره في أجل 03 أشهر ابتداء من تاريخ الإرسال¹، وفي حال ما إذا كان التبرع غايته الإضرار بالورثة أو كان المتبرع فاقدا الأهلية، فيتعين على الوزير رفض التبرع، أما بالنسبة للتبرعات التي تقدم للجماعات المحلية فيختص المجلس الشعبي المعني بقبولها أو رفضها.

3- التبادل: التبادل أو المقايضة كما أُصطلح عليه المشرع في القانون المدني، والذي عرفها كما يلي: " المقايضة عقد يلتزم به كل من المتعاقدين، أن ينقل إلى الآخر على سبيل التبادل ملكية مال غير النقود"²، بينما نجد قانون الأملاك الوطنية قد حصر عملية التبادل بين الأشخاص العامة والخواص في العقارات فقط.

غير أن التبادل المنصوص عليه في قانون الأملاك الوطنية يقتصر فقط على العقارات سواء بالنسبة للأملاك الوطنية الخاصة التابعة للدولة أو إلى الجماعات المحلية، وقد يكون التبادل بمبادرة من المصلحة العامة، وفي هذه الحالة يقوم الجهاز المختص بتقديم طلب تبادل، مصحوبا بالأوراق الثبوتية المتعلقة به إلى السلطة الوصية، والتي بدورها ترسل الملف إلى الوزير المتكلف بالمالية، مرفقا بمذكرة توضيحية تبرر عملية المبادلة كما يجب شهر عقد التبادل وتسجيله لدى المحافظة العقارية حتى يكتسب العقار محل التبادل.

4- الحيابة: المشرع الجزائري لم يتعرض لتعريف الحيابة، ولا حتى القانون المدني الذي اكتفى بذكر أحكامها وأثارها وعلى الرغم من اعتبار قانون الأملاك الوطنية، الحيابة كطريقة من طرق اقتناء الأملاك الوطنية العمومية الواردة في المادة 26 منه إلا أننا نجد أن هذا القانون يخلو من أحكام الحيابة، والذي اعتبر الحيابة من القواعد الطرق التي تخضع للقواعد العامة.

¹ عبد الحفيظ فارة، تسيير وإدارة الأملاك المحلية، مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة الدراسات العليا المتخصصة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، سنة 2007-2008، ص 42، 43.

² محمد حسنين، عقد البيع في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط 5، سنة 2006، ص 234.

حيث تعرف الحيابة على أنها: وضع اليد على الشيء أو على الحق والسيطرة عليه سيطرة فعلية والانتفاع به واستغلاله بكافة الوجوه المادية على أن تكون السيطرة بنية الظهور مظهر الملك أو صاحب الحق.¹

5- الشغور: تعتبر التركة شاغرة كلياً أو جزئياً في حالة:

انعدام المالك أو الوارث أو إهمال التركة، أو حالة تخلي أحد الورثة على حصته، أو أملاك المفقودين.²

وعليه يحق للدولة مباشرة إجراءات الشغور المقررة قانوناً، كما يتعين على الوالي المختص إقليمياً في حالة تخلي أحد الورثة عن حصته في التركة، أن يودع عريضة لدى الجهة القضائية المختصة ويطلب فيها إثبات التخلي، ولا يكون تسليم الملك إلا بعد صدور حكم قضائي كما يمكن للوالي أن يرفع دعوى إلى القضاء لطلب النطق بالفقد أو لاستصدار حكم بموت المفقود، وبعد أن يصير الحكم نهائياً تؤول التركة إلى الدولة.³

ثانياً: وسائل القانون العام:

حددت المادة 26 من قانون الأملاك الوطنية طرق اقتناء الأملاك الوطنية وذكرت طريقتان استثنائيتان هما:

1- نزع الملكية من أجل المنفعة العامة: عنى المشرع الجزائري بنزع الملكية للمنفعة العامة، بحيث خصها بقانون يحدد قواعدها⁴، وعمل على تعديله تقادياً لأي عيب وقد عرف المشرع الجزائري نزع الملكية في نص المادة 02 من قانون الأملاك الوطنية بأنها: " طريقة استثنائية لاكتساب أملاك أو حقوق عقارية ولا يتم إلا إذا أدى إلى انتهاج كل الوسائل الأخرى إلى نتيجة سلبية " ويعرفه الفقه بأنه: " حرمان مالك العقار من ملكه جبراً للمنفعة العمومية، نظير تعويض مما يناله من ضرر ". ومن هذين التعريفين نستنتج ما يلي:

1- أمير خالد عدلي اكتساب الملكية العقارية بالحيابة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، د ط، ص 45.

2- حمدي باشا عمر و زروقي ليلي، مرجع سابق، ص 243.

3- أمير يحيوي، مرجع سابق ص 44.

4- القانون 91-11 المؤرخ في 27 أبريل 1991 المحدد للقواعد المتعلقة بنزع الملكية من أجل المنفعة العمومية ج ر عدد 21.

أ- نزع الملكية إجراء إداري: بمعنى أنه إجراء تقوم به السلطة الإدارية المختصة وإن كان من الجائز أن يكون المستفيد من قرار نزع الملكية أحد أشخاص القانون الخاص وذلك لما يحققه نشاطه من مصلحة عامة.

ب- 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 الملكية¹.

ج- 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 نزع الملكية العمومية حقوق عينية عقارية².

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

- التصريح بالمنفعة العامة: هو إجراء يتأكد بمقتضاه من مدى توفر ركن المنفعة العامة للمشروع المراد تحقيقه ويفتح التحقيق بقرار من الوالي المختص إقليميا، الذي يعين في الوقت نفسه لجنة تحقيق، وبعد تأكيد لجنة التحقيق على المنفعة العامة يعلن عن ذلك إما بقرار وزاري مشترك، في حالة كون الملكية تقع في إقليم أكثر من ولاية وإما بقرار الوالي إذا كان الملك واقع في إقليم ولاية واحدة ويلصق القرار في مقر البلدية، وينشر في الجريدة الرسمية ويبلغ المخاطبين به³.
أم بالنسبة لعمليات إنجاز البنى التحتية ذات المنفعة العامة والبعث الوطني، يصرح بالمنفعة العمومية بموجب مرسوم تنفيذي الذي يبين أهداف العملية، ومثال ذلك الطريق السيار شرق-غرب، حيث تم التصريح بالمنفعة العمومية للعملية بموجب المرسوم التنفيذي 05-271 المؤرخ في 25 جويلية 2005، فحددت المادة 02 من الأماك العقارية الحقوق العينية العقارية المستعملة مسلكا للطريق.

- تحديد قائمة الأملاك المعنية: يعين الوالي خبيرا عقاريا معتمدا خلال 15 يوما الثانية لنشر قرار الإعلان عن المنفعة العامة للقيام بالتحقيق حول الأملاك المراد نزعها وبيان ملاكها.

¹ - عبد الحفيظ فارة، مذكرة سابقة ص 52.

² - حنان ميساوي، آليات حماية الأملاك الوطنية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2014-2015، ص 179.

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

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

- قرار التنازل عن الأملاك والحقوق موضوع نزع الملكية بناء 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 وطريقة حسابه.

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

- 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 والمستفيدين منه، مع نشره وتسجيله، ويشهر العقد مجانا.

2- حق الشفعة: تعتبر الشفعة طريقة من طرق اكتساب الملكية، التي نص عليها القانون المدني الجزائري، وعرفها في المادة 794 منه، كما يلي: " الشفعة رخصة تجيز الحلال محل المشتري في بيع العقار "

- وينشأ حق الدولة والجماعات المحلية في الشفعة بغية الحاجات ذات المصلحة العامة والمنفعة العمومية²، فإذا باع أحد أفراد عقار لفرد آخر، حق للدولة أو إحدى الجماعات المحلية أنتحل

¹ - سماعين شامة، النظام القانوني للتوجيه العقاري، دار هومة، الجزائر، طبعة 2، ص 234.

² - أنظر المادة 71 من القانون رقم 90-25 المؤرخ في أول جمادى الأولى عام 1411 الموافق ل 18 نوفمبر 1990، يتضمن التوجيه العقاري ج ر ع 49.

محل المشتري لقاء دفع ثمن هذا العقار، وتعتبر هذه الأشخاص العامة شفعاء ممتازين إذ يأتون في المرتبة الأولى بالمقارنة مع الشفعاء الآخرين الذين يخضعون للقانون الخاص.¹

الفرع الثاني: عملية التهيئة:

إن نزع ملكية عقار ما أو اقتناؤه بالتراضي قصد جعله طريقا يطلب قلع أشجاره وأحجاره إجراء أعمال تسوية التربة والقيام بالبناء، والتزود بكل ما هو لازم عادة.²

إن إحداث منشآت جديدة في مثل هذه الحالات وغيرها تعهد الإدارة بتنفيذها بأجهزة خارجية بسبب عدم القدرة أجهزة الإدارة الفنية على القيام بها، مما يدفعها إلى التعاقد مع المختصين من أفراد القانون الخاص بمسؤوليات التنفيذ لحسابها وهو ما يطلق عليه عقد الأشغال العامة.³

أولاً: تعريف عقد الأشغال

يعرف أنه " اتفاق بين الإدارة وإحدى الأفراد أو الشركات يقصد القيام ببناء أو ترميم أو صيانة عقار لحساب شخص معنوي عام ويقصد تحقيق منفعة عامة في نظير المقابل المتفق عليه ووفقا للشروط الواردة في العقد".⁴

ثانياً: النظام القانوني لعقد الأشغال العامة:

يستمد النظام القانوني لعقد الأشغال العامة مصدره من النصوص التشريعية والتنظيمية، حيث تتضمن هذه النصوص جزء كبير من النظام القانوني لعقد الأشغال العامة والجدير بالذكر أن هذه النصوص لا تقتصر على عقود الأشغال العامة فقط بل تنطبق على عقود التوريد والخدمات، وكذلك دفا تر الشروط التي تتضمن قواعد وأحكام تضعها الإدارة مسبقا وبإرادتها المنفردة، بما لها من امتيازات السلطة العامة حتى تطبق على عقودها مراعاة للمقتضيات المصلحة العامة وتنفذ الأشكال التالية:⁵

¹ - صنية عيسو، الاقتناء كوسيلة لتكوين أملاك الدولة الخاصة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قسم الحقوق، تبسة 2015 ص33 و34.

² - عبد الرسول عبد الرضا، أموال الدولة العامة والخاصة، مجلة الحقوق، السنة 22، العدد 02 يونيو 1998 ص224.

³ - أنيسة سعاد قريشي، النظام القانوني العام لعقد الأشغال العامة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2001-2002 ص04.

⁴ - محمد سليمان الطماوي، الوجيز في القانون الإداري دراسة مقارنة، دار الفكر العربي، طبعة 1975 ص625.

⁵ - محمد الصغير بعلي، العقود الإدارية، دار هومة، عنابة، الجزائر، طبعة 2004، ص18، 19.

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

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

- دفاتر التعليمات الخاصة: وهي التي تحدد الشروط الخاصة لكل صفقة.

ثالثا: عناصر عقد الأشغال العامة:

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

01. 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 المنقول حتى ولو كان من الأموال العامة، لم يكن ثمة أشغال عامة ولا يؤثر في ذلك مطلقا ضخامة المنقول.

02. أن تتم الأعمال لحساب شخص معنوي عام: ويقصد بهذا العنصر أن العمل يكون لحساب شخص معنوي عام، ولا يشترط أن يكون العقار محل التعاقد مملوكا لشخص معنوي عام بل يكفي أن يتم العمل لحسابه فإذا كان العمل قد تم في عقار خاص ولكن لحساب شخص عام كان العقد عقد أشغال عامة.

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

رابعا: إجراءات إبرام عقد الأشغال العامة: في مجال تهيئة الطريق وجعله ملائما للهدف المسطر له تتبع الإدارة أسلوبين:

01/أسلوب الصفقات العمومية: لبناء وتجهيز طريق وطني، ولائي، وبلدي تعمد السلطات المختصة¹ إلى إبرام صفقة عمومية وتبرم وفقا لإجراء المناقصة التي تعتبر القاعدة العامة أو الإجراء بالتراضي كحالة استثنائية وقد ألزم المشرع الجزائري الإدارة باحترام مبدأ الحرية والمنافسة والمساواة، سرية العطاءات والشفافية، وذلك حماية للمتعاقد والمصلحة المتعاقدة وغني عن البيان أن المناقصة

¹ - السلطات المختصة هي الوزير بالنسبة للطريق الوطني، والوالي بالنسبة للطريق الولائي، رئيس المجلس الشعبي البلدي بالنسبة للطريق البلدي.

إجراء يستهدف الحصول على عروض من عدة متعهدين متنافسين مع تخصيص الصفة للعارض الذي يقدم أفضل عرض، ويمكن أن تكون دولية ووطنية، مفتوحة أو محدودة، أما فيما يخص أشغال الطرق العمومية تكون محدودة ويمر إبرام الصفة عن طريق المناقصة بعدة إجراءات والتي تتمثل في التدابير التالية:

أ- الإعلان: إعلام المعنيين بالموضوع مما يفسخ المجال للمنافسة بينهم ويحرر باللغة الوطنية وبلغة أجنبية واحدة على الأقل وينشر في الجريدة الرسمية لصفقات المتعامل العمومي.

ب- التقدم بالعطاءات: بعد الإعلان عن الصفة يتقدم المتعهدون بعطاءاتهم وعروضهم إلى الجهة المختصة وتتخذ أجالها تبعا لعناصر معينة¹، كما لا أستوجب المشرع أن تشمل التعهدات المقدمة للمصلحة المتعاقدة على رسالة التعهد والتصريح بالاكتساب محررا طبقا لدفتر الشروط، على أن ترفق بوثائق تتعلق بوضعية المتعهد بمختلف النواحي الإدارية والمالية والقضائية.

ج- مرحلة فحص العروض و العطاءات: في هذه المرحلة تفرز العروض وترتب من قبل لجان مختصة مستحدثة في إطار الرقابة الداخلية، وهي لجنة فتح الأظرفة² وتقويم العروض، تتمثل مهمة لجنة فتح الأظرفة في إثبات تسجيل العروض في

سجل خاص وإعداد قائمة حسب ترتيب وصولها، مع توضيح المبالغ المقترحة ثم إعداد وصف مختصر للوثائق التي تتكون منها التعهد وأخيرا تحرير محضر الجلسة موقع عليه من جميع الأعضاء، وعند انتهاء لجنة فتح الأظرفة من مهامها تحال العروض إلى لجنة تقويم العروض التي يعين أعضاؤها مسئول المصلحة المتعاقدة وتتكون من أعضاء مؤهلين يختارون لكفاءتهم وتتخصص مهامها في إقصاء العروض الغير المطابقة لموضوع الصفة، وتحليل البقية على أساس المعايير المحددة في دفتر الشروط.

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

هـ- اعتماد الصفة: حتى يكون قرار إرساء المناقصة منتجا ومولد لآثارها القانونية فلا بد من اعتماده والمصادقة عليه من الجهات المسؤولة أو الجهات الوصية بالنسبة للجماعات المحلية.

¹ محمد الصغير بعلي، العقود الإدارية، المرجع السابق ص 41 و 42.

² جميلة دوار، النظام القانوني للطرق في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، المركز الجامعي، سوق أهراس 2007-2008 ص 40.

ولقد أخضع المشرع الجزائري صفقات المصلحة المتعاقدة قبل تنفيذها لأنواع من الرقابة نظرا للأهمية البالغة التي تكتسبها هذه العقود من الناحية المالية من جهة ومن جهة أخرى ما تحمله مصلحة عامة، وبعد إبرام الصفقة من طرف السلطات المختصة ووفقا للطرق المنصوص عليها في التشريع المعمول به.

تدخل الصفقة حيز التنفيذ والتطبيق منتجة لآثارها ونتائجها القانونية فيما يتولد عنها من حقوق والتزامات تسري حال الطرفين.

فيلتزم المتعاقد ببناء وتهيئة الطريق العمومي وفقا لما ورد في بنود العقد ويحق له مطالبة الإدارة بالوفاء بالتزاماتها التعاقدية ولعل أبرزها الحق في الحصول على المقابل المالي¹.

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

إذا كان تشييد الطرق الوطنية والولائية والبلدية يخضع لقانون الصفقات العمومية، فإن إنجاز وتهيئة الطريق السيار خضع لأسلوب آخر في الأشغال ويعرف هذا الأسلوب بالبوت².

02/أسلوب البوت:

عرف هذا النظام أول مرة في بريطانيا، حيث تع السلطة الملكية آنذاك عملية إنجاز القنوات للخواص مقابل رسوم تقطع من المنتفعين، ثم التنازل عن ملكيتها في مرحلة لاحقة للخواص الذين التزموا بشروط الانجاز، ومع مطلع القرن العشرين تغيرت النظرة إلى هذا الأسلوب وأصبح يصب اهتمامه على المرافق العامة ما أدى إلى ظهور طابع الإدارة والتسيير، فأصبح الشخص الملتزم يتكفل بإدارة وتشغيل أحد المرافق العامة لمدة معينة مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين، بعد ذلك تغيرت النظرة إلى هذا الأسلوب وأصبحت النظرة الجديدة لعقود البوت تركز على البناء والاستغلال معا وعرف هذا الانجاز العديد من التطبيقات خاصة في مجال الطرق بما فيها الطريق السيار.

أ. تعريف أسلوب البوت: هو عقد يكلف بمقتضاه شخص كن أشخاص القانون العام شخص معنوي آخر خاضع للقانون الخاص بتنفيذ أشغال عامة مقابل أن يكون الملتزم الحق في استغلال المنشأة المنجزة فترة من الزمن، واقتضاء رسوم من المنتفعين.

¹-جميلة دوار، المرجع السابق ص44.

²-نصار جابر جاد، عقود البوت والتطور الحديث لعقد الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة2002ص50.

ب. خصائص أسلوب البوت: اعتمدت معظم الدول على آليات جديدة من أجل تطوير وتمويل مشاريعها الكبرى وذلك باشتراك القطاع الخاص في الاستثمار ومن بين هذه الآليات يحتل أسلوب البوت مكانة مهمة في هذا الميدان وذلك للمزايا التي يتحلى بها ومن بينها:¹

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

- يساعد على تقديم خدمات ذات نوعية في مجال الإنجاز والاستغلال.

ومن المتعارف عليه أن إنجاز الطريق السيار شرق- غرب يتطلب غلاف مالي ضخم مما دفع بالسلطة الإدارية المختصة إلى اعتماد أسلوب البوت تخفيفا عن الخزينة العمومية، وقد جاء الإطار القانوني للعملية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96-308 المؤرخ في 18 سبتمبر 1996 المتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة، حيث يخضع إنجاز هذا الطريق وملحقاته إلى منح الامتياز كما نص عليه المرسوم، وذلك لكل شخص معنوي خاضع للقانون العام أو الخاص الذي يقدم طلبا بذلك وفقا لشروط وتعليمات دفتر الأعباء النموذجي²، ويكون منح هذا الامتياز موضوع اتفاقية بين الوزير المكلف بالطرق السريعة الذي يتصرف لصاحب الدولة وبين صاحب الامتياز، ويصادق على هذه الاتفاقية بمرسوم يتخذ في مجلس الحكومة بناء على تقرير مشترك بين الوزراء المكلفين على التوالي بالداخلية، المالية والطرق السريعة وتنتشر الاتفاقية ودفاتر الأعباء في الجريدة الرسمية.

وبناء على ذلك ندرس هذه الأحكام على النحو التالي:

1- وعاء الامتياز: يسري الامتياز على جميع الأراضي والمنشآت الكبرى الضرورية لبناء مقاطع الطريق السريع، كما يسري على جميع التجهيزات الملحقة الضرورية مباشرة للطريق السريع ولخدمة المستعملين والمنجزة لهدف تحسين الاستغلال ويقوم صاحب الامتياز ببناء أجزاء الطرق التي يقطعها الطريق السريع حتى وان كانت لا تشكل جزء منه، وكذلك بالنسبة للمحاولات الرابطة بين الطرق السريعة.

¹- عبد الله طالب محمد الكندي ، النظام القانوني لعقود البوت، دار النهضة العربية، القاهرة 2009 ص 24

²- المادة 02 فقرة 01، من المرسوم التنفيذي رقم 96-308 المؤرخ في 18 سبتمبر 1996 المتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة، ج ر ع 55، سنة 1996.

2- حقوق صاحب الامتياز:

- الحق في تعديل وعاء المنشآت الكبرى والتجهيزات التي تدخل ضمن وعاء الامتياز شريطة ألا ينجم عنها أي مساس جوهري بقوام الامتياز.
- الحق في اكتساب جميع الحظائر وورشات العمل التابعة لصاحب الامتياز والضرورية لبناء أجزاء الطريق.
- الحق في استلام جميع الأراضي والمنشآت الكبرى لبناء مقاطع الطريق وذلك بموجب محاضر مصحوبة بكشوف وصفية وجميع المخططات الضرورية لبيان حدود الامتياز.¹

3- حقوق الإدارة:

- إلزام الشركة صاحبة الامتياز وعلى نفقتها ومسؤوليتها بتنفيذ جميع الدراسات والإجراءات والأشغال والعمليات المالية المرتبطة بهذا الامتياز وأن تخضع لشروط دفتر الأعباء والوثائق الملحقة به بالنسبة للبناء.²
- 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 والمفصلة المعدة من طرفه بغية ضبط التفاصيل.³
- حق الإدارة في إلزام صاحب الامتياز باحترام جميع التنظيمات الموجودة وأن يتدخل فيما يخص الأشغال المراد تنفيذها عند الاقتضاء في الأملاك العمومية.

¹- المادة 04 فقرة 01 من المرسوم 96-308 السابق الذكر.

²- المادة 04 من الاتفاقية الملحقة بالمرسوم التنفيذي 96-308 نفسه السابق الذكر.

³- المادة 03 فقرة 01 من الاتفاقية الملحقة بالمرسوم نفسه.

الفرع الثالث: عملية الإدماج:

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

أولاً: تعريف الاصطفاف:

يعتبر الاصطفاف الآلية التي وضعها المشرع الجزائري لضبط الحدود الأملاك الوطنية الاصطناعية في مجال الطرق العمومية.

حيث عرفه المشرع الجزائري من خلال القانون 90-30 المعدل والمتمم في نص مادته 30" هدف الاصطفاف هو إثبات تعيين الحدود الفاصلة بين الطرق العمومية والملكيات المجاورة"

ثانياً: مراحل الاصطفاف:

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

01. المخطط العام للاصطفاف: هو مخطط له طابع تخصيص يحدد عموماً أحد الطرق أو حدود مجموعة من الطرق ويكون إجبارياً في الطرق الموجودة داخل التجمعات السكنية ويتحدد على أساس أدوات التهيئة والتعمير الموافق عليها قانوناً، ويعتبر القرار الإداري الصادر باعتماد المخطط العام للاصطفاف قرار منشئ للحدود بين الطرق التي تتضمنها الملكيات المجاورة، ولا يقيد بها في هذا المجال إلا قيد ابتغاء تحقيق المصلحة العامة، ويسبق وضع المخطط العام للاصطفاف إجراء تحقيق إداري من طرف السلطة الإدارية المختصة يستهدف تحديد موقع الخطة الجغرافية، الرسومات الهندسية والتقنية وتطبيق ميداني بتفصيل الخطة على أرض الواقع.²

02. مخطط الاصطفاف الفردي: يعرف بأنه إجراء له طابع تصريحي يبين للمجاورين حدود أملاكهم وحدود الطريق، ويكون إجبارياً بالنسبة للطرق المتواجدة داخل التجمعات السكنية، وهو قرار تصدره السلطة المختصة أي اللجنة التقنية على مستوى البلديات أو الولايات، بناءً على طلب أحد

¹- محمد فاروق عبد الحميد، المركز القانوني للمال العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 1984، د، ط، ص 20.

²- رضوان عايلي، إدارة الأملاك الوطنية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2004-2005 ص 286.

الملاك المجاورين لإعطائه خط الحدود الفاصل بين ملكه الخاص والطريق¹، نجد المشرع الجزائري عند دمج للطرق 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 والاستعمال المباشر هو الشرط الأساسي لدمج طريق في نطاق الأموال العامة الاصطناعية، بينما يبقى الاصطفاف شرط مكمل لإجراء التخصيص وبالتالي يمكن القول أن التخصيص هو الأصل بينما الاصطفاف هو الفرع وليس العكس كما جاء في القانون.

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

المطلب الثاني: تصنيف الملك العمومي للطرق

شبكة الطرق هي الشرايين الرئيسية والفرعية الحاملة لحركة النقلات المختلفة سواء كانت نوعية الحركة متمثلة في نقل الأفراد أو نقل المنتجات أو البضائع.

حيث تعتبر إنشاء شبكة الطرق لأي دولة ذات أهمية خاصة في مجال التنمية الشاملة المحافظة على قوة الدفع الاقتصادي في التنمية.

حيث تبدأ جميع المشروعات سواء الصناعية أو الزراعية أو المرافق بإنشاء شبكة طرق مناسبة تستوعب أهمية هذه التنمية حيث تختلف شبكة الطرق فيما بينها حسب وظيفة كل منها.

إذ تتوفر الجزائر على شبكة طرق متعددة الأصناف منها طرق وطنية، ولائية، بلدية، وعلى هذا الأساس يكون التصنيف الأول مرتبطا بمبدأ الإقليمية، تتكفل فيه الإدارات المختصة بتحديد مميزات الطرق التابعة لقطاعها وهذا ما سنبينه في هذا المطلب المتضمن الفرعين هما التصنيف الإداري (الفرع الأول) والتصنيف الوظيفي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التصنيف الإداري (Classification administrative)

يرتبط التصنيف الإداري بأنواع الأشخاص العامة وتصنف الطرق حسب انتمائها لهيكل الدولة وعلى هذا الأساس يكون التصنيف الإداري على الشكل التالي:²

¹-امر يحيوي، نظرية المال العام، دار هومة، الجزائر، طبعة 2004، ص 39.

²- Voir la communication de salhi: séminaire national sur le domaine public routier، bordj elkiffen، Alger du 18 au 21 juin 2005، p29.

أولاً: الطرق الوطنية (Routes nationales)

تعد الطرق الوطنية جزءاً لا يتجزأ من الأملاك العامة الاصطناعية التابعة للدولة في مجال الطرق، وتمثل الطرق الوطنية مسالك اتصال كبيرة الأهمية للبلد، حيث تربط مختلف الولايات وتكون تهيئتها وصيانتها على عاتق الدولة، وبالتالي يجب أن تتوفر الطرق الوطنية على المقاييس التالية:¹

- أن يكون عرض الزفت 7 أمتار على الأقل.
- أن يربط بين عاصمتي ولايتين.
- أن يتحمل حركة مرور متوسطة يوميا تضم السيارات والشاحنات.

ثانياً: الطرق الولائية (routes des wilayas)

توجد داخل القرى بالولاية ويتم إنجازها من خلال الميزانية الإضافية وتدعم من طرف الدولة، وكذلك بميزانية التجهيز ويقترح في تصنيف الطرقات الولائية المقاييس التالية:²

- أن يتحمل حركة مرور أكثر من سيارة.
- يربط بين مقر دائرتين
- أن يكون له طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى الولاية.

ثالثاً: الطرق البلدية (les routes municipale)

هي الطرق المتواجدة داخل البلدية وترتبط بين البلدية والأخرى، وهي ذات أهمية بسيطة ويجب أن تتبع في تصنيف الطرق البلدية هذه المقاييس:

- يؤمن الشغل في التجمعات السكانية الهامة.
- يكون له طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى البلدية.

رابعاً: الطرق السريعة (auto-route)

الطريق السريع هو طريق شرياني مخصص لخدمة المرور الطوالي ذو تحكم كامل أو جزئي في الاتصال وعادة تكون تقاطعاته الرئيسية في مستويات منفصلة³، أو هو ذلك الطريق أو مقطع من

¹-La même communication de salhi، p39.

²-La même communication de salhi، p40.

³-أحمد محمد جاد، هندسة الطرق الحضرية والخلوية، عالم الكتاب للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 1999، ص116.

الطريق لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكك حديدية ويمكن منعه على بعض فئات المستعملين والمركبات، ويشتمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي.¹

أ- خصائص الطرق السريعة:

- تصنف في فئة الطرق السريعة جميع الطرق المتضمنة الأوصاف التالية:²
- الطرق المنجزة خصوصا لمرور السيارات ممنوعة على الراجلين والعربات، والدراجات.
 - الطرق التي لا يمكن الدخول إليها الأمن خلال نقاط مهياة لذلك.
 - الطرق التي لا تؤدي إلى الملكيات المجاورة.
 - الطرق التي تشمل في اتجاهي المرور على سبل متميزة تفصل بينهما ببعض عن شريط ترابي غير مخصص للمرور.
 - الطرق التي لا تتقاطع في مستواها مع أي طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر الراجلين.

الفرع الثاني: التصنيف الوظيفي (techniques de classification)

تقسم وظيفة الطرق حسب وظيفتها وفقا لما يلي:

أولاً: الطرق الرئيسية: هي طرق مزدوجة لا يفصل بينها جزيرة في الوسط أو المنتصف وترتبط عواصم المحافظات والمدن الرئيسية وموانئ الجمهورية.

ثانياً: طرق التخديم: تخدم هذه الطرق على خدمة الطرق الدولية والرئيسية.

ثالثاً: الطرق الموزعة: وهي إما طرق تصل إلى مراكز المحافظات بمراكز المدن والمناطق التابعة لها أو الطرق التي تصل مراكز المدن بالمناطق والنواحي.

رابعاً: الطرق الزراعية: تكون هذه الطرق مؤقتة أو ترابية تخدم الأراضي الزراعية والمنشآت المائية.

خامساً: الطرق السياحية: يخدم هذا النوع من الطرق المناطق السياحية والمواقع الأثرية.

¹-المرسوم 85-36 المؤرخ في 23 فيفري 1985 المتضمن التنظيم المتعلق بالطرق السريعة ج ر ع سنة 1985.

²- قانون 05/17 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1432 الموافق ل 16 فبراير سنة 2017 الموافق ل غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

المبحث الثالث: الحماية القانونية للملك العمومي للطرق:

يترتب على اكتساب الطرق الصفة العمومية أن يكفل المشرع الجزائري الحماية الواجبة لها، والسبب في ذلك أن هذا المال مخصص للمنفعة العامة.

ونظرا للأهمية الكبرى التي تحتلها هذه الأموال باعتبارها ركيزة الدولة في قيامها بوظائفها على النحو المنشود، فقد حرصت هذه الدول على النص في دساتيرها على وجوب حماية ودعم هذه الأملاك وهو ما فعلته الجزائر في دستورها الحالي إذ نصت المادة 66 منه على ما يلي:

" يجب على كل مواطن أن يحمي الملكية العامة ومصالح المجموعة الوطنية ويحترم ملكية الغير " إذ وعليه أصبحت حماية الملك العمومي للطريق لا تقتصر على الحماية المدنية والإدارية وكذا الحماية الجزائرية للملك العمومي للطرق في التقنين المدني والجزائي، وإنما يحرص على وضع نصوص دستورية تفرض على المواطنين واجب احترام الملكية العمومية وحمايتها حسب المادة سابقة الذكر.

حيث أنه وبدون هذه الحماية القانونية للملك العمومي للطرق سيتعرض هذا الأخير للتعطيل وتضعف قدرته على أداء خدماته ولذلك ارتأينا أن نبين الحماية التي قررها المشرع الجزائري للملك العمومي للطرق في ثلاث مطالب.

المطلب الأول: الحماية المدنية للملك العمومي للطرق**المطلب الثاني: الحماية الإدارية للملك العمومي للطرق****المطلب الثالث: الحماية الجزائرية للملك العمومي للطرق**

المطلب الأول: الحماية المدنية للملك العمومي للطرق:

نقد ضمانات وأوجه الحماية المدنية للملك العمومي للطرق في المبادئ المقررة في القانون المدني، حيث نصت في المادة 689 منه على: "لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها أو تملكها بالتقادم"

كما كرسها المشرع الجزائري بنصوص خاصة، فهذا النوع من الحماية يتمثل في مجموعة من المبادئ والأحكام تتفق في مجملها وطبيعة الأملاك الوطنية العمومية، كما جاء في نص المادة 25 من القانون 25/90، المتضمن قانون التوجيه العقاري: "أن الأملاك العمومية تتكون من الأملاك الوطنية التي لا تتحمل تملك الخواص إياها بسبب طبيعتها والغرض المسطر لها".

كذلك نص المادة 04 من قانون الأملاك الوطنية 90-30، السابق الذكر المعدل والمتمم بالقانون 08/14 المؤرخ في 20 - يوليو - 2008 على أنه: "الأملاك الوطنية العمومية غير قابلة للتصرف ولا للتقادم ولا للحجز"

بمعنى أنه مادام الطرق مخصصة للمنفعة العامة، لا يجوز للإدارة التي تمتلك هذا الملك أن تتصرف فيه بما يتعارض مع النفع العام، سواء كان هذا التصرف بمقابل كبيع أو بدون مقابل كالهبة. وهذا ما سنتناوله في ثلاثة فروع، عدم جواز التصرف في الأملاك العمومية الطرقية (الفرع الأول)، عدم جواز اكتساب أو تملك الأملاك العمومية الطرقية (الفرع الثاني)، عدم جواز الحجز على الأملاك العمومية الطرقية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: عدم جواز التصرف في الأملاك العمومية الطرقية:

تعتبر هذه القاعدة من أهم القواعد العامة المتعلقة بحماية الملك العمومي للطرق وذلك طالما أنها مخصصة للنفع العام والنتيجة المنطقية المترتبة عن ذلك هي إخراج هذه الملكية من دائرة التعامل القانوني بحكم القانون.¹

¹- محمد فاروق عبد الحميد، التطور المعاصر لنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري، مرجع سابق ص 347.

فلا يمكن أن يجري بشأنها تصرف ناقل للملكية بأي نوع من أنواع التصرفات، كالبيع والرهن والهبة والتنازل وذلك تحت طائلة البطلان المطلق للتصرف حتى وإن كان بعقد مشهر¹، مستوفي لجميع الشروط والأركان.

حيث يكمن مضمون هذه القاعدة بارتباطها بتخصيص الطريق للنفع العام، إلا أنها تتراوح وجوده وعدمه مع بقاء تخصيص المال وهو الأمر الذي يعطى لمضمون هذه القاعدة ومجال تطبيقها مدى نسبي فطالما بقي تخصيص الطريق فقد الشخص الإداري قدرته على التصرف فيه ولا يمكنه ذلك إلا بعد تجريده من صفة العمومية وتحويله للمال الخاص بالإدارة، فكل تصرف يقع عليها يعتبر باطلا بطلانا مطلق حتى لو استوفى الشهر، فعدم قابلية الملك العمومي للطرق للتصرف يعتبر من النظام العام باستثناء حقوق الارتفاق المقرر لفائدته².

ونلخص من هذا المضمون أن هذه القاعدة يتحدد منع كافة التصرفات الناقلة للملكية، بينما التصرفات التي لا تتعارض مع تخصيص الطريق للنفع العام فهي جائزة كتنقيح حقوق الارتفاق لفائدة الملك العمومي للطرق.

بمعنى أنه مادام الطريق مخصص للمنفعة العامة، فلا يجوز للإدارة التي تملك هذا الملك أن تتصرف فيه ما يتعارض مع النفع العام، سواء كان هذا التصرف بمقابل كالبيع أو بدون مقابل كالهبة. أيضا ترجع الحكمة من إخراج هذه الملكية من التعامل في المحافظة على الطابع العام للطريق وحمايته من اعتداء الإدارة المالكة والمسيرة³ كما تكمن الحكمة من حماية الملك العمومي للطرق باعتباره مخصصا لاستعمال الجمهور.

الأمر الذي يجعل من قاعدة التخصيص إحدى مبررات وأسس الحماية، التي تضمن استمرارها في تحقيق أهداف النفع العام للطريق وعدم القيام بأي عقد من شأنه إخراج الملك العام للطريق من دائرة العمومية⁴، ومن هنا لا يمكن التصرف فيه إلا بعد نزع الصفة العمومية عنه.

¹ - قرار المحكمة العليا رقم 100370 مؤرخ في 1993/01/27، من المقرر قانونا أنه لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها أو تملكها بالتقادم.

² - امر يحيوي (نظرية المال العام)، مرجع سابق، ص 94.

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

⁴ - إبراهيم منصور الشحات، حماية المال العام في الشريعة الإسلامية والقانون، دار النهضة العربية، مصر سنة 2004 ص 154.

وهذا المبدأ ليس مطلق، لأنه كما رأينا مرتبط بفكرة التخصيص، فإذا تم رفع التخصيص عن الملك العمومي للطريق، فإنه يفقد صفته كملك عمومي ويمكن القول أن قاعدة عدم جواز التصرف في الأملاك العمومية الطرقية قاعدة النسبية وليست مطلقة، خاصة بعد الرجوع.

المشرع الجزائري في دستور 1989 لتبني فكرة ازدواجية المال وعليه وجب التفرقة بين الأملاك الوطنية العامة والأملاك الوطنية الخاصة إذ أن هذه الأشياء لا تخضع لهذا المبدأ.

إذ 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 صفة العمومية. والنتائج المترتبة على هذه القاعدة هي كالتالي:

- تقع باطلة كافة التصرفات التي ترد عليه، ويكون من شأنها نقل ملكية أو ترتيب أي حق عيني عليه يتعارض وتخصيصه للنفع العام.

- لسلطة الإدارة إجراء تصرفات الإدارية المناسبة على الملك العمومي للطرق، فلها إجراءات المبادلات التي ينتقل بها الملك العمومي للطرق ضمن الآخر، وكذلك التصرفات الأخرى التي تنفق مع طبيعة الطريق العام إذ ليس من شأنها أن تعرقل الانتفاع به.

وأخيرا يمكن القول أن هذه القاعدة يقصد بها إخراج الطريق العام عن دائرة التعامل القانوني بحكم القانون، ومن ثم لا يجوز للشخص الإداري نقل ملكية المال العام إلى أحد الأفراد أو إحدى الهيئات وإلا كان تصرفه باطلا بطلانا مطلقا لتعلقه بالنظام العام.²

الفرع الثاني: عدم جواز اكتساب أو تملك الأملاك العمومية الطرقية:

هذه القاعدة ليست إلا نتيجة مباشرة لقاعدة عدم التصرف لأن الملك العمومي للطريق طالما لا يجوز التصرف فيه ينقل ملكيته فمن باب أولى لا يجوز أن يكتسبه أحد الأفراد بالتقادم.³

¹ محمد سليمان الطماوي، المرجع السابق، ص 86.

² امر يحيوي (نظرية المال العام)، المرجع السابق، ص 96.

³ مصطفى أبو زيد فهمي، الإدارة العامة، (نشاطها وأموالها)، دار المطبوعات الجامعات، الإسكندرية، 2002، ص 236.

كذلك يقصد بذلك أنه في حالة ما إذا وضع شخص يده على الملك العمومي للطرق، فإنه لا يستطيع أن يكتسبه طريق التقادم المكسب أو يحصل على ملكيته بموجب عقد شهرة أو شهادة حيازة أو سند ملكية بعد التحقيق العقاري.

غير أنه من حيث الفعالية من حماية الأملاك العمومية الطرقية، فإن هذه القاعدة تبدو أهم من قاعدة عدم جواز التصرف في المال العام لأنه خطر التعدي على الأملاك الوطنية عن طريق وضع يد عليه من قبل الأفراد يبدو أشد تهديدا من تصرف الإدارة في هذه الأملاك وبالمقابل فإن للإدارة الحق في استرجاع الأملاك التي يتم الاستيلاء عليها مهما طال مدة وضع اليد عليها، وتجدر الإشارة هنا إلى أن المشرع الجزائري في المادة 689 من القانون المدني لا يميز بين الأملاك الوطنية العامة والأملاك الوطنية الخاصة، وبالتالي فإن قاعدة عدم جواز تملك الأملاك الوطنية العمومية بالتقادم حسب نص هذه المادة تنطبق على الأملاك العامة والخاصة.

وتطبيقا لذلك فلو رخصت الإدارة إلى أحد الأفراد يشغل جزء من الطريق، فإن هذا الترخيص مؤقت وليس دائم، ويتسع نطاق هذه القاعدة ليشمل ما يماثل التقادم من الأسباب كالحيازة والاستيلاء والميراث والشفعة وحقوق الارتفاق بمختلف صورة.

كما يمتد أيضا إلى الدعاوى القضائية التي تستهدف حماية الملك العمومي وعليه الحكم في كل هذه الحالات منع التملك ولو بحسن نية.¹

كذلك يراد من هذه القاعدة أنه لا يمكن الاستناد إلى وضع اليد على الملك العمومي للطرق مهما طال مدته ولا يجدي في الادعاء باكتساب ملكيتها ويلاحظ أن هذا المبدأ يكون مقصور على الإدارة وحدتها، فلا يجوز لغيرها التمسك به لأنه لا يشرع إلا لمصلحة الإدارة وحدها فلا يجوز لغيرها الاحتجاج به.

وسيتبع ذلك أن حيازة هذا الملك لا تصلح سببا لقبول دعوى وضع اليد في نظر القانون لأنها ليست إلا صيانة عارضة لا تحميها دعاوى وضع اليد، ومن ثم لا يجوز تملك الطريق العام بالتقادم إلا إذ أزيل تخصيصه للنفع العام، إذ بانتهاء هذا التخصيص للطريق ليدخل في نطاق المال الخاص

¹ - محمد السعيد، المرجع السابق، ص 225.

بالإدارة، ويأخذ بالتالي حكمه وعندئذ يجوز تملكه بالتقادم المكسب للملكية من توافرت شرائطه القانونية.¹

وهذه القاعدة تعد أهم وسيلة مقررّة لحماية الطريق العام، لأنها تضع علاجاً ناجحاً من أي اعتداء محتمل على الملك العمومي للطرق فالإدارة استرداد هذا الملك من يد الفرد مهما طالّت مدة وضع يده عليه، وليس له الاحتجاج على الإدارة بدعوى تملكه للطريق العام بالتقادم المكسب للملكية بموجب قواعد القانون المدني.

ويعتبر هذا المبدأ نتيجة حتمية لمبدأ عدم جواز التصرف، فما دامت الأموال العامة ولا يجوز التصرف فيها بنقل ملكيتها إلى الغير، فإنه لا يجوز كذلك ومن الباب أولى اكتساب ملكيتها بالتقادم. ومنه فالنتائج المترتبة على تطبيق هذه القاعدة هي:

- حقوق الملكية للملك العمومي للطرق لا تنتقل إلى الأفراد مهما طالّت مدة وضع أيديهم على هذه الأموال وللإدارة في أي وقت الحق في استردادها.

- يؤدي تطبيق هذه القاعدة إلى استبعاد بعض المبادئ القانونية المعترف بها بالنسبة للأموال الخاصة في مجال التطبيق على الأموال العامة، منها مبدأ الحيّزة في المنقول سند الملكية بحسن نية، كذلك عدم سريان قاعدة الالتصاق لمسبب من أسباب كسب الملكية على الملك العمومي للطرق.

الفرع الثالث: عدم جواز الحجز على الأملاك العمومية الطريقية

تعتبر هذه القاعدة مكتملة لقاعدة عدم جواز التصرف في الملك العمومي للطرق، فمتى تقرر أنه لا يجوز التصرف في الملك العمومي للطرق بما يتعارض مع تخصيصه للنفع العام، وجب القول كذلك أنه لا يجوز الحجز على الملك العمومي للطرق واتخاذ طرق التنفيذ لجبري ضدها.²

حيث يكمن مضمون هذه القاعدة في أن عدم الوفاء بالالتزام بعد صدور حكم أو قرار قضائي واجب التنفيذ يحول الطرق المحكوم له الحق في إتباع إجراءات التنفيذ الجبري المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وله في السبيل ذلك أن يسلك أحد الطرق التالية:

¹- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 08، حق الملكية، دار إحياء التراث العربي، بيروت لبنان 1967 ص 52.

²- عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق ص 52.

- حجز مدني لدى الغير، حجز المنقول أو حجز العقار، لكن هذه الحلول المقررة للوفاء بالدين لا تجد مدى في مجال الملك العمومي للطرق لأنها من جهة تتعارض مع المنفعة العامة له، ومن جهة أخرى يعتبر القانون مع الدولة والهيئات المحلية دائماً مليئة.

وعليه يمكن القول أن مضمون هذه القاعدة هو عدم جواز الحجز على الملك العمومي للطرق، يراد به منع اتخاذ طرق تنفيذ الجبري بجميع صوره على الأملاك العامة للطرق.

أيضاً إذا كانت الملكية العمومية للطريق لا يجوز التصرف فيها بالبيع، مثلاً ولا يجوز الادعاء بتملكها، وهذا فإنه بات من المنطق التقرير بعدم جواز الحجز على هذا الملك العام، وستمتد هذه القاعدة أساساً من نص المادة 66 من قانون الأملاك، وكذلك المادة 689 من القانون المدني بقول: "لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها أو تملكها بالتقادم".

فقاعدة عدم جواز الحجز على الملك العام للطريق تجبر الأشخاص الخاصة الطبيعية أو المعنوية بعدم القيام بحجز ملك من الأملاك التابعة للأشخاص العامة، ولا يترتب أي من الحقوق العينية التبعية ضماناً للدين الواقع في ذمه الشخص وهذه الحقوق ملخصة على النحو التالي:

أولاً: الرهن الرسمي: وهو عقد رسمي يكسب به الراهن 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.

ثانياً: الرهن الحيازي: هو ذلك العقد الذي يلتزم به شخصاً ضماناً لدين عليه أو غيره أن يسلم إلى الدائن أو شخص آخر يعينه المتعاقد شيئاً يترتب عليه للدائن حقا عينيا يخوله حسب الشيء لحين استيفاء الدين¹.

ثالثاً: حق الاختصاص: هو حق غير تبعي يترتب بأمر القاضي للدائن الذي بيده الحكم الواجب التنفيذ على قرار مملوك للمدين المحكوم عليه.

رابعاً: حق الامتياز: هو أولوية يقرها القانون الحق معين مراعاة منه لصفة القانون يقرر الامتيازات تتعلق بالدين ولا تتصل بشخص الدائن، فمثل هذه الحقوق لا يجوز أن تترتب على الملكية العامة للطريق.

¹- فريدة زاوي، مدخل لنظرية الحق، دار هومة، الجزائر، طبعة 2004، ص 33.

ومنه فالنتائج المترتبة على هذه القاعدة:

- عدم قبول طلبات الحجز التي يقدمها الأفراد، ويكون موضوعها أحد عناصر الملك العمومي للطرق.

- لا يجوز ترتيب حقوق عينية تبعية لضمان الوفاء بالديون التي تقرر لصالح أحد الأفراد على الإدارة.¹

المطلب الثاني: الحماية الإدارية للملك العمومي للطرق

أوجب القانون للإدارة المكلفة بالأماكن الوطنية بحق الرقابة على استعمال الأملاك الوطنية العمومية، وخول لها في ذلك بعض الوسائل التي تمكنها وتكفل لها حماية هذه الأملاك، وهي نوعان وسائل مادية ووسائل قانونية وهذا من أجل مواجهة الأخطار التي تلحق بالملك العمومي للطرق، فانه على الهيئات المستفيدة والمنفعة من هذه الأملاك أن تسهر على حمايتها والمحافظة عليها، كذلك أزم القانون مستعملي الطرق العامة والمستفيدين منها بأي صفة كانت أن يراعوا في استعمالها القوانين والتنظيمات الجاري العمل بها.

حيث يمكن القول أن الحماية الإدارية للأملاك الوطنية العامة هي مجموعة من الالتزامات المقررة من قبل المشرع الجزائري التي تهدف إلى حماية الأملاك العامة² من أي اعتداءات خاصة من جانب الإدارة ذاتها، سواء تمثلت في الشخص المالك للمال العام في حالة الأملاك المخصصة للاستعمال الجماهيري العام، وعليه خصصنا في هذا المطلب فرعين، جرد الأملاك الوطنية العمومية (الفرع الأول) وصيانة الأملاك الوطنية العمومية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: جرد الأملاك الوطنية العمومية

أولاً: تعريف جرد الأملاك الوطنية العمومية:

نصت المادة 02 من المرسوم التنفيذي 455-91 المتعلق بجرد الأملاك الوطنية العمومية عن أن الجرد العام للأملاك الوطنية يعني التسجيل الوصفي والتقويمي لجميع الأملاك الخاصة والعامة التابعة للدولة والولاية والبلدية، وذلك قصد ضمان حمايتها والتي تحوزها جميع المنشآت والمؤسسات والهيكل التي تنتمي إليها أو التي تخصص للمؤسسات العمومية.

¹ - محمد فاروق عبد الحميد، مرجع سابق ص 27.

² - نادية بلعموري، المرجع السابق، ص 284.

أيضا نصت المادة 8 من القانون 30-90، المؤرخ في 01 ديسمبر 1991 المتعلق بالأموال الوطنية على: "يتمثل الجرد العام في الأملاك الوطنية في التسجيل الوصفي والتقويمي لجميع الأملاك التي تحوزها مختلف مؤسسات الدولة وهياكلها..."

فالجرد إذن هو إجراء شامل بالنسبة لجميع الأملاك الوطنية العامة والخاصة إلا ما استثنى بنص وتهدف عملية الجرد إلى حماية الأملاك الوطنية العمومية.¹

ومراقبة استعمالها بما يتفق مع الأهداف المحددة لها من خلال عنصرين لا غنى عنهما وهما:

1- التسجيل الوضعي: يتمثل في كافة مكونات الملك العمومي وخصائصه.

2- التسجيل التقويمي: إثبات القيمة النقدية للمال العام.²

ثانيا: أنواع الجرد

هناك نوعين أساسيين لعملية الجرد، تتمثل في:

أ/ جرد العقارات.

ب/ جرد المنقولات.

أ/ جرد العقارات: استنادا لأحكام المرسوم 455-91 الذي يحدد لمبيعات جرد الأملاك الوطنية فإن كل المؤسسات الوطنية يجب عليها أن تمسك دفاتر إجراء كل الأملاك العقارية الموجودة بحوزتها سواء كانت مالكة لها أو مخصصة لها، ويبين هذا المرسوم أن الجرد يتم بإعداد بطاقة تعريف فيها المؤسسة أو الحياة الإدارية الإقليمية أو المحلية التي تحوز العقار.³

¹ - يوسف عبد السلام وعبد العزيز حططاش، حماية الأملاك الوطنية في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء الجزائر، ص 26.

² - أ عمر يحيوي، المرجع السابق، ص 114.

³ - يوسف عبد السلام وعبد العزيز حططاش، المرجع السابق ص 17.

ب/ جرد المنقولات: نصت المادة 17 من نفس المرسوم المذكور أعلاه أن عملية الجرد تقوم بها الوزارات المعنية مع الوزير المكلف بالمالية، وإذا كانت هناك بعض من عناصر الأملاك العمومية التي تستدعي جردا خاصة وجب إعداد جرد بما يتفق وخصوصيات هذا العنصر.¹

حيث تجري عملية الجرد بالنسبة للأملاك العمومية للطرق، من خلال إعداد جداول إحصائية يدون فيها بشكل واضح وكامل لجميع رخص الاستعمال والاستغلال الممنوعة وتدخلات شرطة ضغط الطرق، الجرائم الواقعة على الطرق، الأضرار المرتكبة على الطريق، كما يتم إعداد بطاقة تعرف كل صنف من الطريق تتضمن هذه البطاقات البيانات التالية:

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

مثل هذه البطاقات وجودها يسمح لوزارة الأشغال العمومية بتقويم أعمال مديريات الأشغال العمومية.²

حيث تم حصد جميع الثغرات والمشاكل لاقتراح البدائل والحلول، كما يسمح هذا لمديرية الأشغال العمومية بتقديم برامج أعمالها على مستوى الوحدات والمصالح، وبالنتيجة ستساهم عملية الجرد في حماية المنشآت وتثمين الخدمة العمومية.

الفرع الثاني: صيانة الأملاك الوطنية العمومية

لمعالجة الأخطار التي تحدث بالأملاك الوطنية العمومية، أوجب القانون على المستعملين والمتقنين بهذه الأملاك أن يراعي في استعمالها القوانين والتنظيمات الجاري العمل بها وحملهم جميع المسؤولية على الأضرار الناتجة عن سوء الاستعمال أو سوء التدبير، كما أوجب على الإدارة التي تدير أو تستعمل الأملاك العمومية أن تسهر على حمايتها والمحافظة عليها.

أولاً: تعريف الصيانة: يقصد بصيانة المال العام حفظه، حيث يلتزم الشخص العام باتخاذ جميع الإجراءات الكفيلة من أجل تحقيق هذا الغرض، فالالتزام بصيانة الأملاك الوطنية العمومية تفرضه

¹ - أنظر المادة 17 من المرسوم التنفيذي 91-455 المؤرخ في 23 نوفمبر 1991 المتعلق بجرد الأملاك الوطنية ج ر 52 التي تنص على "يجب أن تجرد، حسب الشروط المحددة في المواد 20 إلى 26 أدناه، الأملاك المنقولة... وتسييرها".

² - جميلة دوار، النظام القانوني للطرق في التشريع الجزائري، مرجع سابق ص 137.

القواعد القانونية الخاصة التي تخضع لها الهيئة المسيرة وكذلك الجماعات العمومية المالكة في حالة القيام بإصلاحات كبيرة حسب الإجراءات القانونية.¹

ونجد المادة 123 والمادة 149 من القانون 10-11 المؤرخ في 22 يونيو 2011 المتعلق بالبلدية¹، تكلمت على صيانة الطرق العمومية فالمجلس الشعبي البلدي كهيئة مداولة له أن يبادر بالعمليات المرتبطة بصيانة الطرق، كأن ينشأ مصالح عمومية تقنية قصد التكفل بصيانة الطرق وإشارات المرور وكذلك المادة 06 من قانون الولاية سنة 2012 والتي نصت على: "تتوفر الولاية على أملاك تتولى صيانتها والحفاظ عليها وتثمينها".²

وتسهر على القيام بهذا الواجب كل هيئات الولاية، فالمجلس الشعبي الولائي له أن يبادر بالأعمال المرتبطة بأشغال تهيئة الطرق العمومية وصيانتها.

وتدخل ضمن أعمال الصيانة الأشغال العامة المتعلقة بالتسييج وإصلاحات الطرق العمومية وترميمها وأشغال التبييض وأعمال الكنس حيث تتبع الإدارة في عملية الصيانة إحدى الطريقتين التاليتين هما:³

أ/ الوسائل المادية للمحافظة على الأملاك الوطنية العمومية:

الالتزام بصيانة الملك العمومي للطرق هو واجب يقع على الإدارة يقتضي منها تخصيص مبالغ مالية من ميزانيتها تخص لصيانة الملك المعني، وتقوم بالإصلاحات إما بواسطة أجهزتها الفنية أو عن طريق التعاقد مع الأشخاص والمؤسسات المؤهلة وتعد أعمال الصيانة، التعديلات، التسييج، الإصلاحات، أعمال الكنس والنظافة بالإضافة إلى التجديد المستمر لشبكة الطرقات.

وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري أيضا بالنسبة لصيانة الطرق السريعة، بحيث قرر أنه تدرج إلزامية صيانة الطرق السريعة في القواعد المتعلقة بحماية الأملاك العمومية في إطار التشريع المعمول به.⁴

كما أن الالتزام بالصيانة ليس قاصد على عمليات الصيانة العادية، وإنما يشمل أيضا مسؤولية الإدارة عن عمليات التحديث المستمر للملك العمومي للطريق بما يتناسب مع استعمالاته، والمثال الحي على

¹ -المادة 123 والمادة 149 من القانون رقم 10-11 الموافق ل 22 يونيو 2011، يتعلق بالبلدية.

² -المادة 06 من القانون رقم 07-12 المؤرخ في 21 فبراير 2012 يتعلق بالولاية.

³ -امر يحيوي، المرجع السابق، ص 111.

⁴ -أنظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 36/85، السابق الذكر.

ذلك هو مسؤولية الإدارة عن التحديث المستمر لشبكة الطرق وتوسيعها وزيادتها بما يتناسب وحجم حركة المرور التي تتم عليها، حيث يختلف التزام الإدارة بصيانة الملك العمومي ، حيث تلتزم الإدارة المالكة بأشغال الصيانة الكبرى، بينما تلتزم الإدارة المخصص لها الملك بأشغال الصيانة العادية والترميمات وهذا ما قضت به المادة 67 ف 02 من قانون الأملاك الوطنية.¹

ب/ الوسائل القانونية للمحافظة على الأملاك الوطنية العمومية:

تتمثل في ما للإدارة من حق إصدار لوائح تنظيمية هي عبارة عن لوائح الضبط الإداري، والتي تواجه بها الإدارة كافة الاعتداءات والمخالفات التي تقع على الملك العمومي للطرق²، حيث 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، هذا ما نصت عليه المادة 68 فقرة 1 من القانون 90-30 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.

نستنتج أن الإدارة المالكة أو المسيرة ملتزمة بصيانة الملك العام للطريق وتوفير الظروف الملائمة لاستعماله وتوجيهه إلى الأهداف المرسومة له والقيام بكافة الإصلاحات التي تحفظ له سلامته.

وفي هذا المجال تقوم الإدارة باتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك ولاسيما:

- المحافظة على العقود المتعلقة بأملاك الوطنية التي تسيروها.
- القيام بوظيفة الرقابة اللازمة على عمليات تسيير الأملاك الوطنية العمومية الطريقة وفق ما تقضي به النصوص والقوانين المعمول بها.
- توفير إعمادات مالية كافية إضافة إلى العنصر البشري المؤهل الذي تتطلبه عملية الصيانة والحماية.

¹ - المادة 67 فقرة 02 من قانون 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 يتضمن قانون الأملاك الوطنية معدل ومتمم بالقانون رقم 08-14 المؤرخ في 17 رجب عام 1429 الموافق لـ 20 يوليو سنة 2008.

² - يوسف عبد السلام، مرجع سابق، ص48.

- إصدار نصوص تنظيمية وتعليمات لضمان الحماية الكافية للملك العمومي للطريق.

وفي الأخير يمكن القول أن إهمال الإدارة لواجب الصيانة يمكن أن ينشأ عنه المسؤولية على أساس الخطأ وهي صورة من صور المسؤولية عن الأشغال العمومية.¹

ومن أمثلة نظرية انعدام الصيانة الحوادث الناتجة عن أشغال الطرق العمومية، مثل عدم وجود لافتات لتدل على الطريق أو وضعها بطريقة غير صحيحة، أو وجود حفرة مع عدم 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 الأملاك الخاص بإدارة المكلفة بالأشغال العمومية ينص على: " يكلف أعوان الأشغال في الأشغال العمومية، لاسيما تنفيذ أشغال الصيانة العادية للمنشآت الأساسية التابعة للأشغال العمومية والحفاظ عليها".

المطلب الثالث: الحماية الجزائية للملك العمومي للطرق

تعني الحماية الجنائية للملك العمومي للطرق والتي تتجسد في الأحكام والقواعد التي نص عليها قانون العقوبات، والتي تقتضي تجريم التعدي الأفراد على الملك العمومي للطرق وتوقيع العقاب الجنائي، والهدف من دراسة هذه الجرائم بالذات هو أنها الأكثر حدوثا وارتكابا على الملك العمومي للطرق، وحدد لها المشرع الجزائري جزاءات وذلك بهدف توفير حماية للملك العمومي للطرق ومنع الاعتداء عليه أو الإضرار به.²

ولقد تعددت النصوص القانونية التي تتضمن حماية الملك العمومي للطرق بقواعد جنائية، ونقتصر هنا على قانون العقوبات وقانون المرور لضرب بعض الأمثلة في هذا الموضوع، ولقد قرر المشرع الجزائري للجرائم الماسة بالطرق العمومية عقوبة الجنائية والمخالفة، وهذا ما سنوضحه من خلال فرعين، الحماية الجزائية في قانون العقوبات (الفرع الأول) والحماية الجزائية في التشريعات الخاصة (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الحماية الجزائية في قانون العقوبات

¹- مسعود شيهوب، المسؤولية عن انعدام الصيانة العادية وتطبيقاتها في مجال حوادث المرور، المجلة القضائية العدد 02، 1998 ص13.

²- امر يحيوي، المرجع السابق ص101.

يخص قانون العقوبات بعض مشتملات الأملاك الوطنية العمومية بحماية خاصة تعد الطرق العمومية والمنشآت التي تكملها أكثر هذه الأملاك حماية بالنظر إلى النصوص التي تطرقت إليها، ولعل هذه العناية ترجع للأهمية والمصلحة العامة التي تؤديها الطرق وكذا في كونها أكثر الأملاك الوطنية استعمالا من قبل الجمهور استعمالا مباشرا.

وهذا ما سنحاول معالجته من خلال ثلاثة فقرات، سنتناول في الأولى جريمة عرقلة الطرق العمومية وفي الثانية جريمة وضع متفجرات في الطرق العمومية والثالثة جريمة إتلاف أو تخريب الطرق العمومية.

أولاً: جريمة عرقلة الطرق العمومية

تم النص على هذه الجريمة في المادة 408 من قانون العقوبات، فنقرر عقوبة السجن

المؤقت 5 سنوات إلى 10 سنوات، وبغرامة من 500,000 إلى مليون دج.

وتشدد هذه العقوبة إذا نتج عن هذه الجريمة جروح أو عاهة مستديمة للغير، فتكون العقوبة السجن

المؤقت من 10 سنوات إلى 20 سنة وبغرامة من مليون إلى مليوني دج.¹

ثانياً: جريمة وضع المتفجرات في الطرق العمومية: نصت على هذه الجريمة المادة 401 من

قانون العقوبات "يعاقب بالإعدام كل من هدم أو شرح في ذلك بواسطة لغم أو أية مادة متفجرة أخرى طرقا عمومية أو سدودا أو خزانات أو طرقا أو جسورا..²

نلاحظ أن المشرع الجزائري عاقب على هذه الجريمة بأشد عقوبة لما فيها من خطورة على

الاقتصاد الوطني وكذا أمن مستعملي الطرق العمومية.

في حين قررت المادة 407 من نفس القانون عقوبة السجن المؤقت من 10 إلى 20 سنة إذا

وضعت الآلة بقصد القتل، فيعتبر إيداعها شروعا في القتل، ويعاقب عليه بهذه الصفة وتشدد العقوبة

إلى الإعدام إذا تسبب هذا الفعل بوفاة شخص، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا نتج عن العمل

الإجرامي جرحا أو عاهة مستديمة.³

¹ - أنظر المادة 408 من الأمر رقم 156/66 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات الجزائري، المعدل

والمتمم بالقانون 02/16 المؤرخ في 19 يونيو 2016، ج ر عدد 37 الصادرة بتاريخ 2016/11/22.

² - أنظر المادة 401 من نفس القانون السابق.

³ - أنظر المادة 407 من نفس القانون السابق.

ثالثا: جريمة إتلاف أو تخريب الطرق العمومية: تم النص على هذه الجريمة في المادة 455 من قانون العقوبات، حيث تناولت هذه المادة عدة جرائم تجتمع كلها في الطرق العمومية، التي تنص على: " يعاقب بغرامة من 100 إلى 500 دج ويجوز أن يعاقب أيضا بالحبس لدودة خمسة أيام على الأكثر:

- 1- كل من أثلف أو خرب الطرق العمومية أو أغتصب جزءا منها وذلك بأية طريقة كانت.
- 2- كل من أخذ حشائش أو أتربة أو أحجار من الطرق العمومية، دون أن يرخص له بذلك.
- 3- كل من أخذ تربة أو مواد من الأماكن المملوكة للجماعات ما لم تكن هناك عادات تجيز

ذلك".¹

وعليه من خلال المادة أعلاه يتضح لنا أن الجريمة الأولى تتمثل في إتلاف وتخریب الطرق العمومية والثانية اغتصاب جزء من الطرق العمومية والثالثة هي جريمة أخذ الحشائش أو الأتربة أو الحجارة من الطرق العمومية، وتسمى هذه الجرائم مجتمعة لمخالفات الطرق.

كما نصت المادة 462: " يعاقب بغرامة من 30 دج ويجوز أن يعاقب أيضا بالحبس لمدة ثلاثة أيام على الأكثر:

1. كل من كان ملزما بإنارة جزء من طريق عام وأهمل إنارته.
2. كل من أهمل تنفيذ اللوائح التنظيمية أو القرارات المتعلقة بالطرق العمومية.
3. كل من ألقى أو وضع في الطريق العمومي أقدار، أو كناسات أو مياهاها قدرة أو أية مواد أخرى يؤدي سقوطها إلى إحداث ضرر أو تتصاعد منها روائح ضارة بالصحة أو كريهة".²

- المخالفات الواقعة على الأملاك العمومية الطرقية:

المخالفات الواقعة على الطرقات هي عبارة عن دعاوى ترفع من طرف الإدارة ضد المخالفين الذين يتسببون في اعتداءات على الطريق، وقد كانت هذه المخالفات قبل صدور قانون الإجراءات المدنية سنة 1966 من اختصاص القاضي الإداري الذي كان يتمتع بصلاحيات توقيع عقوبات جزائية على المخالف إلى جانب إلزامه بإصلاح الضرر، أما الآن فالقاضي الإداري في الجزائر ليس له

¹ - المادة 455، من القانون السابق الذكر.

² - المادة 455، من قانون العقوبات السابق الذكر.

اختصاص جزائي، وإنما العقوبة يوقعها القاضي الجزائي، ويمكن للإدارة طلب التعويض أمامه أو بدعوى مستقلة أمام القاضي العادي.

ويجب تمييز مخالفات الطرق عن المنازعات المتعلقة بالمسؤولية الإدارية بسبب عدم الصيانة الطرق أو الناتجة عن الأشغال العمومية.¹

إذ قسم المشرع الجزائري المخالفات المتعلقة بالأماكن الوطنية إلى فئتين، حسب درجة جسامة وخطورة المخالفة، وصف المخالفات في كل فئة حسب مجال المخالفة، وقد خصت الأماكن الوطنية الطريقية بنصيب من هذا التصنيف في المادة 444 من قانون العقوبات حادث المخالفة المتعلقة ببعض ملحقات الأماكن وصنفها ضمن مخالفات الدرجة الوحيدة في الفئة الأولى.

كل من أغرق طريق عمودي، وذلك برفع مصب مياه المطاحن أو المصانع منسوب الارتفاع الذي تحدده السلطة المختصة، يكون قد ارتكب مخالفة، ويعاقب بالحبس من عشرة أيام على الأقل إلى شهر على الأكثر، وبغرامة من 8000 إلى 16000 دج، ويجوز 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 شأنها أن تضع أو تنقص من حركة المرور، أو تجعل المرور غير مأمون.²

أما مخالفات الدرجة الثانية من الفئة الثانية المتعلقة بالأماكن الوطنية خصت الطرق العمومية، فكل من أتلف أو خرب الطرق العمومية أو اغتصب جزء منها وذلك بأية طريقة كانت كما ذكر في السابق في المادة 455 و462 من قانون العقوبات.

الفرع الثاني: الحماية الجزائية في التشريعات الخاصة

المشرع الجزائري نص على تجريم الاعتداء على الأماكن الوطنية العمومية بمختلف أنواعها، سواء كانت عقارات أو منقولات، أو تلك التابعة للدولة أو الولاية أو البلدية مضميا 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 الأماكن الوطنية، بل تصدى لتلك التي تخص الأماكن الوطنية الأكثر عرضة للاعتداء من طرف الجمهور القوانين الخاصة، فكل فعل لم يتم تجريمه بقانون خاص يخضع للقواعد العامة، أما إذا ورد نص خاص فيطبق هذا النص وفقا لقاعدة الخاص يقيد العام.

¹ - حمدي باشا عمر وزروقي ليلي، مرجع سابق ص 28.

² - أنظر المادة 444 من الأمر السابق الذكر.

حيث ارتأينا التعرض إلى الجرائم الواردة في النصوص الخاصة المتعلقة بأهم الأملاك الوطنية المعرضة للاعتداء بشكل مستمر، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون التهيئة والتعمير (أولا) وحماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون المرور (ثانيا).

أولا: حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون التهيئة والتعمير:

قواعد التهيئة والتعمير هي قواعد أمرة جوهرية ومن النظام العام، حيث نجد المشرع الجزائري فرض عقوبات على مخالفتها باعتبارها تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة سواء كانت سياسية، أو اقتصادية أو اجتماعية أو ثقافية، ولا يمكن تشييد أي بناء أو سياج داخل الأجزاء المعمرة إلا إذا ابتعد بأربعة أمتار على الأقل من محور الطريق المؤدي إليه، وفي حالة وجود هذه البناءات يعتبر محور الطريق كأنه يبعد بأربعة أمتار عن السياجات أو البناءات الموجودة. وعليه يعتبر غير مشروع كل تشييد لبناء أو سياج داخل المنطقة العمرانية يقل عن أربعة أمتار، ويعتبر مشيد هذا البناء مرتكب لجريمة البناء خارج خط التنظيم.

ويمكن تعريف جريمة البناء خارج خط التنظيم على أنها الجريمة التي يقوم فيها الجاني بتشيد بناية جديدة أو تمديد بناية قائمة أو تدعيمها أو تسييجها في الأجزاء البارزة عن خط التنظيم المبين لمعالم الطريق وحدود الأملاك العامة والخاصة، دون الأخذ في الاعتبار الاحتياجات اللازمة لتوسع الطرق وأسس التخطيط السليمة.

ومن خلال تعريف هذه الجريمة، نكون قد استثنينا أعمال التعديل من منطقتي التجريم، ذلك أن هذه الأعمال كما سبق وأن بينا تنحصر في تغيير الحيطان الضخمة أو الواجهات المفضية على الساحات العمومية، وهي أعمال يفترض فيها بحكم طبيعتها عدم الخروج عن خطوط التنظيم. وتعتبر هذه الجريمة ايجابية لأن نشاط الجاني فيها يتكون من فعل إيجابي يتمثل في قيامه بالبناء خارج خط التنظيم، كما نجد أن هذه الجريمة مستمرة استمرارا ثابتا، لأن نشاط الجاني فيها وإن كان يتكون من فعل واحد يحدث في وقت محدود وينتهي بمجرد ارتكابه بغير حاجة إلى تدخل متجدد منه مثل الجريمة الوقتية، إلا أن استمرار البناء كأثر الجريمة يجعلها مستمرة استمرارا ثابتا، كذلك نجد هذه الجريمة بسيطة لأنها تتكون من فعل واحد وذلك دون تكرار.¹

¹ منصور محاجي، النظام القانوني للترخيص بأعمال البناء، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة البليدة، 2000-

والعقوبة المقررة لهذه الجريمة حددتها المادة 77 من القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير " يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 3000 دج و 300000 عن تنفيذ أشغال أو استعمال ارض يتجاهل الالتزامات التي يفرضها هذا القانون والتنظيمات المتخذة لتطبيقه ويمكن الحكم بالحبس من شهر إلى ستة أشهر.

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

كما لا يمكن منح رخصة البناء بناء على تخصص للسكن إذا كان بعدها يقل عن 50 مترا من كلا جانبي الطريق السريع، أما إذا كانت هذه البناية غير مخصصة للسكن فتعاد هذه المسافة إلى 40 مترا، أو عشرين مترا والابتعاد ب 30 مترا من كلا جانبي الطرق الوطنية.¹

ثانيا: حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون المرور:

لقد تضمن قانون المرور رقم 01/14 المعدل والمتمم بقانون 04/16 نصوص عقابية للمعتدين على الطرق العمومية وذلك من المواد 77 إلى 82 منه وهي:

1- عبور أجزاء من طرق غير صالحة أو جسور ذات حمولة محدودة وعقوبتها هي من 1500 إلى 5000 دج.

2- وضع شيء على مسلك مفتوح لحركة المرور أو على حافته قصد عرقلة حركة المرور وعقوبتها وفقا لنص المادة 408 من قانون العقوبات تصل إلى حد الإعدام إذا تسبب في وفاة شخص.

وهي اعتداءات تمس الاستعمال المباشر للطرق، إضافة إلى ذلك نص نفس القانون على الجرائم التي تمس الطريق نفسه وتتمثل في:

¹ المادة 10 و 11 من المرسوم التنفيذي رقم 91-175 المؤرخ في 28 مايو 1991 يحدد القواعد العامة للتهيئة والتعمير والبناء، ج ر ع 26 لسنة 1991.

- وضع ممهل على مسلك مفتوح لحركة المرور دون ترخيص من الوالي وعقوبته من 1500 دج إلى 5000 دج.

- إلحاق ضرر بالمسلك العمومي نتيجة أشغال حفر وعقوبتها الغرامة من 5000 دج إلى 10000 دج.¹

كما أنه طبقا للمادة 90 من قانون المرور المعدل والمتمم نجدها تنص على أنه: " يعاقب بغرامة من 20000 إلى 30000 دج، كل شخص يقوم بأشغال على رحاب الطريق بدون ترخيص. وتصدر نفس العقوبة ضد كل شخص لم يمتثل لأحكام الرخصة بالرغم من حصوله عليها".²

أما بالنسبة لمعاينة المخالفات المنصوص عليها أعلاه فإنه تتم طبقا للقانون المرور المعدل والمتمم بموجب محضر يحرر من طرف:

- ضباط الشرطة القضائية.
- الضباط وذو الرتب وأعوان الدرك الوطني.
- محافظو الشرطة والضباط ذوو الرتب وأعوان الأمن الوطني.³

¹- أنظر المواد من 77 إلى 88 من القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتضمن قانون المرور، المعدل والمتمم، ج ر ع 46 لسنة 2001.

²- أنظر المادة 90 من نفس القانون السابق.

³- أنظر المادة 130 من القانون 14/01 السابق الذكر.

خلاصة الفصل الأول:

توصلنا من خلال هذا الفصل أن الطرق تمثل العمود الفقري للبلاد والذي تتمحور حوله وحدة البلاد ونموها وتطورها، وتمثل الطرق بالنسبة للدولة كمثل الشرايين للإنسان، حيث أن الطرق تتدفق عبرها المنتجات الوطنية والسلع المستوردة والمصدرة والمسافرين وكل مقدمات التطوير والنمو وكل ما من شأنه أن يجلب للبلاد والتقدم والرقي والترابط بين السكان فالطرق هي الوريد والشريان للبلاد. فبالنسبة للمبحث الأول والذي خصصناه لمفهوم الملك العمومي للطرق، والذي تطرقنا فيه لتعريف الملك العمومي للطرق لغة واصطلاحاً وقانوناً، مفاده أن الطرق هي العمود الفقري للبلاد والذي تتمحور حوله وحدة البلاد ونموها وتطورها، حيث تعتبر كل مقدمات التطوير والنمو وكل ما من شأنه أن يجلب للبلاد التقدم والرقي والترابط بين السكان، كذلك تطرقنا إلى الخصائص حيث تتمتع الطرق بجملة من الخصائص أهمها: مبدأ الإقليمية، مخصصة للنفع العام وقابلة للتغيير وأنه يمكن إلغاء تصنيفها.

أما بخصوص المبحث الثاني خصصناه لتكوين وتصنيف الملك العمومي للطرق، فبالنسبة لتكوين الملك العمومي للطرق يمر بعدة مراحل منها: عملية الاقتناء وعملية التهيئة وعملية الإدراج. أما بالنسبة للتصنيف فالطرق متعددة الأصناف منها الطرق الوطنية والطرق الولائية والبلدية. كما خصصنا أيضاً المبحث الثالث للحماية القانونية للملك العمومي للطرق، حيث أن المشرع كرس مجموعة من القواعد القانونية التي تعد من أهم المبادئ التي تحكم وتحمي الأملاك العمومية الطرقية من جميع التعديتات التي قد تمسها سواء من طرف الأفراد أو الإدارة، حيث بسط المشرع ثلاث أنواع من الحماية.

حماية إدارية عمد فيها المشرع إلى فرض مجموعة من الجزاءات التي يتعين على الإدارة تنفيذها وهي إجراء جرد الأملاك العامة وصيانتها بواسطة وسيلتين إحداهما قانونية والأخرى مادية من أجل الحفاظ عليها.

كذلك تعززت هذه الأملاك بحماية مدنية أقرها المشرع تتمثل في عدم قابلية التصرف فيها أو اكتسابها أو حجزها.

بالإضافة إلى أن المشرع سن جملة من النصوص الجزائية تجرم من خلالها الأفعال التي تضر بالأملاك العمومية الطرقية ووظفناها تحت الحماية الجزائية، حيث تعرضنا إلى أهم الأملاك الوطنية

المعرضة للاعتداء بشكل مستمر من خلال التطرق إلى حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون التهيئة والتعمير وكذلك حماية الأملاك العمومية الطرقية في قانون المرور.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: النظام القانوني لاستغلال ملك العمومي للطرق

المبحث الأول: تسيير الملك العمومي للطرق

المبحث الثاني: استعمال الملك العمومي للطرق

المبحث الثالث: القيود والارتفاقات الواردة على الملك العمومي للطرق

الفصل الثاني: النظام القانوني لاستغلال الملك العمومي للطرق

ارتأت الدولة خلق أو إنشاء مؤسسات عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تخضع لأحكام القانون العام، وأحكام القانون الخاص ومنحتها التسيير عن طريق الامتياز والمؤسسات العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري، هي الأداة الأنسب لذلك نظرا لعدم تماشي المؤسسات العمومية الإدارية مع المهام الجديدة لأنشطة الدولة الاقتصادية والتجارية، حيث تعرف هذه المؤسسات بأنها هيئات يكون موضوع نشاطها تجاريا وصناعيا مماثلا لما يقوم به الخواص، وتجعل منها الدولة وسيلة لتسيير وإدارة مرافقها العامة ذات الطابع الصناعي والتجاري.

كذلك نظم المشرع الجزائري الاستعمال العام للملك العمومي للطرق قواعد تحكم هذا

الاستعمال وكذلك الاستعمال الخاص للطريق العام فقد نظمه المشرع الجزائري.

كذلك تجدر الإشارة إلى أن القيود المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق مصدرها المباشر دائما

والقانون ويلزمها وصف العمومية والتجريد، بينما حقوق الارتفاق مصدرها فعل الإنسان المادي أو الإداري وتلازمه وصف الخصوصية لأنه يتعلق بملكية معينة وهذا ما يجعل من القيود أعباء استثنائية وعليه وجب علينا التمييز بينهما من حيث الأساس ومن حيث الآثار.

ولهذا قمنا بتقسيم هذا الفصل لثلاث مباحث سنتناول فيهم:

المبحث الأول: تسيير الملك العمومي للطرق

المبحث الثاني: استعمال الملك العمومي للطرق

المبحث الثالث: القيود والارتفاقات الواردة على الملك العمومي للطرق

المبحث الأول: تسيير الملك العمومي للطرق.

إن اللجوء إلى الوكالة الوطنية للطرق السريعة (أولا)، والمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة (ثانيا) بطابع صناعي وتجاري يعود للمرونة في مجال التسيير، وحرية نسبية نوعا ما في البحث عن الفعالية تكيفا مع طبيعة وخصائص الطريق السريع الذي تشرف عليه، ومنه ارتأينا إلى تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: الوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة**المطلب الثاني: المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة****المطلب الأول: الوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة**

تنص الفقرة الأولى من المادة 09 من المرسوم التنفيذي 05-249 المؤرخ في 10 يوليو 2005، يتضمن تعديل القانون الأساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة، ما يلي: "الوكالة هي صاحبة المشروع المفوض..."، و بهذا منح المشرع صراحة الوكالة الوطنية للطرق السريعة امتياز الطريق السريع، ومنه نتناول في هذا المطلب ثلاث فروع، تحديد الوكالة الوطنية للطرق السريعة (فرع أول)، وخصائصها (فرع ثاني)، والإطار القانوني والتنظيمي للوكالة الوطنية للطرق السريعة (فرع الثالث).

الفرع الأول: تحديد الوكالة الوطنية للطرق السريعة

لتعريف الوكالة الوطنية للطرق السريعة لابد من تحديد الوكالة الوطنية للطرق السريعة: نشأت بموجب المرسوم التنفيذي 92-302 مؤرخ في 07 يوليو 1992، يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة¹، حيث نصت المادة الأولى على ما يلي:

"تنشأ مؤسسة عمومية وطنية ذات طابع إداري تسمى الوكالة الوطنية للطرق السريعة "...، أنشأت بهدف تسيير الطرق السريعة بطريقة المؤسسة العمومية التي هي طريقة من طرق التسيير المباشر للمرفق العام.

بعد صدور دستور 1989، والمرسوم التنفيذي رقم 96-308، المتعلق بمنح امتياز الطرق السريعة، تم تعديل طبيعتها القانونية إلى مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، بموجب المادة

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 92-302 مؤرخ في 07 يوليو 1992، يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة ج ر ع61 المعدل والمتمم.

الثانية للمرسوم التنفيذي 05-249¹، بهدف إبرام عقد امتياز الطريق السريع مع الدولة، وتكون بذلك هي صاحب امتياز الطريق السريع².

وتعرف المادة 44 من القانون التوجيهي 88-01: "بأن المؤسسة العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري هي التي تمارس نشاطها صناعيا أو تجاريا بشكل مماثل للشكل الذي تتولاه الأشخاص الخاصة"³.

وهي تخضع للقانون العام والقانون الخاص معا كل في نطاق محدد، أي نظام قانوني مزدوج فيما يخص علاقاتها مع الدولة، ونظامها الداخلي فهي تخضع لأحكام القانون العام، أما علاقاتها مع الغير فإنها تخضع للقانون الخاص⁴.

يعود اللجوء إلى هذا النوع من المؤسسات للمرونة التي تتجلى بها في مجال التسيير وحرية نسبية نوعا ما في البحث عن الفعالية تكيفا مع طبيعة، وخصائص النشاط العمومي الذي تشرف عليه. إذن الوكالة الوطنية للطرق السريعة ذات الطابع الصناعي والتجاري هي التي تتمكن من:

1. تمويل أعبائها الاستغلالية عن طريق عائد بيع إنتاج تجاري، يحقق طبقا لتعريفه محددة مسبقا، ولدنقر الشروط العامة الذي يحدد الأعباء التي تعود على عاتق المؤسسة، والحقوق والصلاحيات المرتبطة بها، وكذا عند الاقتضاء حقوق وواجبات المنتفعين.
2. تتمتع الوكالة الوطنية للطرق السريعة بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي⁵، وهي تحت وصاية الوزير المكلف بالطرق⁶.

¹ نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي 05-249: "يعدل القانون الأساسي ذات للوكالة الوطنية للطرق السريعة، المؤسسة العمومية ذات الطابع الإداري، المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 92-302 مكرر المؤرخ في 07 يوليو 1992 والمذكور أعلاه في طبيعتها القانونية إلى مؤسسة عمومية ت طابع صناعي وتجاري، تسمى "الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات".

² نص المادة 01/09 من المرسوم التنفيذي 05-249 "الوكالة هي صاحبة المشروع المفوض".

³ المادة 44 من القانون رقم 88-01 مؤرخ في 12 يناير 1988 يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية ج ر ع 13.

⁴ المادة 45 من القانون 88-01 السابق الذكر.

⁵ المادة 05 من المرسوم التنفيذي 05-249.

⁶ المادة 03 من نفس المرسوم السابق الذكر.

3. تخضع الوكالة للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، وتعد تاجرة في علاقاتها مع الغير.¹

الفرع الثاني: خصائص الوكالة الوطنية للطرق السريعة

أولاً: الوكالة الوطنية ذات الشخصية المعنوية: إن منح الشخصية المعنوية للوكالة الوطنية للطرق السريعة هدفه إعطاءه قدر أكبر من الاستقلالية، التي تجعل له هامش أكبر من الحرية يمكنه من تحقيق أهدافه بفاعلية أكبر، ومن نتائج تحصلها على الشخصية المعنوية:

1. تكون للمؤسسة ذمة مالية مستقلة عن مالية الدولة، فهي مستقلة في تحصيل إيراداتها وفي الإنفاق.
2. حق تلقي الهبات والوصايا.
3. حق التقاضي.
4. يخضع مستخدموها إلى قانون العمل.

ثانياً: مبدأ التخصيص:

إن سبب إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة هو التخصيص، الذي يولد بلا شك الفعالية فنجاح التخصيص في الاقتصاد جعله في وقت ما محور القانون الإداري عن طريق إنشاء مؤسسة عمومية متخصصة في مجالات محددة بدقة.²

فنشأة الوكالة الوطنية للطرق السريعة، كان من أجل تنفيذ مهام محددة جداً، فهي مكلفة بتنفيذ المخططات والدراسة والإنجاز وتجهيز مشاريع الطرق السريعة للسيارات والطرق السريعة، وكذا الملحقات الموكلة إليها.³

يستجيب إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات للحاجة الملحة إلى التكفل بالمشاريع الحالية والمستقبلية الخاصة بالمنشآت القاعدية للطرق السريعة.

وفي هذا الصدد فإن الوكالة مسئولة عن:

- ضمان إنجاز شبكة الطرق السريعة للسيارات ولواحقها وتجهيزها وتهيئتها.

¹ المادة 06 من المرسوم 05-249 السابق الذكر.

² نادية ضريفي، تسيير المرفق العام والتحولت الجديدة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق (فرع الدولة والمؤسسات)، جامعة الجزائر 2007/2008، ص 52.

³ المادة 09 من نفس المرسوم السابق الذكر.

- السهر على احترام القواعد، التقنية ومقاييس التصور، والبناء.
- إنجاز أو القيام بإعداد دراسات التصور والجدوى، والدراسات بغرض التحكم في التقنيات المرتبطة بهدفها.
- تطوير هندسة للمنشآت، وكذا وسائل تصورها، والدراسات بغرض التحكم وتجهيز المنشآت الأساسية المتعلقة بمهامها.

واستلام أجزاء الطرق السريعة للسيارات والطرق السريعة، وكذا ملحقاتها المهيأة للاستغلال وتحويلها إلى المؤسسة المكلفة بتسييرها بموجب قرار من الوزير المكلف بالطرق.¹

ثالثاً: مبدأ الاستقلالية والوصايا:

تملك الوكالة الوطنية للطرق السريعة نوعاً من الاستقلالية الإدارية والمالية، ويقصد بالأخيرة استقلالية ذمتها المالية باعتبارها تحوز وتتمتع بالشخصية المعنوية، وتمتعها بحرية التصرف وحرية تحديد إيراداتها المالية الخاصة بها، وحرية الإنفاق وتنظيم ميزانيتها الخاصة في حدود ما يسمح به القانون، أما الاستقلالية الإدارية فيعني تسييرها بأسلوب إداري لا مركزي مع منحها حرية، وسلطة اتخاذ القرارات المتعلقة بعمليات تحقيق أهدافها المحددة، وسلطة وحرية إبرام العقود الإدارية والاقتصادية، وسلطة تعيين العمال والاستقلال المالي والإداري مقيد بقيدتين أساسيين هما قيد تخصيص الوكالة، حيث أن تنفيذ الوكالة بممارسة سلطاتها وصلاحياتها في حدود الاختصاصات، والأهداف المحددة لها بموجب قانونها الأساسي المنشئ والمنظم لها.

"وقيد الخضوع للرقابة الإدارية والوصاية التي تمارسها السلطات الإدارية المركزية الوصية المختصة".² ويكون قيد الاستقلال المالي والإداري للوكالة بالخضوع للرقابة الإدارية الوصائية التي تحوزها وتمارسها السلطات الإدارية المركزية الوصية في حدود القانون.

وذلك بموجب المادة 03 التي تنص على ما يلي: "توضع الوكالة تحت وصاية الوزير المكلف بالطرق".³

¹ - المادة 10 من المرسوم 05-249 السابق الذكر.

² - عمار عوابدي، القانون الإداري (النظام الإداري)، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2014، ص313.

³ - المادة 03 من نفس المرسوم السابق الذكر.

تمارس هذه الوصاية على الأشخاص، والأجهزة المديرة، والمسيرة للوكالة الذين سنتعرف عليهم في الفرع الثالث.

الفرع الثالث: الإطار القانوني والتنظيمي للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

سنتطرق إلى إنشاء وإلغاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة، وتنظيمها

أولاً: الإطار القانوني:

- إنشاء وإلغاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة:

إن إنشاء المؤسسات العمومية الوطنية يخضع لمعيار وتوزيع الاختصاص بين الهيئة التشريعية (البرلمان)، والهيئة التنفيذية (الحكومة) فهذا يختلف حسب طبيعة نظام كل دولة.

اختلف تطبيق هذا المبدأ في الجزائر باختلاف الوضعية القانونية التي اتسم بها توزيع السلطات بين الهيئة التشريعية والهيئة التنفيذية من جهة، وداخل الهيئة التنفيذية بين رئيس الجمهورية، ورئيس الحكومة من جهة أخرى.¹

وبالعودة إلى القانون التوجيهي رقم 88/01 المؤرخ في 12 جانفي 1988، المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، فإن إنشاء هذه الأخيرة هو من اختصاص السلطة التنفيذية وبذلك رئيس الدولة.

وبعد صدور دستور 1989، أصبحت السلطة المختصة بإحداث المؤسسات العمومية هي السلطة التنفيذية -بصورة ضمنية- حيث أن المادة 115 من هذا الدستور التي تحدد المجال التشريعي لا تتضمن إحداث المرافق العمومية.

وفي ظل 1996 قبل التعديل، إن السلطة التنظيمية هي من اختصاص كل من رئيس الجمهورية، ورئيس الحكومة (المادة 116)، وعليه إحداث المرافق العمومية هو من اختصاص رئيس الجمهورية ورئيس الحكومة.

وبعد تكريس دور السلطة التنظيمية (رئيس الجمهورية ورئيس الحكومة والوزير الأول فيما بعد)، جاء في نص المادة 122. البند 29 إن المجالات التي يشرع فيها البرلمان إنشاء فئات المؤسسات، وبالتالي هو اعتراف للسلطة التشريعية بسلطة إنشاء المؤسسات العمومية.

¹ - ناصر لباد، الوجيز في القانون الإداري، ط4، دار المجدد، سطيف، 2010، ص201.

إن إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة والمرافق العمومية بصفة عامة فهو وضع حد لنشاطها، وهو اعتراف السلطات العمومية بأنها لم تعد هناك حاجة لاستمرارها.

وطريقة الإلغاء هي مبدئياً طريقة الإنشاء بمعنى يجب الرجوع إلى قاعدة توازي الأشكال أي من يملك إنشاء يملك الإلغاء لذلك سينتج أن الإلغاء سيكون بنفس الوسيلة القانونية التي أنشأ بها أو بأداة أعلى منها.

والجدير بالملاحظة أن الوكالة للطرق السريعة ذات النمط الإداري تم إلغائها صريح بموجب المرسوم التنفيذي 05-249¹، وذلك باعتراف السلطات العمومية بعدم حاجتها لها نتيجة تخلي الجزائر عن الأساليب المباشرة في تسيير الطرقات السريعة واستبدالها بأسلوب الامتياز.

ثانياً: الإطار التنظيمي:

نظراً لاعتبار الاستقلالية الإدارية أهم ركن من أركان وجود الوكالة الوطنية للطرق السريعة باعتبارها شخصاً معنوياً صاحبة امتياز وتسعى إلى تحقيق المصلحة العامة، فهي تتوفر على أجهزة إدارية تسهر على سيرها بانتظام واستمرارية في نطاق الشروط التي ينص عليها القانون المحدث والمنظم لها، وذلك في استقلال عن الأجهزة الإدارية للوزارة الوصية، وتتمثل هذه الأجهزة في هئتين:

✓ هيئة مداولة: مجلس الإدارة.

✓ هيئة تنفيذية: المدير العام.

أ/ مجلس الإدارة: يشكل مجلس الإدارة الهيئة التقريرية داخل الوكالة وهو أعلى سلطة داخلها إما طبيعة تكوين المجلس الإداري، حيث يجب التمييز بين ثلاث فئات أساسية:

01. أعضاء بحكم القانون: ويقصد بهم الأعضاء الذين ينص عليهم النص المؤسس للوكالة،

كـ ممثل الوزير الوصي وممثلي الوزراء اللذين تكون لوزارتهم علاقة بنشاط الوكالة وهم:

- ممثل وزير الدفاع الوطني.
- ممثل وزير الدولة، وزير الداخلية والجماعات المحلية.
- ممثل الوزير المكلف بالتهيئة العمرانية والبيئة.
- ممثل الوزير المكلف بالمالية.
- ممثل الوزير المكلف بالمساهمة وترقية الاستثمار.

¹ - المادة 29 من المرسوم التنفيذي 05-249 السابق الذكر.

- ممثل الوزير المكلف بالتجارة.
- ممثل الوزير المكلف بالفلاحة.
- ممثل الوزير المكلف بالنقل.
- ممثل الوزير المكلف بالطاقة.
- ممثل الوزير المكلف بالبريد وتكنولوجيا الإعلام والاتصال.

2/ أعضاء عن طريق الاختيار: وذلك بهدف تمثيل المصالح المختلفة، وهم ممثلو الدولة

كمديري الإدارات المركزية ويتم تعيينهم من طرف الوزير الوصي المشرف على الوكالة وهم:

✓ مدير الطرق بوزارة الأشغال العمومية.

✓ مدير التخطيط والتنمية بوزارة الأشغال العمومية.¹

3/ أعضاء منتخبون: وهذه السياسة الانتخابية نادرة إن لم نقل غير موجود في الجزائر، يعين أعضاء المجلس لمدة ثلاث (03) سنوات بقرار من الوزير المكلف بالطرق بناء على اقتراح من الوزراء اللذين يتبعونهم.

أما عن رئاسة المجلس الإداري، فهي موكلة إلى ممثل الوزير المكلف بالطرق.

أما عن رئاسة المجلس الإداري، وباعتباره يعد أعلى سلطة إدارية داخل الوكالة الوطنية للطرق السريعة، فإنه يملك أهم المسائل، والاختصاصات إذ يحدد السياسة العامة للوكالة وذلك بتوافق مع السياسة الحكومية.

يجتمع المجلس في دورة عادية بناء على استدعاء من رئيسته مرتين (2) في السنة، ويجتمع في

دورة غير عادية كلما اقتضت ذلك مصلحة الوكالة بطلب من رئيسته أو بطلب من (3/2) أعضائه

يستدعى الأعضاء قبل خمسة عشرة (15) يوما من الاجتماع عن طريق المراسلة.

تصح مداوات المجلس بحضور الأغلبية البسيطة على الأقل، وفي حالة عدم اكتمال النصاب يجتمع

المجلس قانونا بعد ثمانية (08) أيام من التاريخ الأول المحدد لاجتماعه وتصح مداوات المجلس مهما

يكن عدد الأعضاء الحاضرين، وفي حالة التساوي يكون صوت الرئيس مرجحا.

يعد المجلس نظامه الداخلي ويصادق عليه.

¹ - المادة 29 من نفس المرسوم السابق الذكر.

تحرر مداوات المجلس في محاضر مرقمة، ومفهرسة ومدونة في سجل خاص مرقم ومؤشر عليه يوقعه رئيس المجلس، وترسل محاضر الاجتماعات إلى السلطة الوصية في أجل خمسة عشر (15) يوما التي تلي المداولة.

يوافق على تنظيم الوكالة بعد استشارة المجلس بقرار من الوزير المكلف بالطرق.

ب- المدير العام:

يتم تعيين المدير العام للوكالة الوطنية للطرق السريعة بمرسوم،¹ بناء على اقتراح الوزير المكلف بالطرق، وتنتهي مهامه حسب الأشكال نفسها.²

يعهد للمدير بمهمة تنفيذ قرارات المجلس الإداري ومداولاته، وهو في هذا الصدد، يتمتع بأوسع السلطات من أجل ضمان الإدارة، والتسيير الإداري، والتقني والمالي للوكالة.

ومن مهام المدير العام للوكالة ما يلي:

- يعد التنظيم العام للوكالة ويعرضه على المجلس.
- يمثل الوكالة في جميع أعمال الحياة المدنية ويمكنه التقاضي.
- يسهر على السير الحسن للوكالة.
- يقترح مشاريع برامج النشاطات ويعد الكشوف التقديرية للوكالة.
- يمارس السلطة السلمية على جميع مستخدمي الوكالة.

المطلب الثاني: المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة:

نتناول في هذا المطلب تحديد المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق وخصائصها، والإطار القانوني والتنظيمي للمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، تحديد المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة (الفرع الأول) وخصائص المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة (الفرع الثاني) والإطار القانوني والتنظيمي للمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة (الفرع الثالث).

¹- يعين بمرسوم رئاسي طبقا للمرسوم الرئاسي رقم 99-240 مؤرخ في 27 أكتوبر 1999، يتعلق بالتعيين في

الوظائف المدنية والعسكرية للدولة، ج ر ع 76.

²- المادة 18 من المرسوم 05-249 السابق الذكر.

الفرع الأول: تحديد المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة

تم إنشاء المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-250 مؤرخ في 10 يوليو 2005، يتضمن إنشاء مؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات.¹

حيث تنص المادة الأولى منه على ما يلي: " تنشأ مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تحت تسمية الجزائرية لتسيير الطرق السريعة " .

وهي كما سبق وفقا للمادة 44 من القانون التوجيهي 88-01 التي تتمكن من تمويل أعبائها الاستغلالية عن طريق عائد تقديم الخدمة، يحقق طبقا لتعريفه محددة مسبقا، ولدنتر الشروط العامة الذي يحدد الأعباء التي تعود على عاتق المؤسسة، والحقوق والصلاحيات المرتبطة بها، وكذا عند الاقتضاء حقوق وواجبات المنتفعين.

تتمتع المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي² وهي تحت وصاية الوزير المكلف بالطرق³.

تخضع المؤسسة للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، وتعد تاجرة في علاقاتها مع الغير.⁴

الفرع الثاني: خصائص المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة:

أولاً: المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة ذات شخصية معنوية:

كما سبق ذكره في الوكالة الوطنية للطرق السريعة، فإن منح الشخصية المعنوية لمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة هدفه إعطاء قدر أكبر من الاستقلالية لتحقيق أهدافها بفاعلية أكبر الذي ينتج عن:

1. تكون المؤسسة ذمة مالية مستقلة عن مالية الدولة، فهي مستقلة في تحصيل إيراداتها في الإنفاق.
2. حق تلقي الهبات والوصايا.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 05-250 مؤرخ في 10 يوليو سنة 2005، يتضمن إنشاء المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة والطرق السريعة للسيارات"، ج ر ع 48 لسنة 2005.

² - المادة 04، من نفس المرسوم السابق الذكر.

³ - المادة 02، من نفس المرسوم السابق الذكر.

⁴ - المادة 05 من نفس المرسوم السابق الذكر.

3. حق التقاضي.

4. يخضع مستخدميها إلى قانون العمل.

ثانيا: مبدأ التخصيص:

إن سبب نشأة المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرقات السريعة، هو استلام أجزاء الطرق السريعة للسيارات والطرق السريعة، وكذا ملحقاتها المهيأة للاستغلال المحولة إليها من الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات.¹

وعلى هذا النحو فهي تضمن التسيير، والمراقبة، والصيانة على كل أجزاء الطرق السريعة والطرق السريعة للسيارات واللواحق المسندة إليها. وفي هذا الصدد تستند إليها المهام التالية:

1. تسيير ومراقبة وصيانة الطرق السريعة.
2. ضمان جمع عائدات الأداء على جميع مقاطع الطرق السيارة.
3. ضمان مراقبة جودة عائدات الأداء على جميع مقاطع الطرق السيارة.
4. العمل على دراسة، وتطوير أنظمة صيانة الطرق السيارة.
5. تصميم مخططات التدخل السريع بالتعاون مع الهيئات المعنية.
6. إنشاء وتسيير كل محطات الخدمات الملحقة بالطرق السيارة.
7. استقبال، معالجة وحفظ المعطيات المرتبطة باستغلال وصيانة الطرق السيارة. وهي تهدف إلى تحقيق أهدافها المحددة لها بموجب قانونها الأساسي المنشئ لها،² وتتمثل في:

- تطوير دور المؤسسة الجزائرية كمسير للطرق السيارة بالجزائر.
- تحسين منشآت الطرق السيارة، وتسهيل توافقها مع وسائل النقل المختلفة.
- الاستجابة لحركة المرور العالية، والاحتياجات الأكثر أهمية في مجال النقل.
- تطوير تقنيات استغلال، وصيانة شبكة الطرق السيارة الجزائرية وتوابعها.

¹ - المادة 10 من المرسوم التنفيذي 05-249 السابق الذكر.

² - <http://www.aga.dz>

- تقديم خدمات وافية لمستعملي الطريق السيار وفق المقاييس الدولية على مستوى الفضاءات الملحقة به (محطات البنزين-فضاءات الراحة-فضاءات الخدمات).
- النجاح في وضع وخلق التكامل والاندماج بين الطريق السيار، والمحيط البيئي.

ثالثا: مبدأ الاستقلالية والوصايا:

تتمتع الجزائرية لتسيير الطرقات السريعة للسيارات بنوع من الاستقلال المالي والإداري، ويقصد بالاستقلال المالي استقلال ذمتها المالية باعتبارها تتمتع بالشخصية المعنوية، وبالتالي حريتها بالتصرف وتحديد إيراداتها المالية الخاصة بها.

وأما الاستقلال الإداري فيتمثل في تسييرها بأسلوب إداري لا مركزي بحرية، وسلطة اتخاذ القرارات المتعلقة بعمليات تحقيق أهداف المؤسسة، وسلطة إبرام العقود الإدارية والاقتصادية وسلطة تعيين العمال.

يقيد استقلالها المالي والإداري بقيدتين أساسيين هما: قيد التخصيص الذي سبق ذكره، وقيد

الخنوع للرقابة الإدارية والوصائية التي تمارسها السلطات الإدارية المركزية الوصية المختصة.¹

الفرع الثالث: الإطار القانوني والتنظيمي لمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرقات السريعة للسيارات

نظرا لمعيار توزيع الاختصاص بين الهيئتين التشريعية والتنفيذية، تم إنشاء مؤسسة الجزائرية

لتسيير الطرقات السريعة بموجب مرسوم تنفيذي رقم 250/05 مؤرخ في 10 يوليو 2005 يتضمن

إنشاء مؤسسة "الجزائرية لتسيير الطرقات السريعة للسيارات" ذات طابع صناعي وتجاري، تحت وصاية وزارة الأشغال العمومية.

أما إلغاء مؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة كسابقتها على هيئتين إداريتين،² لضمان

سيرها بانتظام واستمرارية في نطاق الشروط التي ينص عليها القانون المحدث، والمنظم لها وهما:

✓ هيئة مداولة: مجلس الإدارة.

✓ هيئة تنفيذية: المدير العام.

أولا: مجلس الإدارة: ويتكون من الفئات التالية:

1/ أعضاء بحكم القانون: وهم الأعضاء الذين ينص عليهم المنشئ للمؤسسة وهم:

¹ - المادة 02 من المرسوم التنفيذي 05-250 السابق الذكر.

² - المادة 10 من نفس المرسوم السابق الذكر.

- ممثل الوزير المكلف بالطرق.
- ممثل وزير الدفاع الوطني.
- ممثل وزير الدولة وزير الداخلية والجماعات المحلية.
- ممثل الوزير المكلف بالمالية.
- ممثل الوزير المكلف بالفلاحة.
- ممثل الوزير المكلف بالنقل.
- ممثل الوزير المكلف بالتجارة.
- ممثل الوزير المكلف بالتهيئة العمرانية والبيئة.
- ممثل الوزير المكلف بالمساهمة العمرانية وترقية الاستثمار.
- ممثل الوزير المكلف بالسياحة.

2/ أعضاء عن طريق الاختيار وهم:

- مدير التخطيط والتنمية بوزارة الأشغال العمومية.
- مدير الطرق بوزارة الأشغال العمومية.
- المدير العام للوكالة الوطنية للطرق بوزارة الأشغال العمومية.
- ممثل عن جمعيات مستعملي الطريق يعينه الوزير المكلف بالطرق بناء على اقتراح من الجمعيات العاملة في ميدان الطرق.

يعين أعضاء المجلس لمدة ثلاث سنوات (03) بقرار من الوزير المكلف بالطرق بناء على اقتراح من الوزراء والجمعيات التي يتبعونها.¹

يجتمع المجلس في دورة عادية بناء على استدعاء رئيسته مرتين (2) في السنة، ويجتمع في دورة غير عادية كلما اقتضت ذلك مصلحة الوكالة بطلب من رئيسته أو بطلب من ثلثي 3/2 أعضائه يستدعى الأعضاء قبل خمسة عشرة (15) يوما من الاجتماع عن طريق البريد.

تصح مداورات المجلس بحضور الأغلبية البسيطة على الأقل، وفي حالة عدم اكتمال النصاب يجتمع المجلس قانونا بعد ثمانية (08) أيام من التاريخ الأول المحدد لاجتماعه، وتصح مداورات المجلس مهما يكن عدد الأعضاء، وفي حالة التساوي يكون صوت الرئيس مرجحا، يعد المجلس نظامه الداخلي ويصادق عليه.

¹ - المادة 10 من المرسوم 05-250 التنفيذي السابق الذكر.

تحرر مداوات المجلس في محاضر مرقمة، ومفهرسة ومدونة في سجل خاص مرقم ومؤشر عليه يوقعه رئيس المجلس وترسل محاضر الاجتماعات إلى السلطة الوصية في أجل خمسة عشرة (15) يوما التي المداولة.

يوافق على التنظيم العام للمؤسسة بعد استشارة المجلس بقرار من الوزير المكلف بالطرق.

أما اختصاصات المجلس الإداري، وباعتباره يعد أعلى سلطة إدارية داخل مؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات فإنه يملك أهم المسائل، والاختصاصات إذ يحدد السياسة العامة للمؤسسة، وذلك بتوافق مع السياسة الحكومية.

ثانيا: المدير العام:

يعتبر المدير العام لمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، الرئيس الإداري الأعلى لها، فهو المسئول عن التسيير العام للمؤسسة في حدود القانون، واللوائح التنظيمية العامة، والعاملين التابعين له، ويتصرف المدير العام تحت الرقابة الوصائية للوزير الوصي المختص.¹

يتم تعيين المدير العام لمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة بمرسوم،² بناء على اقتراح الوزير المكلف بالطرق، وتنتهي مهامه حسب الأشكال نفسها.³

يعهد للمدير بمهمة تنفيذ قرارات المجلس الإداري ومداولاته، وهو في هذا الصدد يتمتع بأوسع السلطات، من أجل ضمان الإدارة والتسيير الإداري والتقني والمالي للمؤسسة.

ومن مهام المدير العام للمؤسسة ما يلي:

- يعد التنظيم العام للمؤسسة ويقترحه على المجلس.
- يتمتع بسلطة التعيين والفصل ويمارس السلطة السلمية على جميع مستخدمي المؤسسة.
- يبرم ويوقع الصفقات والعقود والاتفاقات في إطار التشريع والتنظيم المعمول بهما وإجراءات الرقابة الداخلية.

¹-عمار عوابدي، مرجع سابق، ص370.

²-يعين بمرسوم رئاسي، طبقا للمرسوم رقم 99-240، السابق ذكره.

³-المادة 15 من المرسوم 05-250.

- يأمر بفتح كل الحسابات الجارية والتسبيقات و/أو حسابات الإيداع وتسييرها لدى الصكوك البريدية والمؤسسات المصرفية أو الخاصة بالقرض وفق الشروط القانونية المعمول بهما.
- يوقع ويقبل ويظهر، كل السندات والكمبيالات والسفجات والصكوك والسندات التجارية الأخرى.

المبحث الثاني: استعمال الملك العمومي للطرق

إن تخصيص الملك العمومي للطرق لمستفيد معين أو تخصيصه لاستعمال الجمهور مباشرة، يتيح استعماله أو الانتفاع به مباشرة مما يجعل من استعماله يختلف باختلاف ما رصد إليه، أو الهدف الموضوع من أجله، وبذلك يتم استعمال العمومي للطرق إما من طرف الجمهور على وجه جماعي أو يكون استعماله استعمالاً فردياً، والقاعدة أنه يكون استعمال الطريق العام استعمالاً عاماً، وكاستثناء يستعمل استعمالاً خاصاً، والذي يقصد به أن تتيح الإدارة حق استعماله لفرد معين دون سواه.
وعليه بالرغم أن المناط الملك العمومي للطرق هو المنفعة العامة، غير أن استعماله قد يختلف بحسب طبيعته، فقد يستعمل هذا الأخير استعمالاً مباشراً من قبل الأفراد كالارتفاقات العامة نحو الطرق، وفي هذه الحالة تكون القواعد التي تحكم استعماله موحدة، ومادام هذا الملك مرصوداً لخدمة الجمهور، فله أن يستعمله بحرية وفي أي وقت يشاء طالما أنه لم يمس بالغرض المخصص لهذا المال، كما يكون له حق الانتفاع بهذا المال بدون مقابل وبدون تمييز بين مستعملي الطرق العامة، غير أن هذه القواعد الثلاث، لا يمكن إطلاقها دائماً وإنما نجد الإدارة المسيرة للملك العمومي للطرق تضع ضوابط لاستعماله، كتحديد أوقات الخدمة وشروط الانتفاع منها.

كما يمكن أن يكون الاستعمال غير مباشر، فيخضع لقواعد وأحكام ينظمه بمعنى قصر حق الانتفاع بالملك العمومي للطرق على فرد أو مجموعة من الأفراد، وهو الصورة المقررة استثناءً بحيث يحكم هذه الطريقة قواعد غير تلك التي تحكم الاستعمال العام للطريق العام، ويكون ذلك في الغالب بمقابل يمنحه الفرد للإدارة نظير احتكاره للطريق العم والانتفاع به، وللتوضيح أكثر سنحاول دراسة هذا المبحث من خلال مطلبين:

المطلب الأول: الاستعمال العام والمباشر للملك العمومي للطرق

المطلب الثاني: الاستعمال الخاص للملك العمومي للطرق

المطلب الأول: الاستعمال العام والمباشر للملك العمومي للطرق

طبقا للمرسوم المتعلق بإدارة الأملاك الوطنية نجده ينص في هذا الخصوص على ما يلي:
"الاستعمال المشترك أو الجماعي للأملاك العمومية المخصصة لاستعمال الجمهور استعمالا مباشرا وهو الاستعمال الذي يمكن أن يقوم به حسب الشروط نفسها..."¹

حيث يقصد به الاشتراك جميع الأفراد في استعمال الأملاك الوطنية العمومية دون تحديد لشخصية المستعمل ودون إتباع إجراءات معينة كالحصول على تصريح أو ترخيص قبلي.
ويستمد الاستعمال العام المباشر من فكرة التخصيص للمنفعة العمومية، لذا يجب أن يتطابق الاستعمال العمومي مع الغرض المخصص له، فيستعمل الفرد الطرق العمومية للتنقل.²
فالظاهر أن الاستعمال 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.³

وعليه يمكن القول أنه هو ذلك الاستعمال المشترك أو الجماعي، الذي يمارسه الجمهور على الطريق العام، وهو يخض لثلاث مبادئ هي قاعدة الحرية وقاعدة المجانية وقاعدة المساواة، وبالتالي هذا ما يرتكز عليه هذا الاستعمال والذي سنحاول توضيحه من خلال ثلاث فروع.

قاعدة حرية استعمال الملك العمومي للطرق (الفرع الأول) وقاعدة مجانية استعمال الملك العمومي للطرق (الفرع الثاني) وقاعدة المساواة في استعمال الملك العمومي للطرق (الفرع الثالث).

الفرع الأول: قاعدة حرية استعمال الملك العمومي للطرق

يخضع الاستعمال العام للأموال العامة وخاصة الطرق العامة لمبدأ الحرية، حيث يتمتع الكافة بحرية التنقل عبر الطرق العامة، ويخول هذا المبدأ للفرد استعمال الأملاك بحرية كيفما يشاء ووقت ما يشاء،

¹ -أنظر المادة 63 من المرسوم التنفيذي رقم 427/12، المؤرخ في 2011/12/16، يحدد شروط و كفيات إدارة وتسيير الأملاك العمومية الخاصة التابعة للدولة، ج ر ع 67، سنة 2012.

² - أنس محمد قاسم جعفر، النظرية العامة للأملاك والإدارة والأشغال العمومية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 1983، ص 39.

³ - إلياس السلامي، الطريق العام في التشريع التونسي، مجلة القضاء والتشريع، العدد 08 سنة 2006، ص 255.

مادام هذا الاستعمال يتفق مع الغرض المخصص له المرفق، وبعد هذا المبدأ مظهر من مظاهر الحريات العامة التي كفلتها الدساتير والاتفاقيات الدولية، والقوانين الداخلية لكل دولة.¹

أولاً: مضمون قاعدة حرية استعمال المالك العمومي للطرق:

تتعلق هذه القاعدة بممارسة حرية عامة أساسية، فلا يمكن الحد منها بصفة مطلقة، غير أنه لا يمكن للإدارة تنظيم استعمال هذه الأموال واتخاذ التدابير والإجراءات الكفيلة للمحافظة عليها بهدف حماية المستعملين والنظام العام، ولا ينبغي اعتبار ذلك من قبيل الأعمال التي تمس أو تمنع هذه الحرية، وإنما هي تنظيم لها كي لا تلحق ضرر بحرية الآخرين، ويترتب على ذلك مجموعة من النتائج تتمثل في:

- عدم جواز منع الاستعمال العام أو إخضاعه لترخيص قبلي.
 - لا يجوز للإدارة أن تتخذ في مجال الطرق العامة قرارات إدارية محلها المنع العام والقطعي اتجاه الراجلين أو السيارات، ولكن قراراتها التي تهدف إلى تحقيق أمن المرور وسهولته تعتبر مشروعة.
- ثانياً: الاستثناءات الواردة على قاعدة حرية الاستعمال في مجال الطرق العمومية:

تقتضي حرية استعمال الطرق العمومية عدم شرعية الموانع العامة أو القطعية التي تقام ضد الراجلين، والمستعملين الآخرين الراكبين عن أن الموانع النسبية التي تتخذ بسبب خصائص بعض الطرق لضمان أمن المرور وسهولته تكون شرعية، ويمكن للسلطات الإدارية المخولة قانوناً أن تفرض في هذا الإطار بعض التبعات على مستعملي الطرق العمومية في ميدان المرور والتوقف حرصاً منها على تحقيق المنفعة العامة.²

1/ فيما يتعلق بمرور المركبات: تتمثل الاستثناءات الواردة على قاعدة الحرية فيما يتعلق بمرور المركبات فيما يلي:

- تتخذ عدة إجراءات للحد من حرية سير بعض السيارات ذات الوزن الثقيل، والتي من شأنها عرقلة مرور بحيث يمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار الطريق يتضمن ثلاث مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور، بالنسبة للمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها 07

¹- اعمر يحيوي، مرجع سابق، ص 74-73.

²- أنظر المادة 66 من قانون المرور 01-14 المعدل والمتمم بالقانون 17-05 السابق الذكر.

أمتار أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين (02 طن) كما يمنع عبور بغض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو الجسور ذات الحمولة المحدودة.¹

- كما يمكن لوزير الأشغال العمومية أن يرخص بالمرور لقوافل المركبات ذات المحركات وعتاد الأشغال العمومية في الطرق السريعة إذا كان الأمر يتعلق بولايتين أو أكثر، والوالي المعني بذلك في الحالات الأخرى.

- كما يمنع المرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصاً، وهذا ويمنع المرور في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات والمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.²

2/ فيما يتعلق بوقوف السيارات: تتمثل الاستثناءات الواردة على قاعدة الحرية المتعلقة بوقوف السيارات فيما يلي:

لا يستفيد من نفس الحماية القانونية التي يستفيد منها السير العمومي، حيث يمنع وقوف السيارات بدون ضرورة على الطرق العمومية، ويتغير نظام الوقوف حسب نوعية الطريق التي يكون ممنوعاً إلا في حالات الضرورة القصوى بالنسبة للطرق السيارة، وذلك يرجع لنوعية هذه الطرق وتخصيصها المتميز (السير السريع) وهذا ما نص عليه المشرع في قانون المرور، بحيث يمنع التوقف بدون ضرورة على شريط التوقف بدون ضرورة على شريط التوقف الإستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع، فسلطات الشرطة الإدارية المحلية ترجع لها كامل الصلاحيات في وضع أنظمة محلية للسير، وتهدف إلى التقليل من حرية الوقوف بسبب صعوباته ومساوئه داخل المدن، إذ تمنع الوقوف في بعض الأماكن وعلى بعض السيارات وفي بعض الأوقات.³

الفرع الثاني: قاعدة مجانية استعمال الملك العمومي للطرق:

إن حرية استعمال الملك العمومي تؤدي مبدئياً إلى المجانية، وذلك للارتباط بين مبدأ المجانية والحرية في استعمال الملك العمومي، وهذا ما سنتناوله في فقرتين الأولى سنتناول فيها مضمون هذه القاعدة والثانية الاستثناءات الواردة عليها في مجال الطرق العمومية.

¹ - أنظر المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 36/85 السابق الذكر .

² - أنظر المادة 73 من قانون المرور 01-14 المعدل والمتمم بالقانون 05-17.

³ - أنظر المادة 66 من نفس القانون السابق الذكر.

أولاً: مضمون قاعدة مجانية استعمال الملك العمومي للطرق: يقتضي مبدأ مجانية استعمال الأملاك العمومية المخصصة لاستعمال الجميع لدفع أتاوى، ماعدا الحالات المنصوص عليها قانوناً، ومن خلال ما سبق يتضح لنا أنه نظراً للتصور الذي أصبحت تحتله عناصر الملك العمومي للطرق، باعتبارها ذات قيمة اقتصادية، يجب استغلالها لتحقيق غايات اقتصادية، وبالتالي الخروج عن مبدأ المجانية، فإذا كان هذا المبدأ هو القاعدة فهو لا يتعارض مع تحمل الأشخاص الذين يستعملونه استعمالاً غير عادي رسوماً خاصة تبررها المنفعة العمومية أو الضرر الذي يتسبب فيه المستعمل للملك العام.¹

ثانياً: الاستثناءات الواردة على قاعدة مجانية الاستعمال في مجال الطرق العمومية: إن الاستثناءات الواردة على قاعدة المجانية في استعمال الطرق العمومية تهم بعض أنواع العربات ذات الوزن الثقيل التي تسبب أضراراً بالمنشآت الطرقية.

1/ فيما يخص تعريفات المرور: تتمثل الاستثناءات الواردة على قاعدة مجانية المتعلقة بتعريفات المرور فيما يلي:

- إن بعض مرافق الأملاك العمومية داخل التجمعات السكنية يمكن أن تهيئها السلطات الإدارية المختصة تهيئة خاصة فتجعل منها حظائر لوقوف السيارات بمقابل ويجب ألا يمس إنشاء هذه الحظائر حق المجاورين في الدخول.²
- يجوز فرض المقابل إذا كانت مدة وقوف السيارات تتجاوز الاستعمال المادي للمال العام.
- تخضع العربات التي تستجيب لتعريف النقل الاستثنائي، والتي قد تلحق بالمنشآت الكبرى إتلافاً أو تآكلاً غير طبيعي لتعريفات خاصة، تحدد بالاشتراكات بين مانح الامتياز وصاحب الامتياز، ويحدد صاحب الامتياز أو يقترح جدول التعريفات حسب أنواع العربات.³

2/ فيما يخص أتاوى المرور: طبقاً لقانون المالية التكميلي لسنة 2009 تحدد الأتاوى السنوية المذكورة في المادتين 62 و70 للقانون العام أو الخاص كما يأتي:

- بالنسبة للطرق السيارة 500 دج/مل.
- بالنسبة للطرق الوطنية 200 دج/مل.

1- امر يحيوي، المرجع السابق، ص76، 77.

2- أنظر المادة 67 من المرسوم التنفيذي 427/12، السابق الذكر.

3- أنظر المادة 20 من المرسوم التنفيذي 308/96 السابق الذكر.

- بالنسبة للطرق الولائية 150 دج/مل.

- بالنسبة للطرق البلدية 100 دج/مل.¹

وطبقا لقانون المرور 01/14 الوقوف المرخص في المسالك العمومية مجاني غير أنه يمكن الجماعات الإقليمية أن تبادر بإجراءات تجعله مقابل ثمن.

إلى جانب ذلك نجد من بين الاستثناءات الواردة على مبدأ المجانية، الضريبة الإضافية على تسجيل السيارات، كما أنه لا تخضع لرسوم المرور سيارات الدرك الوطني والأمن الوطني والإسعاف والحماية المدنية، المعنية للمداولة على الطريق السريع وكذا القوافل العسكرية الاستثنائية.

الفرع الثالث: قاعدة المساواة في استعمال الملك العمومي للطرق

تعد المبادئ القانونية العامة إذ يضع هذا المبدأ الأفراد على قدم المساواة في الحقوق والواجبات، فهو من المبادئ التي نادى بها الشرائع السماوية والقوانين الوضعية وكذلك الدساتير، فنجد في نص المادة 32 من القانون 01-16 المؤرخ في 06 مارس 2016 المتضمن التعديل الدستوري تنص على: "كل المواطنين سواسية أمام القانون ولا يمكن أن يتدرج بأي تمييز يعود سببه إلى المولد أو العرق أو الجنس...".²

إذن تعتبر المساواة الركيزة الأساسية التي يقوم عليها كل مجتمع متحضر، وهي قاعدة جاءت بها الأديان السماوية ونص عليها القانون الدولي والداخلي بعد توضيحات أجيال عديدة، يتساوى الجميع في استعمال الملك العمومي المخصص للاستعمال المباشر والجماعي، فقاعدة المساواة في استعمال الملك العمومي تجد أساسها القانوني كما سبق وذكرنا سابقا، في ممارسة بعض الحريات العامة المعترف بها دستوريا.

إلا أن هذا يعني عدم وجود استثناءات وتمايزات بين الأشخاص فيما يتعلق بالمساواة في استعمال الملك العمومي، وذلك لاختلاف أوجه استعمالهم وتباين وضعياتهم وتوجد هذه التمايزات أساسا في استعمال الطرق العمومية، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال فقرتين الأول سنتناول فيه مضمون هذه القاعدة والثانية الاستثناءات الواردة عليها في مجال الطرق العمومية.

¹- أنظر المادة 52 من الأمر 01/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009 ج ر عدد 46 لسنة 2009.

²- المادة 32 من المرسوم 01-16 المؤرخ في 06 مارس 2016 المتضمن التعديل الدستوري الجزائري.

أولاً: مضمون قاعدة المساواة في استعمال الملك العمومي للطرق:

تمثل قاعدة المساواة في استعمال الأموال العامة من طرف الجميع باعتبار أن هذا المبدأ منبثق من قاعدة أخرى، وهي مبدأ تساوي الجميع أمام القانون حيث يخول القانون بموجب قاعدة المساواة حق الدخول دون تمييز إلى الطرق العمومية.

وهذا ما أكد عليه المشرع الجزائري حيث نص في المرسوم التنفيذي رقم 12/427 على أن الاستعمال المشترك أو الجماعي للأماكن العمومية المخصصة لاستعمال الجمهور استعمالاً مشتركاً أو الجماعي للأماكن العمومية المخصصة لاستعمال الجمهور استعمالاً مباشراً هو الاستعمال الذي يمكن أن يقوم به جميع المواطنين حسب الشروط نفسها.

وهذا ما نص عليه أيضاً قانون المرور حينما قرر أنه ينظم استعمال المسالك العمومية بصفة تحقق تنقلاً متساوياً للمستعملين.¹

ثانياً: الاستثناءات الواردة على قاعدة المساواة في استعمال الملك العمومي للطرق:

يتمتع الجميع بالتساوي في حق الدخول للطرق العمومية المفتوحة للجمهور والمخصصة لاستعمال المباشر مع اشتراط الامتثال للتنظيمات السارية عليهما العمل لحفظ النظام والمحافظة عليه،² وتتمثل هذه الاستثناءات فيما يلي:

1- تخصيص بعض الممرات لبعض المستعملين:

بحيث يمكن تحديد وزن العربات أو الحد أو المنع مؤقتاً من السير على بعض مقاطع الطرق أو المنشآت المعنية، وهذه التدابير لا تطبق في جميع الأوقات والأماكن بل هي تهم فئات تهم فئات من المستعملين وأوقات محدودة وأماكن معينة، كما أنه يمكن في بعض الأحيان إعداد جزء من الطريق العمومي خاص كرصيف أو مسلك من أجل سير محدد، أما للراجلين أو لأصحاب الدراجات، وهذا ما نص عليه المادة 06 بأنه تحدد أسبقية المرور بالنسبة إلى بعض الطرق أو بعض المستعملين عن طريق التنظيم.³

¹ - المادة 06 من القانون 01-14 المعدل والمتمم بالقانون 17-05 السابق الذكر.

² - أنظر المادة 68 من المرسوم التنفيذي 12/427 السابق الذكر.

³ - المادة 06 من القانون 01-14 السابق الذكر.

كما يمكن للولاية أن ينشئوا داخل التجمعات السكنية وعلى الطريق كثيفة الحركة حواشي لذوق الأسبقية في المرور لتسهيل حركة وسائل النقل العمومي وتحدد أسبقية المرور بالنسبة إلى بعض الطرق أو بعض المستعملين عن طريق التنظيم.¹

3- وقوف السيارات: يمكن التمييز فيما يخص التمايز المتعلق بوقوف السيارات بين فئة المستعملين وأنواع السيارات.

كما تخصص بعض الأماكن لوقوف سيارات الأجرة سواء تلك التي تربط بين المدن أو تلك التي تستعمل داخل المدار الحضاري للجماعة المعنية والأمر الذي يثير الانتباه هو تخصيص بعض جوانب الطرق العمومية لوقوف سيارات المرافق العمومية.

- يمكن المنع أو الحد من استعمال السيارات لاسيما الخاصة منها في مساحات محددة.²

- حجز بعض القانون بموجب قاعدة المساواة حق الدخول دون تمييز إلى الطرق العمومية، أجزاء الطريق العام لوقوف بعض السيارات فقط.³

- لا تخضع لرسوم المرور سيارات الدرك الوطني والأمن الوطني والإسعاف والحماية المدنية والقوافل العسكرية الاستثنائية على الطريق السريع.

المطلب الثاني: الاستعمال الخاص للملك العمومي للطرق

1- إنفراد شخص ما باستعمال جزء من المال العام المخصص للاستعمال الخاص.

2- استعمال شخص معين أجزاء من المال العام المخصص للاستعمال الخاص.

والذي يهتم في مجال الطرق العامة هو الاستعمال الأول الذي لا يتطابق مع الغرض المخصص له المال العام ويسمى استعمال غير عادي، ومع ذلك ترخص به الإدارة إن لم ترى مانعا في ذلك، وإذا كان الاستعمال العام مجانا وبدون ترخيص، فإن الاستعمال الخاص للمال العام يكون بمقابل وبترخيص من الجهة الإدارية المختصة، وقد ينتفع شخص ما دون غيره بالمال العام بناء على قرار إداري، تتخذه السلطة المختصة.⁴

¹-المادة 68 من المرسوم التنفيذي 427/12 السابق الذكر.

²-أنظر المادة 14 من القانون 01-14 السابق الذكر.

³-أمر يحياوي، المرجع السابق، ص76.

⁴-أمر يحياوي، المرجع السابق، ص81 و82.

فهذا الاستعمال يوقف تماما المبادئ المذكورة سابقا، والتي تحكم الاستعمال الجماعي العام للطرق العمومية لأن الأمر هنا يتعلق بالاستعمال الفردي، وكذا مبدأ المساواة لأن هذا الاستعمال قلما يكون مجانيا.¹

ومما سبق يتبين لنا أن هذا النوع من الاستعمال يكتسي طابع الاستثنائية، الأمر الذي دفع المشرع إلى إيجاد جملة من القيود الواجب إتباعها، من أجل استعمال الطرق العمومية استعمالا خاصا والتي قد بينها المشرع الجزائري في ظل القانون 90-30 المتعلق بالأماكن الوطنية في نص المادتين 63 و64، هذا ما سنوضحه في فرعين، استعمال الطرق العمومية بموجب الترخيص (الفرع الأول) واستعمال الطرق العمومية بموجب عقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: استعمال الطرق العمومية بموجب الترخيص:

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

- رخصة الطريق.

- رخصة الوقوف.

قبل ذلك لابد من معرفة مفهوم التراخيص وأنواع التراخيص.

أولاً: مفهوم التراخيص: يقصد بالتراخيص بالإذن الذي تصدره السلطة المختصة قصد ممارسة نشاط معين، ويكتسي هذا الإذن طابع القرار الإداري الانفرادي.

والذي تعبر إلا الإدارة عن إرادتها الملزمة بما لها من سلطة عامة بمقتضى القوانين، ويكون من نتائجه إنشاء أو تعديل أو إلغاء مركز قانوني محدد.²

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 وهذا ما يؤكد

¹ - بوجمعة بوغراوي، القانون الإداري للأماكن، الطبعة الأولى، الرباط، سنة 2013، ص 113.

² - عمار بوضياف، القانون الإداري، دراسة تشريعية قضائية فقهية، الطبعة الأولى، جسر للنشر والتوزيع،

الجزائر، 2007، ص 13.

مضمون المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 04-392 المؤرخ في 01 ديسمبر 2004 المتعلق برخصة شبكة الطرق.¹

ثانيا: أنواع التراخيص: إن الترخيص باستعمال الملك العمومي للطريق يأخذ صورتين التاليتين:

أ- رخصة الطريق: نصت عليها المادة 72 من المرسوم 12-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 المحدد لشروط وكيفيات إدارة الأملاك العامة والخاصة التابعة للدولة على أنها الترخيص بشغل قطعة من الأملاك العمومية المخصصة لاستعمال الجميع شغلا خاص مع إقامة مشتملات في أرضيتها.²

وقد 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 ويخضع 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 عرقا للمستعملين.

- غرس أو قطع الأشجار المغروسة داخل الملك العمومي للطرق.
- وضع دعائم الخطوط الهاتفية أو دعائم توزيع الطاقة الكهربائية.
- مرور المركبات الآتية ذات الدواليب الفرشية أو المسطحة على الطريق.
- وضع 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 وعليه تكون الإجراءات على الشكل الآتي:

¹- المرسوم التنفيذي رقم 04-392 السابق الذكر.

²- المرسوم التنفيذي رقم 12-427 السابق الذكر.

- تقديم طلب رخصة الطريق يتضمن اسم المستفيد من الأشغال وعنوانه مع ذكر مكان الأشغال بدقة واسم النهج ورقم البناء ووصف مختصر الأشغال التي سيتم إنجازها، ثم تكلف اللجنة بفحص طلبات هذه الرخصة المرسله من المجلس الشعبي البلدي خلال 48 ساعة من تاريخ إيداع الملف.¹

- بعد فحص طلبات رخصة شبكة الطرق والتأكد من أن الشغل المزمع يمكن أن يخصص به، تعد أمانة اللجنة مشروع قرار رخصة الطريق الذي يقدم إلى السلطة المعنية المكلفة بتسيير الملك العمومي للطرق، حيث نصت المادة 13 من المرسوم التنفيذي 04-392 على السلطات المعنية وتختلف السلطة المانحة لتراخيص شغل الملك العام للطرق باختلاف نوع الطريق العام المراد شغله وذلك كما يلي:

- رئيس المجلس الشعبي البلدي إذا كان موضوع الطلب الترخيص 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 تراب عدة ولايات.

- 02/ حقوق الإدارة والشاغلين: ورد في نص المادة 64 من قانون الأملاك الوطنية مجموعة من الحقوق التي تتمتع بها الإدارة صاحب رخصة الطريق المرسوم، وكذلك المادة 06 من المرسوم 04/392 المتعلق برخصة شبكة الطرق وهذه 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 مقاضاة الإدارة إذا كان قرار رفض منح رخصة الطريق يشوبه عيب الاستعمال التعسفي للسلطة.
 - حق الإدارة بإلزام الشاغل بالمحافظة على المنشآت المرخص بها.
 - الحق في طلب تجديد الرخصة متى انقضى أجلها.

¹ - مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، مجلة علمية ودورية محكمة تصدرها جامعة تبسة-الجزائر-العدد 11، جوان 2016.

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

أيضا للشاغل جملة من الحقوق أهمها:¹

- الحق في الحصول على تعويض في حال ما إذا أُلغيت الرخصة بسبب لا يمس الصالح العام.

- حق طلب الرخصة في الشغل الشخصي للمكان دون غيره.

03/ نهاية رخصة الطريق:

تنتهي صلاحية رخصة الطريق بسبب الظروف التالي:

- انتهاء أجل الترخيص الذي منحت له.

- عدم استعمال الترخيص لمدة 6 أشهر.

- في حالة وفاة المستفيد.

- توقف الأشغال المرتبطة بالترخيص لمدة شهرين.

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

وإذا 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، فإن الواقع يثبت عكس ذلك ففي غالب الأحيان نجد تخريب في الملك العمومي للطريق، من مختلف الجهات بما فيها المؤسسات والهيئات الموكلة.

في الأخير يمكن القول أن استغلال الملك العمومي للطرق استعمالا خاصا، إنما يكون لغاية

مخالفة ما هو مخصص ألا وهو السير فكان لزاما أن لا يكون أبديا بل مؤقتا قابل للسحب، كما أن السلطة المانحة لرخصة الطريق هي نفسها المخول لها سحب الرخصة وكقاعدة عامة السحب لا ينجر عنه أي تعويض لصالح المستغل إلا إذا أثبت أن السحب غير قانوني.

وبناء عليه فإن الحاجة تدعو السلطات العمومية إلى اتخاذ إجراءات لازمة لحد هذه الوضعية.²

¹- Marie Claude ettrait , Claude le petit: gestion du public routier, nouveau guide pratique, édition sofias, 2003.

²- حنان ميساوي، المذكرة السابقة، ص195.

ب- رخصة الوقوف: وهي النوع الثاني من الرخص الإدارية في الاستعمال الخاص للملك العمومي للطريق، وعرفها المشرع الجزائري ضمن المادة 71 من المرسوم التنفيذي 12-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 يحدد شروط و كفاءات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة: "بأنه ذلك الترخيص الذي يخول لصاحبه شغل قطعة من الأملاك العامة لاستعمال الجميع شغلا خاصا دون إقامة مشتتات على أرضيتها وتسلم لمستفيد معين اسميا".

ومفاد ذلك أن هذه الرخصة تمكن صاحبها من الشغل المؤقت لجزء من مال عام مخصص لاستعمال الجميع، لأن هذا وإذا كان النص القانوني يلزم الشاغل بالإصلاح الفوري لجميع الأضرار التي لحقت بالطريق العمومي أو ملحقاته، الاستعمال لا يتطلب الاتصال الدائم بالملك العمومي، وإنما مجرد اتصال سطحي بعناصره، بحيث لا يترتب عليه تثبيت المنشآت الشاغرة للملك العمومي بأعماق الأرض، ودون أن يكون للشخص الحق في تغيير أساس الملك العمومي للطريق المشغول، ومثال ذلك: عرض الباعة المتجولين لبضاعتهم وغيرها أو كأن يقوم صاحب مقهى بوضع طاولات وكراسي المقهى على حافة الطريق أو بيع تحف فنية على حافة الطريق، و نجد رخصة الوقوف مصدرها التشريعي في نص المادتين 59 و64 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 أو خارجه يسلمها رئيس المجلس الشعبي البلدي، كما يسلمها أيضا إذا كان الشغل يتعلق بطريق وطني أو ولائي داخل التجمعات السكانية، وتعتبر رخصة الوقوف رخصة مؤقتة يجوز للإدارة إلغاؤها في أي وقت بدافع الصالح العام مثل رخصة الطريق، تخضع لنفس القواعد القانونية التي تخضع لها رخصة الطريق من حيث حقوق وواجبات المستفيدين وكذلك كيفية انتهائها وسحبها إذا اقتضى الأمر.¹

ويلاحظ أن رخصة الوقوف لا تتطلب اتصالات دائما بالملك، فالترخيص بها يشكل خطورة على الملك العام، لأن كل خطورة تنحصر في الحد من تخصيص المال العام للنفع العام، على عكس رخصة الطريق التي تتطلب اتصالا دائما بالملك.²

¹ محمد علي أحمد قطب، الموسوعة القانونية والأمنية في حماية المال العام، مصر سنة 2006، ص 395.

² محمد يوسف المعداوي، مذكرات في الأموال العامة والأشغال العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط 1983، ص 65.

وفي الأخير الترخيص الذي يحصل عليه الأفراد في الحالتين لاستعمال الملك العمومي استعمال خاصا هو ترخيص مؤقت يجوز للإدارة إلغائه في أي وقت بدافع الصالح العام، كما لها أن تقيد منحه بشروط يلتزم المنتفعون باحترامها ولهذا في هذا الجانب سلطة تقديرية واسعة، وليس 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 ورخصة الطريق الشروط التقنية والمالية للشغل لمدة والعقوبات المطبقة.

الفرع الثاني: استعمال الطرق العمومية بموجب عقد

الاستعمال الخاص يتم بموجب قرار إداري، فللإدارة سلطة رفض 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 أسلوب التعاقد، أين يكون المتعاقد مع الإدارة في مركز أكثر استقرار مقارنة مع صاحب الرخصة، إذ أن التصرف التعاقد يوفّر ضمانات أكثر قوة لشاغل الملك العمومي مما يجعله في مركز ممتاز مقارنة مع شاغله بموجب ترخيص، حيث تعهد الإدارة إلى شخص من أشخاص القانون الخاص بأشغال الطريق العام، وتكون عن طريق الترخيص على أساس علاقة تعاقدية وقد تبنى المشرع الجزائري، هذا النوع من أنواع الانشغالات للأملاك العامة بموجب المادة 75 من المرسوم التنفيذي 427/12 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 السابق الذكر، وحتى يتسنى شرح هذه الصورة من صور أشغال الطرق العامة يمكن أن نقف عند محطات أساسية وهي:

أولاً: عقد الامتياز:

إن القوانين المتعلقة بالبلدية والولاية نصت على أسلوب الامتياز كطريقة استثنائية للتسيير، إلا أنها لم تعطي تعريف جامع مانع له بل تركت المجال للفقه والقضاء.

يقصد بعقد الامتياز الاتفاق الذي يجمع الإدارة المعنية بالملتزم يتعهد بمقتضاه هذا الأخير بإدارة مرفق اقتصادي واستغلاله مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين.¹

¹ - عمار بوضياف، عقد الامتياز في التشريع الجزائري مع تطبيقات لامتياز المرافق المحلية، مجلة الفقه والقانون، عدد 21، جويلية 2014، ص 07.

كما عرفه البعض الآخر على أنه اتفاق يكلف بمقتضاه شخص آخر باستغلال مرفق عام مقابل مكافأة محددة بناء على النتائج المالية لاستغلال المرفق.¹

وبالرجوع للمرسوم 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 و167 من الأمر 95-27 المؤرخ في 30 ديسمبر 1995 المتضمن قانون المالية: يخضع إنجاز الطرق السريعة وملحقاتها وتسييرها وصيانتها وأشغال تهيئتها أو توسيعها إلى منح امتياز كما ينص عليه هذا المرسوم" من خلال التعاريف المذكورة، نرى أن عقد الامتياز اتفاق يبرم بين الإدارة والأفراد بهدف ممارسة شغل غير عادي لقطعة من الأملاك العمومية المخصصة للاستعمال الجماعي.

ب- تكوين عقد امتياز الطرق السريعة:

يخضع الامتياز كعقد للأحكام العامة والتي 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 وتعليمات دفتر الأعباء النموذجي الملحق بهذا المرسوم (المتعلق بالطرق السريعة).²
- إبرام العقد: بين الوزير المكلف بالطرق السريعة الذي يتصرف لحساب الدولة وصاحب الامتياز.³

- المصادقة (التصديق): يعود التصديق لمجلس الحكومة بناء على تقرير مشترك بين الوزراء المكلفين على التوالي: بالداخلية والمالية، والطرق السريعة، يصادق على العقد بموجب مرسوم.⁴
- النشر: تنشر اتفاقية منح الامتياز ودفتر الأعباء المتعلقة بها في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.⁵

¹ فريدة منور، عقود الامتياز في الجزائر، منكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة بن عكنون، 2011-2012، ص 14.

² المادة 02 فقرة 01 من المرسوم 96-308، المرجع السابق.

³ المادة 02 فقرة 02 من المرسوم 96-308 السابق الذكر.

⁴ المادة 03 نفس المرسوم السابق الذكر.

⁵ المادة 04 نفس المرسوم السابق الذكر.

لذلك فإن إبرام عقد امتياز الطرق السريعة، أي إقرار شروطه والتوقيع عليه لا يجعله نهائياً، فالإدارة لا تعتبر ملزمة إلا بعد التصديق على العقد، أما إذا تم التصديق أعتبر العقد موجوداً من تاريخ إبرامه لا من تاريخ التصديق عليه أما إذا امتنعت السلطة عن التصديق، فيعتبر العقد وكأن لم يكن.

- اختيار صاحب امتياز الطرق السريع: القاعدة أن الإدارة ليست حرة في اختيار المتعاقد، وإنما عليها إتباع طريقة معينة أهمها وأكثرها تطبيقاً طريقة المناقصات وطريقة التعاقد بدون مناقصة (التراضي)، ولكن بالنسبة لعقد الامتياز فالتشريعات عادة لا تلزم الإدارة العامة بإتباع إجراءات المناقصة لاختيار الملتزم، لأن الاعتبار الأول في الامتياز يرتبط بالمؤهلات الفنية وبالإمكانات المالية للملتزم.

إن هذه المرحلة هي الأهم في عقد الامتياز، حيث أن نجاح سير الطريق السريع عن طريق الامتياز مرتبط بحسن اختيار الملتزم، لكن المرسوم التنفيذي 96-308 السابق ذكره لم يشر إلى طريقة الاختيار، وترك الأمر للسلطة التقديرية للإدارة مانحة الامتياز التي تعتمد في اختيارها على شخصية الملتزم لمنحه الامتياز، وبالتالي يعتبر الامتياز عقد ذو طابع شخصي لإمكان فيه المنافسة الموجودة في عقود الصفقات العمومية.

وكانت هذه النقطة هي أحد معايير التفرقة بين عقود الامتياز، وعقود الصفقات العمومية¹ في هذا الصدد سبق للمشرع الجزائري أن اعتمد طريقة المزايدات لإبرام عقود الامتياز وذلك طبقاً للتعليمية 3.94/842.

- وثائق الامتياز: يشمل عقد الامتياز الطرق السريعة، والذي يجب أن يأخذ شكلاً كتابياً، على العناصر الآتية:

01/ قائمة الشروط (دفتر أعباء الشروط):

تعد الإدارة العامة هذه القائمة قبل التعاقد وبالإستفادة من القوائم النموذجية الموجودة لمختلف أنواع المشروعات، وهكذا تضع بدقة قواعد استغلال الطريق السريع، وحقوق والتزامات كل من الطرفين، وعلى المتعاقد أن يحدد موقفه من هذه الشروط بقبولها أو رفضها.²

¹ - راضية بن مبارك، التعليق على التعليمية رقم 842/3.94 المتعلقة بامتياز المرافق العمومية المحلية وتأجيرها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع إدارة ومالية، جامعة بن عكنون 2001-2002، ص 57.

² - André de laubadère, traité théorique et pratique des contrats administratifs, librairie générale de droit et de jurisprudence, parie 1956, p368.

اشترط المشرع نشر دفتر الأعباء النموذجي المتعلق باتفاقية منح امتياز الطريق السريع في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.¹

إن دفتر الشروط النموذجي الملحق بالمرسوم 96-308 يتوفر على فئتين من الشروط:

- 1- شروط تتعلق بسير الطريق السريع وتتمثل في مجموع القواعد التقنية لتسيير الطريق السريع. وهذه الشروط توضع من قبل الإدارة دون تدخل من الملتزم الذي يقبلها دون مناقشته.
- 2- شروط تتعلق بالعلاقة بين الملتزم والسلطة مانحة الامتياز، ويمكن تحديدها كما يلي:

- موضوع الامتياز.

- مدة الامتياز.

- بناء الطريق السريع.

- واجبات صاحب الامتياز وحقوقه.

- استغلال الطريق السريع.

- التسعيرة وشروط مراجعتها.

- شروط انتهاء العقد.

- منع التنازل على الامتياز دون ترخيص مسبق من الإدارة.

- مصاريف الإنشاء الموضوعية على عاتق صاحب الامتياز.

الملاحظ أن دفتر الشروط ذو طبيعة مختلطة وهو بذلك يضيف على الامتياز الطابع المختلط.

02- العقد أو الاتفاق: هو الاتفاق الذي يبرم بين الوزير المكلف بالطرق السريعة الذي يتصرف

لحساب الدولة والشركة أو المؤسسة الملتزمة، طبقا لما ورد في الاتفاقية النموذجية الخاصة بمنح امتياز الطريق السريع الملحقة بالمرسوم التنفيذي 96-308²، المذكور أعلاه حيث تشكل اتفاقية امتياز الطريق السريع الجزء الأقصر في الامتياز، فهي موجزة ومختصرة تتضمن المبادئ العامة، والخطوط العريضة التي اتفق عليها طرفي عقد الامتياز (مانح الامتياز وصاحب الامتياز) بصفة

¹ - المادة 04 من المرسوم 308/96 السابق الذكر.

² - اتفاقية نموذجية خاصة بمنح امتياز الطريق السريع، الملحق الأول، المرسوم التنفيذي 96-308.

دقيقة، وضبط مضمون الاتفاق، الذي يتمثل في التزام الدولة بتحويل الطريق السريع أو مقاطع من الطريق السريع، واستغلاله وصيانته (حسب الحالة)، طبقا لما ينص عليه دفتر الشروط.

اشتراط المشرع المصادقة على اتفاقية امتياز الطريق السريع بمرسوم يتخذ في مجلس الحكومة، كما اشترط نشرها في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

3-لابد أن يشمل العقد على الشروط والإجراءات التنفيذية لتطبيقه.

ج-نهاية امتياز الطريق السريع:

ينتهي الامتياز بأحد الأساليب الآتية:

1. انتهاء مدة الامتياز: الامتياز عقد ولهذا فهو ينتهي بشكل اعتيادي بانتهاء مدة طويلة عادة، تمكن الملتزم من تغطية نفقاته وتحقيق ربح له.

وبموجب هذا الانقضاء لا غير، يحل مانح الامتياز محل صاحب في جميع الحقوق والالتزامات المرتبطة بالامتياز.

2. سقوط حق الملتزم بالامتياز:

وهو سبب استثنائي لنهاية الامتياز قبل نهاية المدة المحددة له، ويكون كعقوبة على الملتزم نتيجة لأخطائه، وتقصره في تنفيذ العقد، ولا تستطيع الإدارة أن تفرض هذه العقوبة بنفسها من دون اللجوء إلى الجهة القضائية المختصة إلا إذا احتفظت لنفسها بهذا الحق في صلب العقد.

حيث تنص المادة 30 من دفتر الأعباء النموذجي الملحق بالمرسوم التنفيذي 96-308، ما مفاده أن إقرار السقوط يكون بعد الأعدار الغير المتبوع بالتنفيذ بعد تقديم ملاحظات صاحب الامتياز خلال مدة شهر من تبليغ الإعدار له.¹

كما يمكن أن يقرر مانح الامتياز السقوط في حالة استحالة الوفاء بالتزامات بسبب ظروف القوة القاهرة.²

3- تصفية الامتياز: وتجري هذه وفقا لشروط عقد الامتياز، وتحرص الإدارة على تثبيت هذه الشروط تفصيلا في قائمة الشروط التي تلحق بالعقد ويتم التنازل بمقتضى ترخيص يسلمه مانح الامتياز.³

¹ - المادة 30 فقرة 01 من المرسوم 308/96 السابق الذكر.

² - المادة 30 فقرة 03 نفس المرسوم السابق الذكر.

³ - المادة 32 من دفتر الأعباء النموذجي الملحق بنفس المرسوم السابق الذكر التنفيذي 96-308.

وتقسم أموال الامتياز إلى قسمين:

- القسم الأول: منها يؤول إلى الإدارة مجاناً وبدون مقابل.
- القسم الثاني: فتأخذ الإدارة، ولكن بدفع مقابل عنه وإذا حصل أي نزاع بشأن التصفية فيعود الفصل فيه إلى المحاكم المختصة.

المبحث الثالث: القيود والارتفاقات الواردة على الملك العمومي للطرق

نصت المادة 674 من القانون المدني على ما يلي: " الملكية هي حق التمتع والتصرف في الأشياء، بشرط ألا يستعمل استعمالاً تحرمه القوانين والأنظمة " ¹.

وعليه فإن نص المادة المذكور أعلاه يبين القاعدة العامة لمشروعية التقييد، وأن حق الملكية ليست حقاً مطلقاً يفعل المالك بملكه ما يحلو له حتى وإن كان فيه إضراراً بمصالح الآخرين، وإنما حق مقيد بمراعاة المصلحة العامة والخاصة للغير، فإذا تعارض حق الملكية مع مصلحة عامة فتقدم المصلحة العامة على الخاصة للمالك ويعوض على ذلك، ومثال ذلك إذا كان أحد الأفراد يمتلك قطعة أرض، وللمنفعة العامة يجب أن تكون قطعة الأرض هذه طريق عام فتؤخذ منه للمنفعة العامة ويعوض عنها مادياً، فالملك العمومي للطرق أقر له المشرع مجموعة من القيود والارتفاقات تحت عنوان المصلحة العامة بمعنى أن الغرض منها هو النفع العام.

وفي هذا الإطار تجدر الإشارة إلى أن القيود المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق مصدرها المباشر دائماً هو القانون، ويلازمها وصف العمومية والتجريد، بينما حقوق الارتفاق مصدرها فعل الإنسان المادي أو الإداري، وتلازمه وصف الخصوصية لأنه يتعلق بملكية معينة، وهذا ما يجعل من القيود أعباء استثنائية، وعليه يجب علينا التمييز بينهما من حيث الأساس ومن حيث الآثار، فمن ناحية الأساس فإن أول ما يتبادر إلى ذهن الرجل القانوني هو أن مجال القيود أنها تقرر ما هو ارتباط طبيعي بنطاق حق الملكية، أما بالنسبة لحقوق الارتفاق فهي مذكورة في القسم المخصص للحقوق المتفرعة عن حق الملكية ويقصد به الخروج للحقوق المتفرعة عن حق الملكية، ويقصد به الخروج عن التنظيم العام المألوف الذي تستقيم معه القيود، أما من حيث الآثار فالتصرفات المنشأة توضع على عاتق المتصرف بعض الالتزامات منها ضمان الاستحقاق وضمان عدم التعرض، فإذا أمكن

¹- أنظر المادة 674 من الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26/09/1957 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقانون 07-05، ج ر عدد 78 لسنة 1975.

للمتصرف ضمان خلو العقار المبيع أو المتصرف فيه من حقوق الارتفاق فإنه لا يمكن له أن يضمن خلو الشيء من القيود القانونية التي ترد عليه ، بمعنى أن يمكن للبائع ضمان خلو الشيء من القيود القانونية التي ترد عليه، بمعنى أن يمكن للبائع ضمان خلو المبيع من حقوق الارتفاق ولا يمكن له ضمان خلوه من القيود القانونية.

ولهذا قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين سنتناول في:

المطلب الأول: القيود القانونية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق.

المطلب الثاني: الارتفاقات الإدارية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق.

المطلب الأول: القيود القانونية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق.

بالرجوع لنص المادة 690 من القانون المدني نجدها تنص على ما يلي: "يجب على المالك أن يراعي في استعمال حقه ما تقضي به التشريعات الجاري بها العمل والمتعلقة بالمصلحة العامة..."¹ وعليه فإن القيود القانونية عموما هي التي فرضها القانون نزولا عند مقتضيات "المصلحة العامة" وهي ببساطة تكتسي طابعا خاصا من التجريد والعموم، والقيود القانونية المفروضة لفائدة المصلحة العامة لا تفرض وجود عقار مخدوم ذلك أن الغرض منها هو المصلحة العامة، من بين هذه القيود نجد القيود المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق والمتمثلة في رخصة شبكة الطرق ونزع الملكية من أجل المنفعة العامة المتعلقة بالطرق، وهذا ما سنحاول توضيحه من خلال فرعين سنتناول في الفرع الأول رخصة شبكة الطرق وفي الفرع الثاني نزع الملكية من أجل المنفعة العامة.

الفرع الأول: رخصة شبكة الطرق

أولا: رخصة شبكة الطرق ونطاقها:

لقد تطرق المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي 04/391 المذكور أعلاه إلى تعريف رخصة شبكة الطرق ونطاقها أو بالأحرى إلى استعمالات رخصة شبكة الطرق وهذا ما سنتناوله في الفقرتين الآتيتين:

¹-المادة 690 من القانون المدني العدل والمتمم بالقانون 07-05، السابق الذكر.

- تعريف رخصة شبكة الطرق:

عرفها المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 04/392 بأنها: "العقد الذي يرخّص بموجبه كل استعمال أو شغل فردي أو جماعي لأجزاء من الملك العمومي للطرق والطرق السيارة"¹.
ومن خلال المادة المذكورة أعلاه يتضح لنا أن رخصة شبكة الطرق هي عقد إداري محرر ومسلم بصفة غير دائمة وقابل للإلغاء لمدة محددة يسمح بشغل و/أو استعمال جزء من الملك العمومي للطرق.

ومن خلال تعريف رخصة شبكة الطرق يتضح لنا جملة من الخصائص تتمثل في:

- رخصة غير دائمة: وهذا ما نص عليه أيضا نفس المرسوم، بحيث نص على أنه: "يمكن تجديد رخصة شبكة الطرق عند انقضاء الأجل...." ومن هنا يستشف أن رخصة شبكة الطرق تسلم بصفة غير دائمة.

كما أنه نص على أنه يمكن أن تنتهي صلاحية رخصة شبكة الطرق في حالة عدم استعمالها 6 أشهر.

- رخصة قابلة للإلغاء: حيث "يمكن أن تنتهي صلاحية رخصة شبكة الطرق بسبب الظروف التالية: في حالة توقف الأشغال لمدة شهرين، في حالة عدم احترام أحد البنود أو الشروط المحددة بالرخصة"².

وفي هذا الإطار كان من الضروري التمييز بين رخصة شبكة الطرق ورخصة الطريق وذلك من خلال ما يلي:

- رخصة شبكة الطرق نظم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بها في ظل المرسوم التنفيذي والمذكور أعلاه في حين رخصة الطريق نص عليها في مادة أو مادتين في المرسوم رقم 12/427 تحت عنوان الاستعمال الخاص للأماكن الوطنية العمومية.

- رخصة شبكة الطرق هي عبارة عن عقد إداري يرخّص بموجبه كل شغل يتعلق بالملك العمومي للطرق، أما رخصة الطريق فهي عبارة عن قرار إداري يرخّص بموجبه بشغل مؤقت بجزء من الطريق العام بعد تغيير أساسه وإقامة مشتملات عليه.

¹- أنظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 392/04 السابق ذكره.

²- المادة 14 من المرسوم التنفيذي السابق الذكر.

- رخصة شبكة الطرق تتعلق بكل شخص يستعمل الطريق العمومي، أما رخصة الطريق فهي عبارة عن قرار إداري يخص بموجبه بشغل مؤقت بجزء من الطريق العام بعد تغيير أساسه وإقامة مشتملات عليه.

- رخصة شبكة الطرق تتعلق بكل شخص يستعمل الطريق العمومي أما رخصة الطريق فهي تسلم لمستفيد معين.

- رخصة الطريق من آثارها تغيير أساس الطريق على عكس رخصة شبكة الطرق.

02/ نطاق تطبيق رخصة شبكة الطرق:

لقد تطرق المشرع الجزائري إلى نطاق أو استعمالات رخصة شبكة الطرق في الباب الثالث من المرسوم التنفيذي المتعلق برخصة شبكة الطرق حيث نص على أنه: " يخضع صراحة لرخصة شبكة الطرق:

1- كل تدخل على شبكة الطرق أو شغل لها أو أشغال على مستواها.¹

2- وضع العتاد أو الحصى أو أشياء أخرى على شبكة الطرق بحيث يسبب ذلك عرقلة للمستعملين.

3- غرس أو قطع أو قلع الأشجار المغروسة داخل مجال الملك العمومي للطرق.

4- وضع دعائم الخطوط الهاتفية أو دعائم توزيع الطاقة الكهربائية.

5- عبور المنشآت والقنوات لمختلف الشبكات فوق الأرض أوفي باطنها.

6- مرور المركبات الآلية ذات الدواليب الفرشية أو المسطحة على الطريق.

7- وضع اللوحات الإشهارية أو أي ترتيب إشهاري آخر "

03/ إجراءات والتزامات تسليم رخصة شبكة الطرق:

سنحاول التطرق إلى كل إجراءات والتزامات تسليم رخصة شبكة الطرق من خلال فقرتين الأولى سنتناول فيها إجراءات تسليم رخصة شبكة الطرق.

أ/ إجراءات تسليم رخصة شبكة الطرق:

¹ - أنظر المادة 15 من المرسوم التنفيذي 04-392 السابق الذكر.

أشار المرسوم التنفيذي رقم 04/392 المتعلق برخصة شبكة الطرق إلى وجوب إتباع إجراءات معينة من أجل الحصول على رخصة شبكة الطرق، تتمثل هذه الإجراءات في تقديم طلب من ذوي الصفة إلى الجهة المعنية بمنح الرخصة، والتي تقوم بدورها بالتحقيق والدراسة في هذا الطلب وتقرر منح الرخصة أولاً بناءً على مدى توافر الشروط التي يتطلبها القانون بحيث أنه:

تنشأ في كل ولاية لجنة شبكة الطرق يرأسها ممثل الوالي وتتكون من:

- مدير الأشغال العمومية.

- مدير الأملاك الوطنية.

- مدير النقل.

- مدير البناء والتعمير.

- مدير الري.

- مدير الطاقة.

- مدير الطاقة والمناجم.

- مدير الثقافة.

- مدير البريد وتكنولوجيا الإعلام والاتصال.

- مدير التنظيم والشؤون العامة.

- مفتش البيئة.

- رئيس أو رؤساء المجالس الشعبية البلدية المعنيين.¹

كما يمكن لهذه اللجنة استشارة أي شخص أو إدارة أو مصلحة أو هيئة عامة أو خاصة من شأنها مساعدتها في أشغاله.

تكلف هذه اللجنة كما سبق القول بفحص ودراسة طلبات رخصة شبكة الطرق، والتأكد من أن الشغل المزمع القيام به يمكن أن يرخّص به، كما تقوم بتجديد كل الشروط والبنود الخاصة بهذا الشغل

¹ - أنظر المادة 09 من المرسوم التنفيذي 392/04 السابق الذكر.

حيث تتأكد خصوصا من التكفل بمجموع المضايقات أو الأخطار التي قد يتعرض لها السكان أو مستعملو الملك العمومي المعني بموجب البنود الخاصة لرخصة شبكة الطرق.¹

وبعد دراسة الطلب من طرف اللجنة تسلم رخصة شبكة الطرق بقرار من السلطة المكلفة تسيير الملك العمومي للطرق وهم حسب الحالة:

- رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يتعلق شغل مبرمج عن الطريق البلدي.
- الوالي إذا كان الشغل المبرمج يخص طريقا ولائيا أو جزءا من طريق وطني موجود داخل تراب الولاية.
- وزير الأشغال العمومية إذا كان الشغل المبرمج، يخص طريقا سيارا أو جزءا من طريق وطني موجود داخل تراب عدة ولايات.²

ب/ التزامات المستفيد من رخصة شبكة الطرق:

تسلم رخصة شبكة الطرق وفق التزامات معينة تتمثل في:

- تحمل الأعباء بدون تعويضات عن العراقيل والنفقات الناتجة عن بعض الأشغال المنجزة على الملك العمومي.

- المحافظة على المنشآت المرخص بها في أحسن حالة.

- إصلاح الأضرار اللاحقة بالملك العمومي.

- الشغل الشخصي.

- تسوية الأتاوى المحددة بموجب قانون المالية

- إعادة الأمكنة إلى حالتها الأصلية عند انتهاء رخصة شبكة الطرق.³

هذا وقد تتضمن رخصة شبكة الطرق كل التزام آخر لاسيما المتعلق منها بشروط الأمن من أجل المصلحة العامة.⁴

¹ - أنظر المادة 10 من نفس المرسوم السابق الذكر.

² - المادة 13 من المرسوم 392/04 السابق الذكر.

³ - المادة 06 من نفس المرسوم السابق الذكر.

⁴ - المادة 07 من نفس المرسوم السابق الذكر.

ثانيا: حقوق الارتفاق المتعلقة برخصة شبكة الطرق:

01/ حقوق الارتفاق المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق:

- تطبق هذه الحقوق على الأملاك المحاذية أو المجاورة للطرق العمومية المصنفة لأسباب تتعلق بأمن وراحة السير أو وضوح الرؤية، وتطبق خصوصا على مستوى نقاط التقاطع أو المنعطفات أو نقاط الخطيرة أو غير الملائمة للمرور، وتتمثل هذه الارتفاقات في:
 - وجود القضاء على الأسوار أو تعويضها بالحواجز المشبكة.
 - وجوب القضاء على الأشجار المضايقة.
 - وجوب تسوية الأرض وكل منشأة علوية بنفس مستوى الطريق.
 - حق السلطة المسيرة للطريق في القيام بتسوية المنحدرات والردوم وجميع العوائق الطبيعية قصد توفير أحسن الظروف التي تمكن من الرؤية الحسنة.
 - منع إقامة لوحات أو إعلانات إشهارية أو كل ترقب إشهاري بدون ترخيص شبكة الطرق ولو على الممتلكات المجاورة.¹

كما نص المشرع الجزائري على هذه الارتفاقات في المرسوم التنفيذي رقم 85/36 المتضمن

التنظيم المتعلق بالطرق السريعة، حيث أكد على أنه تخضع الملكيات المجاورة للطرق سريعة للارتفاقات المطبقة على الطرق الوطنية والارتفاقات الخاصة المحددة أدناه:

- لا تتمتع الملكيات المجاورة للطرق السريعة بحق صب مياه الأمطار التي تنسكب عن مجاري السقوف والمياه المستعملة إلا عن طريق رخصة الطريق.²

02/ حقوق الارتفاق المقررة لفائدة الملاك المجاورين للطريق العام:

تتمثل هذه الحقوق في:

- حق الدخول في الليل والنهار

¹- أنظر المادة 19 من المرسوم 392/04 السابق الذكر.

²- المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 36/85 المؤرخ في 1985/02/23، المتضمن التنظيم الخاص بالطرق السريعة، ج ر عدد 09، سنة 1985.

- حق المزارب، حيث يكون إنجاز السياج بانسجام كامل مع البناءات الرئيسية ضمن احترام القواعد المعمارية والبناء ويجب إرفاق مشروع السياج مع طلب رخصة البناء.

- حق الربط بالشبكة الهاتفية وشبكة التزويد بالغاز والكهرباء والماء.

كما يخضع كل تدخل أو أشغال بعنوان حقوق الارتفاق لرخصة شبكة الطرق، وكل استعمال لرخصة شبكة الطرق أو وضع لوحات إشهارية لغرض آخر غير الغرض الذي سلمت لأجله يعاقب عليه طبقاً للتشريع المعمول به.¹

وتجدر الإشارة إلى أنه هناك استثناءات ترد على رخصة شبكة الطرق حددتها المادة 16 و المادة 24 من المرسوم 04/392 السابق الذكر والمتمثلة في:

- كل تدخل على الملك العمومي لشبكة الطريق وكان متسماً بالطابع الإستعجالي لضرورة الحفاظ على أمن الأشخاص والممتلكات يمكن للإدارات والهيئات العمومية الشروع في الأشغال بغض النظر عن الأحكام التي نص عليها المرسوم.

- كما تخضع الأشغال التي يباشرها الجيش الوطني الشعبي لهذه الأحكام أيضاً.

الفرع الثاني: نزع الملكية من أجل المنفعة العامة

للتطرق إلى أسلوب نزع الملكية كقيد يرد على الملكية العقارية الخاصة لفائدة الملك العمومي للطرق يقتضي منا الأمر توضيح معنى أسلوب نزع الملكية من أجل المنفعة العامة وبيان إجراءاته أولاً: تعريف نزع الملكية من أجل المنفعة العامة:

" يقصد بنزع الملكية للمنفعة العامة حرمان مالك العقار من ملكه جبراً للمنفعة العامة نظير تعويضه مما يناله من ضرر ".²

أيضا تعرف بأنها إجراء من شأنه حرمان مالك عقار معين من ملكه جبراً لتخصيصه للمنفعة العامة مقابل تعويض عادل.³

¹-المادة 21 من المرسوم 392/04 نفس المرسوم السابق الذكر.

²- سليمان محمد الطماوي، (الوجيز في القانون الجزائري)، دراسة مقارنة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1975، ص 649.

³- أنس محمد قاسم جعفر، المرجع السابق، ص 88.

كذلك عرفت المادة الثانية من القانون رقم 11/91 المتعلق بنزع الملكية من أجل المنفعة العامة بأنها طريقة استثنائية لاكتساب أملاك أو حقوق عقارية.

تجمع كل التعاريف لنزع الملكية من أجل المنفعة العامة ومقابل تعويض عادل تدفعه الجهة للإدارة قبل اللجوء إلى نزع الملكية للمنفعة العامة من المالك الحقيقي بالعقار ودمجه في نطاق الملكية العامة.

من خلال التعاريف السابقة نستنتج الخصائص التالية:

1. نزع الملكية طريقة استثنائية:

تستمد عملية نزع الملكية طبيعتها من الخطورة التي تشكلها على ملكية الأفراد، إذا ما استخدمت بدون أي قيد قانوني نتيجة الطابع الاستثنائي، وهو منع الإدارة من اللجوء إلى إجراء نزع الملكية قبل محاولة الحصول على الأموال المعنية بالوسائل القانونية العادية، وخاصة عن طريق التراضي وذلك حماية لأموال الخواص من التصرفات التعسفية للإدارة أو إساءة استعمال السلطة.

2. نزع الملكية طريقة جبرية:

يعتمد إجراء نزع الملكية على امتيازات السلطة العامة التي تتمتع بها الإدارة¹ بنتيجتها المساس بحق الملكية-لذلك وجب إخضاعها إلى قواعد قانونية يحددها كل من الدستور والقانون، قصد حماية الأفراد من التصرفات غير الشرعية وسوء استعمال نزع الملكية.

3. نزع الملكية القصد منها تحقيق المنفعة العامة:

ويقصد بذلك، أم الأسس القانونية لإجراء نزع الملكية هي إنجاز مشاريع تدخل في نطاق مفهوم المنفعة العامة، هذه الأخيرة تعتبر فكرة مرنة تختلف من زمن إلى آخر ومن دولة إلى أخرى²، والدليل على ما كان معتبرا نفعا عاما في ظل الأمر 76/48 يختلف تماما عما هو عليه حسب القانون 91/11، وعليه فإنه يمنع على الإدارة أن تستعمل عملية نزع الملكية لإجبار الأشخاص على التنازل عن أملاكهم لصالح خواص آخرين أو لفائدتها الخاصة مهما كانت الأسباب.

¹ عقيلة وناس، النظام القانوني لنزع الملكية في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير في القانون الإداري، كلية الحقوق، جامعة باتنة، الجزائر، 2006، ص 06.

² أحمد حططاش، سلطات القاضي الإداري في عملية نزع الملكية الخاصة من أجل المنفعة العامة، مجلة الفكر البرلماني، الجزائر، العدد 21، نوفمبر 2008، ص 112.

تتم عملية نزع الملكية مقابل تعويض مسبق ومنصف وعادل:

حيث تتجلى إلزامية التعويض في منع الإدارة من وضع اليد على الأموال الخاصة للأفراد إذا لم يتم تسديد مبلغ التعويض، أو وضعه لدى الخزينة العمومية.

فالقانون يخضع لمسألة المساس بالملكية بشكل عام لأحكام التشريع الذي يمكنه وحده من حيث المبدأ أن يجيز للإدارة المساس بها بشكل كلي أو جزئي إذا كان الهدف من وراء ذلك تحقيق منفعة عامة، على أن يدفع للمنزوعة ملكيته تعويضا مسبقا وعادلا.

ثانيا: إجراءات نزع الملكية من أجل المنفعة العامة المتعلقة بالطرق العمومية:

إن عملية نزع الملكية الخاصة كما سبق القول عملية خطيرة إذ أنها تمس بحق من الحقوق الهامة والمقدسة التي أحيطت بالعناية والحماية والاحترام، لذلك أوجب المشرع الجزائري خضوع هذه العملية لجملة من الإجراءات التي يجب على الإدارة إتباعها للوصول إلى نقل الملكية من الذمة المالية لصاحبها إلى ذمة نازع الملكية بغية تحقيق المنفعة العامة، بحيث تدمج الأملاك الخاصة بالقطع الأرضية وأجزاء الملكيات الداخلة في حدود الطريق المزمع انجازها في التصميم، إذ توقع التصميم العام للتصنيف أو أدوات التهيئة والتعمير توسيع الطريق الموجود أو تعديله أو مشروع شق طريق وطني جديد يتطلب وضع اليد على الملكيات المجاورة.¹

وفي هذا الإطار يحتفظ الملاك الخواص المعرضة أراضيهم للتصنيف بكامل عقاراتهم، حتى تقتني منهم بالتراضي أو تنزع منهم بالتراضي أو تنزع منهم ملكيتها وتدرج مساحة العقارات وأجزائها التي مسها التصنيف في الميدان العمومي الخاص بمجال الطرق فور إبرام عقد البيع أو بعد تبليغ قرار نزع الملكية²، وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان باقي العقار بعد التصنيف تبليغ لا يصلح للاستعمال العادي حسب المقاييس المعمول بها في ميدان التعمير والإسكان يمكن للمالك أن يطلب السلطات المعنية نزع ملكية كامل العقار.³

أما بخصوص إجراءات نزع الملكية من أجل المنفعة العامة المتعلقة بالطرق القائمة فهي تختلف عن إجراءات نزع الملكية بالنسبة للأملاك الأخرى وتتمثل هذه الإجراءات في:

¹ - أنظر المادة 30 فقرة 02 من المرسوم التنفيذي 427/12 السابق الذكر.

² - المادة 32 من نفس المرسوم التنفيذي 392/04 السابق الذكر.

³ - المادة 33 من نفس المرسوم السابق الذكر.

- بالنسبة لعمليات انجاز البنى التحتية ذات المنفعة العامة والبعد الوطني والاستراتيجي بصرح بالمنفعة العمومية بمرسوم تنفيذي ويجب أن يبين المرسوم التنفيذي المتضمن التصريح بالمنفعة العمومية ما يأتي:

- 1- أهداف نزع الملكية المزمع القيام به.
- 2- مساحة الأملاك العمومية أو الحقوق العينية العقارية محل نزع الملكية وموقعها.
- 3- قوام الأشغال المراد الشروع فيها.
- 4- توفر الاعتمادات التي تغطي عمليات نزع الملكية المزمع القيام بها وإيداعها لدى الخزينة العمومية.¹

- بمجرد نشر المرسوم التنفيذي (هذا فقط في حالة نزع الملكية من أجل المنفعة الخاصة بالطرق) المتضمن التصريح بالمنفعة العمومية في الجريدة الرسمية.

يقوم الولاة المعنيون بإعداد قرار الحيابة الفورية من الإدارة النازعة للملكية للأمالك أو الحقوق العينية العقارية، مع مراعاة إيداع مبلغ التعويضات الممنوحة لفائدة الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين منزوعي الملكية لدى الخزينة العمومية.²

- بعد الحيابة الفورية للأمالك والحقوق العينية العقارية محل نزع الملكية من الإدارة نازعة الملكية تتم إجراءات التحويل للملكية وفق الأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها.³

وفي الأخير تجدر الإشارة إلى انه في حالة التخلي عن الطريق العمومي كلياً أو جزئياً اثر تغير محور الطريق الموجود أو بعد إنشاء طريق جديد يعوضه، يمكن أن يعتري الأجزاء المتروكة بسبب التصنيف الجديد ما يأتي:

- أن تظل ضمن الأملاك العمومية.
- 2- أن تعود الأملاك الخاصة التابعة للجماعات العمومية الأصلية بفك أراضي الأساس.

¹- أنظر المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 248/05 المؤرخ في 10 يوليو 2005 المعدل والمتمم المرسوم 186/93،

يحدد كليات تطبيق القانون 11/91، ج ر عدد 48، لسنة 2005.

²- المادة 10 مكرر من نفس المرسوم السابق الذكر.

³- المادة 44 مكرر من نفس المرسوم السابق الذكر.

3- تباع للملاك المجاورين حيث يكون بيعها مسموحا به عملا بحقهم في الشفعة.¹

أما في حالة تقديم طعون أمام العدالة من طرف المنزوع ملكيتهم في مجال التعويض، فهذا لا يمكن أن يشكل عائقا لنقل الملكية لفائدة الدولة طبقا لأحكام المادة 29 مكرر من القانون رقم 91/11 المتضمن قانون نزع الملكية.²

وعليه يتبين من خلال ما سبق أن المشرع أعطى الحق للإدارة نازعة الملكية الحيابة الفورية للعقار بالنسبة لهذه العمليات بمجرد نشر المرسوم التنفيذي المتضمن التصريح بالمنفعة العمومية دون إتباع الإجراءات القانونية المرسومة والمتعلقة بقرار قابلية التنازل وقرار المتعلق بنزع الملكية، وبالتالي حرمان المالك من الضمانات المخولة له وحرمانه من رفع الدعاوى أمام الجهات القضائية المختصة. كما أنه تتحول الملكية المنزوعة فوراً في العمليات ذات البعد الإستراتيجي للمستفيد من نزعها بدون القيام بإجراءات التسجيل والشهر العقاري المنصوص عليها قانوناً، والتي بدونها لا يترتب الأثر العيني في الحالات العادية لنقل الملكية العقارية الخاصة.

- فأول صورة من صور المساس بحق الملكية العقارية الخاصة أنه في هذه العمليات تصرح الإدارة بالمنفعة العمومية بمرسوم تنفيذي، إلا أنه لم تبين المهلة القصوى لإنجاز نزع الملكية الخاصة، التي لا يجوز أن تفوق 4 سنوات في الحالات مع إمكانية تجديدها مرة واحدة إذا تعلق الأمر بعملية كبرى ذات منفعة وطنية، فالمالك قد يتضرر في الفترة المتراوحة ما بين التصريح بالمنفعة العمومية ونزع ملكيته لأن هذا القرار سيؤدي حتماً إلى إنقاص قيمة العقار ويجعل الغير يتهرب من شرائه.

- أما الصورة الثانية من الاعتداء على حق الملكية وهي الأهم أنه مجرد نشر المرسوم التنفيذي المتضمن التصريح بالمنفعة العمومية في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، يقوم الولاة المعنيون بإعداد قرار الحيابة الفورية من الإدارة نازعة الملكية للأملك أو الحقوق العينية العقارية، مع مراعاة إيداع مبلغ التعويضات الممنوحة لفائدة الأشخاص الطبيعيين و/أو المعنويين منزوعي الملكية لدى الخزينة العمومية ومن هذا فإن المشرع منح سلطات وحقوق الإدارة ورجح حقوقها على حقوق المالك، لهذا يجب الحكم بعدم دستورية وإلغاء لأنه مساساً بحق الملكية الخاصة.³

¹ - المادة 34 من المرسوم 427/12 السابق الذكر.

² - أنظر المادة 02 من المرسوم 202/08 المؤرخ في 07 يوليو 2008 يتم المرسوم التنفيذي 186/93 المؤرخ في 27 يوليو 1993 يحدد كليات تطبيق القانون رقم 91-11 ج ر عدد 39 لسنة 2008.

³ - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 202/08 السابق الذكر.

المطلب الثاني: الارتفاقات الإدارية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق:

نظرا لأهمية الارتفاقات في الحياة العملية فقد اهتم الفقه ونظم القانون نصوصا تحكمها لما لها من تأثير على حق الملكية، حيث تفرض هذه الارتفاقات بعض من القيود والالتزامات على الملك الخاص بغية تحقيق المصلحة العامة، فمن المعروف أن القانون هو الذي ينظم ويضع القواعد التي تجبر الناس على احترامها ولو باستعمال السلطة العامة عند الاقتضاء، فبسبب خطورتها في حد الملكية العقارية الخاصة فهي تنشأ بموجب نص تشريعي وذلك بصدور قرار إداري بهذا الشأن.

أنه ثمة تطور من هذه الناحية وهو اللجوء إلى الأسلوب التعاقدية من أجل إنشاء الارتفاقات الإدارية تقاديا للإجراءات الإدارية المعقدة والطويلة حتما وهو ما تبناه المشرع الجزائري، وتتطلب عملية إنشاء الارتفاقات الإدارية من الإدارة أن تأخذ على عاتقها جميع إجراءات الشهر والإعلان على مشروعيتها وكذا تبليغه للمعنيين.

حيث تختلف الارتفاقات الإدارية عن الارتفاقات المدنية في كون أن إنشائها لا يتطلب وجود عقار مخدوم ، فالعبرة هي وجود العقار المثقل بالخدمة أي وجود قيد على استعمال العقار من طرف مالكة عكس الارتفاق المدني لعدم وجود حق عيني أصلي بل ينشأ التزاما عينيا، كما تتميز الارتفاقات الإدارية عن المدنية من حيث الهدف فالأولى تستهدف تحقيق المنفعة العامة في حين تستهدف الأخرى تحقيق المنفعة الخاصة لمالك العقار المخدوم، ونتيجة لما سبق يختص القاضي الإداري بالنظر في إنشاء الارتفاقات الإدارية في حين ينعقد الاختصاص للقاضي العادي بالنسبة لباقي الارتفاقات، وبالنسبة للملك العمومي للطرق فهو يستفيد من مجموعة من الارتفاقات التي تفرض على الملكيات الخاصة المجاورة له، ومنها ارتفاق الابتعاد عن الطريق أو عدم البنيان وارتفاق عدم التعلية،¹ وهو ما سنحاول دراسة في فرعين، ارتفاق الابتعاد عن الطريق (الفرع الأول) و ارتفاق عدم التعلية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: ارتفاق الابتعاد عن الطريق

سنحاول من خلال هذا الفرع توضيح معنى ارتفاق الابتعاد عن الطريق والتعرض لأهم القواعد المتعلقة به من خلال فقرتين في الفقرة الأولى تعريف ارتفاق الابتعاد عن الطريق وفي الثاني قواعد ارتفاق الابتعاد عن الطريق.

¹ - سماعين شامة، المرجع السابق، ص255، 257.

أولاً: تعريف ارتفاق الابتعاد عن الطريق:

سنعرف الارتفاق بصفة عامة أولاً ثم التطرق لحق ارتفاق الابتعاد عن الطريق، وذلك من خلال التطرق للمعنى اللغوي ثم القانوني.

- التعريف اللغوي: هو الاتكاء على مرافق اليد (الوسادة أو الأريكة)، وهذا ما جاء في قوله تعالى: " ويهيئ لكم من أمركم مرفقا"¹.

وقد اتفق الفقه الإسلامي على تعريف حق الارتفاق بأنه نوع من أنواع الملك الناقص وحق مقرر على عقار لفائدة منفعة عامة أو خاصة.

وقد أعطوا أمثلة عن ذلك: كارتفاق الابتعاد عن الطريق العام، وارتفاق المرور.²

- التعريف الاصطلاحي: هو حق يجعل حد لمنفعة عقارات الملاك المتاخمين للملك العمومي

للطرق لفائدة هذا الأخير، باعتباره يهدف لتحقيق النفع العام وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري أنه فيما يتعلق بالملكيات المجاورة للطرق العمومية يترتب ارتفاق إداري يتطلب الابتعاد عن طريق أو عدم البناء ويثقل القطع الأرضية أو أجزاء العمارات الواقعة بين حدود الطريق الفعلية والتصنيفات التي يبينها التصميم، ويترتب على التصنيف المقرر في أدوات التهيئة والتعمير الموافق عليها ارتفاق الابتعاد عن الطريق فيما يتعلق بجميع القطع الأرضية وأجزاء الملكيات العمومية أو الخاصة المندرجة في حدود الطريق المقرر في التصميم، ويتعين على السلطات المختصة أن تتخذ جميع التدابير لهذا الغرض وفقاً للقوانين والتنظيمات المعمول بها.³

وبالتالي يمكن القول أن ارتفاق الابتعاد عن الطريق هو قيد يرد على الملكيات المجاورة للملك العمومي للطرق، يلزم الملاك المعنيين المتاخمين للطريق العام بحظر البناء وضرورة ترك مسافة معينة بين الطريق العام والملكيات المجاورة وهذه المسافات محددة في التنظيم والتشريع المعمول به، تحقيقاً كما سبق القول لغايتين هما حماية المجاورين للطرق العمومية والطريق العمومي بحد ذاته.

¹ محمد زيدان، (حقوق الارتفاق في القانون الجزائري)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2003/2004، ص11.

² أحمد فراج حسين، (الملكية ونظرية العقد والشريعة الإسلامية)، الدار الجامعية، دون سنة، القاهرة، ص92.

³ المادة 31 من المرسوم التنفيذي 327/12، السابق الذكر.

ثانيا: قواعد ارتفاق الابتعاد عن الطريق:

يقصد بقواعد ارتفاق الابتعاد عن الطريق مجموعة النصوص القانونية والتنظيمية التي وضعها المشرع الجزائري بهدف تنظيم حدود الطريق والملكيات المجاورة له، وذلك بترك مسافة معينة بين الطريق العام والأماكن المجاورة له للمحافظة على الطريق العام وحماية مستعمليه، ومن أجل أمن وراحة السير ووضوح الرؤية من جهة ثانية حماية الملاك المجاورين له من أخطاره، ولقد نص عليها المشرع الجزائري في كل من المرسوم التنفيذي 91/175 والمرسوم 12/427 وتتمثل هذه القواعد في:

01/ بالنسبة لل بنايات المخصصة للسكن:

لا يمكن منح رخصة بناء بناية تخصص للسكن إذا كان بعدها يقل عما يأتي:

- 50 م من كلا جانبي الطريق السريع.

- 30 م من كلا جانبي الطرق المسجلة في قائمة تحدد بمرسوم صادر من الوزير المكلف

بالأشغال العمومية بالنسبة للطرق الوطنية أو بناء على تقرير مشترك بين وزير الأشغال العمومية والوزير المكلف بالجماعات المحلية بالنسبة للطرق الأخرى.¹

- لا يجوز إقامة أي بناية على بعد يقل عن 6 أمتار من محور الطريق بالنسبة للطرق التي

ليس لها مخطط تصفيف مصادق عليه ماعدا إذا كان الأمر يعني تجزئة مجموعة سكنات تمت الموافقة عليها، وتجدر الإشارة إلى أن هذه المسافات المذكورة أعلاه تقاس أفقيا.²

02/ بالنسبة لل بنايات الغير مخصصة للسكن:

لا يمكن منح رخصة بناء بناية غير مخصصة للسكن إذا كان بعدها يقل عن:

- 40 م من كلا جانبي الطريق السريع.

- 25 م بالنسبة للطرق الأخرى.

- يمكن مخالفة قواعد الابتعاد عن الطريق إذا كانت البناية مرتبطة مباشرة بمصلحة أو

باستعمال خاص بالطريق لاسيما إذا كان الأمر يتعلق بمركز لتوزيع الوقود.³

¹- أنظر المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 175/91، السابق الذكر.

²- المادة 11 من نفس المرسوم السابق الذكر.

³- المادة 10 من نفس المرسوم السابق الذكر.

وعموما فإنه يمنع البناء على المساحات العارية أو المبنية المندرجة في محيط تصريف الطريق غير أن أشغال تسيير الأراضي والمباني الموجودة وصيانتها ودعمها.

يمكن أن تتجز بعد أن تأذن الإدارة بذلك صراحة وذلك بناء على طلب يقدمه المعنيون ويسلم حسب الشروط والأشكال المنصوص عليها في القوانين والتنظيمات المعمول بها.

الفرع الثاني: قواعد ارتفاع عدم التعلية:

يقصد بهذه القواعد مجموعة النصوص القانونية والتنظيمية التي وضعها المشرع الجزائري كقيد على المساحات العقارية أو المبنية بهدف منع رفع وتعلية البناءات المجاورة للملك العمومي للطرق وتتمثل هذه القواعد فيما يلي:

- يمنع البناء ورفع على المساحات العقارية أو المبنية المندرجة في محيط تصريف الطريق.¹
- عند بناء عمارة على حافة الطريق العمومي فإن علوها لا يمكن أن يتعدى المسافة المحسوبة أفقيا بين كل نقطة منها وبين أقرب نقطة من التصريف المقابل، وهذا أيضا بالنسبة للطرق الخاصة ويمكن السماح بمترين (2م) عندما يكون العلو المحسوب، كما هو مبين فيما سبق ويسمح بنفس الشيء بالنسبة للجدران والمدخانات وعناصر البناء الأخرى المعترف بضرورتها، وعندما يتعلق الأمر بالطرق المنحدرة فالعلو لا يتعدى 3 أمتار (3م) ، وعندما تكون المساحة بين طريقتين غير متساويتين ونقل عن 15 م فإن علو البناية المقامة بين الطرفين يحدد الطريق الأكثر عرضا أو المستوى الأكثر ارتفاعا بشرط ألا يتعدى 6 أمتار.²
- لا يجوز أن يتعدى ارتفاع السياجات مترين وأربعين (2،40م) طول طرق المرور، والجزء المبنى منه يقل عن متر و خمسين (1،50م) انطلاقا من الرصيف وعندما يستعمل السياج كجدار للدعم يمكن السماح بمخالفة الحد الأقصى المحدد أعلاه.³
- يمنع مد أسلاك هوائية طويلة وقنوات باطنية طويلة كيفما كان نوعها داخل نطاق الطريق السريع باستثناء التجهيزات الضرورية لاستغلالها.

¹ - المادة 32 من المرسوم 427/12 السابق الذكر.

² - المادة 23 من المرسوم التنفيذي 175/91 السابق الذكر.

³ - المادة 29 من نفس المرسوم السابق الذكر.

على الملاك المجاورين للملك العمومي للطرق، فإن ذلك الأخير يعود بالفائدة على هؤلاء الملاك وذلك بزيادة نتمين ممتلكاتهم.¹

ب- الاستثناء عن نظام التعويض عن الارتفاقات:

لقد صار جدال حول مبدأ التعويض عن إنشاء الارتفاقات الإدارية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق إلا أن هذا الجدال حسم في الأخير وانتهى الأمر بقبول مبدأ التعويض في حالة إنشاء الارتفاقات الإدارية على أساس نظرية المخاطر وبصفة عامة أصبح الحكم بالتعويض من عدمه يخضع لأحكام الحالات التالية:

- الحالة الأولى: إذا كان النص القانوني صريحا فيما يتعلق بعدم التعويض فلا تعويض على إنشاء الارتفاقات الإدارية.

- الحالة الثانية: إذا كان النص القانوني صريحا في الحكم بالتعويض وجب على القاضي الحكم لمالك العقار بالتعويض العادل عما لحقه من ضرر.

- الحالة الثالثة: إذا كان النص القانوني يشير إلى تعويض مشروط وجب على القاضي تكييف الوقائع والتحقق من الضرر فإذا توفر ذلك حكم بالتعويض.

- الحالة الرابعة: إذا كان النص القانوني صامتا فهنا أصبح الاجتهاد القضائي يحكم أكثر فأكثر بالتعويض، وذلك خاصة إذا ثبت لديه أن الضرر مباشر أكيد وجسيم.

وفي الأخير تجدر الإشارة إلى أن أحكام إنشاء الارتفاقات الإدارية أصبحت تقترب كثيرا من تلك المخصصة لعملية نزع الملكية من أجل المنفعة العمومية، خاصة فيما يتعلق بالتعويض، إلا أن التعويض على الارتفاقات لا يكون مسبقا بل هو دائما لاحقا لذلك، فإننا نرى بهذا الخصوص أنه يكون من الأفضل أن تتضمن النصوص التي تقضي بمبدأ التعويض القيام بإيداع كفالة بالخرينة قبل إتمام إنشاء الارتفاقات فيكون ذلك ضمانا للملاك الخواص إلى غاية تقييم التعويض نهائيا، سواء بموجب اتفاق قضائي، أو حكم قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به.²

¹- سماعين شامة، المرجع السابق ص 258.

²- سماعين شامة، المرجع السابق، ص 285.

خلاصة الفصل الثاني

تم التوصل من خلال هذا الفصل أنه ونظرا للأهمية الكبيرة التي يتمتع الملك العمومي للطرق في جميع الميادين، فإن المشرع أحاط هذا الأخير بنظام قانوني لاستغلاله.

فيما يخص المبحث الأول والذي خصصناه لتسيير الملك العمومي للطرق، من خلال هيئات مكلفة بتسيير، والمتمثلة في الوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة والمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة.

فبالنسبة للوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة، ارتأينا أن نعرفها من خلال تحديد نشأتها وذكر خصائصها والإطار القانوني والتنظيمي، من خلال الإنشاء والإلغاء بالنسبة للإطار القانوني والأجهزة الإدارية التي تسهر على سيرها بانتظام واستمرارية بالنسبة للإطار التنظيمي.

كذلك بخصوص المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة كسابقتهما تم تعريفها، من خلال تحديد نشأتها وذكر خصائصها والإطار القانوني والتنظيمي، الإنشاء والإلغاء بالنسبة للإطار القانوني والأجهزة الإدارية بالنسبة للإطار التنظيمي لضمان سيرها بانتظام.

أما بخصوص المبحث الثاني خصصناه لاستعمال الملك العمومي للطرق، واستخلصنا من خلاله أن هناك استعمال عام ومباشر للملك العمومي للطرق واستعمال خاص، فالنسبة للاستعمال العام والمباشر وجدنا أنه يخضع لثلاث مبادئ قاعدة الحرية، قاعدة المجانية، قاعدة المساواة، ويرد عن كل مبدأ استثناءات، أما بالنسبة للاستعمال الخاص للملك العمومي للطرق التي لا يتطابق مع الغرض المخصص له المال العام ويسمى استعمال غير عادي يكتسي طابع الاستثنائية إذ خصصنا فيه استعمالين استعمال بموجب الترخيص واستعمال بموجب عقد.

أما بالنسبة للاستعمال بموجب الترخيص فنذكر فيه رخصتين رخصة الطريق ورخصة الوقوف، فرخصة الطريق هي النوع الأول من الرخص الإدارية في الاستعمال الخاص للملك العمومي للطريق، حيث تطرقنا لتعريفها وذكر إجراءات الحصول عليها والإدارة المكلفة بتسليمها ونهاية صلاحية هذه الرخصة. أما رخصة الوقوف فهي النوع الثاني من الرخص الإدارية في الاستعمال الخاص للملك العمومي للطريق كسابقتهما قمنا بالتطرق إلى تعريفها وذكر إجراءات الحصول عليها والإدارة المكلفة بتسليمها ونهاية صلاحية هذه الرخصة.

وبالنسبة للاستعمال بموجب عقد، فنذكر منه عقد الامتياز حيث تطرقنا إلى تعريفه وتكوين عقد امتياز الطرق السريعة (تقديم الطلب، المصادقة، النشر، اختيار صاحب امتياز الطرق السريعة)، كذلك مانح الامتياز وشروط وإجراءات الحصول على الامتياز كذلك نهاية امتياز الطريق السريع.

أما بخصوص المبحث الثالث خصصناه للقيود والارتفاقات الواردة على الملك العمومي للطرق، حيث نخلص إلى أنه تشترك القيود القانونية وحقوق الارتفاقات في معنى الحد من منفعة العقار، لكن الاختلاف يظهر في أن القيود القانونية تمثل الوضع العادي لحق الملكية بينما حقوق الارتفاق تمثل قيود خاصة ببعض الملكيات.

فبالنسبة للقيود القانونية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق التي فرضها القانون نزولا عند مقتضيات المصلحة العامة، حيث ومن بين هذه القيود نجد القيود المقررة لفائدة الملم العمومي للطرق المتمثلة في رخصة شبكة الطرق ونزع الملكية من أجل المنفعة العامة.

فبخصوص رخصة شبكة الطرق تطرقنا لتعريفها وذكر خصائصها وإجراءات تسليمها والتزامات المستفيد من هذه الرخصة، كذلك حقوق الارتفاق المتعلقة برخصة شبكة الطرق سواء لفائدة الملك العمومي للطرق أو لفائدة الملاك المجاورين للطريق العام، أما بخصوص نزع الملكية من أجل المنفعة العامة كسابقتها أيضا تطرقنا لتعريفها وخصائصها وإجراءات نزع الملكية من أجل المنفعة العامة.

أما بالنسبة للارتفاقات الإدارية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق فالملك العمومي للطرق يستفيد من مجموعة من الارتفاقات التي تفرض على الملكيات الخاصة المجاورة له ومنها ارتفاق الابتعاد عن الطريق أو عدم البنيان وارتفاق عدم التعلية حيث تطرقنا لتعريف ارتفاق الابتعاد عن الطريق وقواعده كذلك تطرقنا أيضا إلى قواعد ارتفاق عدم التعلية ونظام التعويضات عن الارتفاقات.



خاتمة

في ختام هذه الدراسة التي تم التطرق فيها إلى موضوع النظام القانوني للطرق في الجزائر، والذي تم من خلاله تناول الإطار القانوني العام للملك العمومي للطرق حيث تم التطرق فيه لمفهوم الملك العمومي للطرق وأبرز الخصائص التي يتميز بها هذا النوع من الأملاك، وكذا الدور التنموي من حيث الأهمية في إطار التنمية، أيضا تكوين الملك العمومي للطرق من خلال عمليات الاقتناء والتهيئة والإدماج وتصنيفه من خلال التصنيف الإداري والوظيفي.

كذلك تم التطرق إلى أنواع الحماية المقررة لهذا النوع من الملك المتمثلة في الحماية المدنية والإدارية وأخيرا الحماية الجزائية.

أيضا تم تناول من خلال هذا الموضوع النظام القانوني لاستغلال الملك العمومي للطرق، الذي تطرقنا فيه إلى تسيير الملك العمومي للطرق، من خلال ذكر الهيئات المكلفة بتسيير هذا الملك الوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة (أولا) والمؤسسة الجزائرية لتسيير الملك العمومي للطرق (ثانيا).

كما أنه هناك قواعد استعمال للملك العمومي للطرق ويكون الاستعمال فيها استعمالا عاما أساسه تخصيص المال للمنفعة العامة وهو مرتبط بمبدأ المجانية والحرية والمساواة، أو استعمالا خاصا، والذي يكون بقرار من السلطة المختصة الذي يصدر في شكل رخصة أو عن طريق عقد الامتياز والهدف من هذا هو ضمان فرص الاستثمار في الملك العمومي للطرق.

وفي الأخير تم التطرق إلى القيود القانونية والارتفاقات الإدارية المقررة لفائدة هذا الملك.

ومن خلال هذه الدراسة يمكن تقديم النتائج التالية:

- دمج المشرع الجزائري الطرق كملك عمومي ضمن الأملاك الوطنية الاصطناعية وحدد مفهومها واسبب راجع إلى الأهمية التي يحتلها هذا الملك في جميع النواحي فهو ملك لا يتجزأ منها سواء في القانون أوفي الشريعة على حد سواء.
- تخصيص الملك العمومي للطرق للنفع العام وكذا الدور التنموي لهذا الأخير والذي تراه الدولة محركا قويا لتنمية البلاد طالما أنه يسمح بإنعاش الآلة الاقتصادية ويسهل تنقلات الأفراد والسلع.

- المشرع قسم الطرق والوسائل القانونية المتبعة في تكوين واكتساب الملك العمومي للطرق والذي قد يكون اكتسابها تاما أو اكتساب مؤقت (حق الانتفاع) وتكمن هذه الطرق في الاقتناء، التهيئة، الإدماج.

- غموض النصوص التي تعنى بهذا الملك وقلتها بحيث لا يمكن أن تغطي تفاصيل الموضوع بأكمله على غرار باقي الدول التي سنت له تشريعا مستقلا لأهميته "قانون الطرق".
- سوء التسيير والتنظيم والتوجيه وضعف الرقابة في مجال الطرق العمومية والدليل على ذلك قلة توفير الشروط اللازمة والوسائل لحماية وصيانة هذا الملك والتي توجد في أغلبيتها في حالة لا يرثى من جراء الإهمال في الصيانة.

- لا جدوى من تقرير حق الملكية إذا لم تكن هناك وسائل وأدوات ناجحة تحميها من الاعتداء الذي يقع عليها من قبل الغير.

- كما أن هناك ارتفاقات إدارية فرضها المشرع على المجاورين للطريق العام (ارتفاقات الابتعاد عن الطريق أو عدم البنيان وارتفاق عدم التعلية) تحقيقا لغاية مزدوجة هي حماية الطريق العام من جهة وحماية الملاك المجاورين من جهة أخرى، هناك أيضا حقوق منحها المشرع الجزائري للمجاورين للطرق العمومية يتمتعون بها بحيث تسمح لهم باستعمال هذا الملك على الوجه المعتاد وهي حقوق يحميها القانون، كما رتب المشرع الجزائري أيضا على هذه الارتفاقات تعويض في حالة تهديدها وإضرارها بالملكية الخاصة.

ولقد توصلنا بعد هذه الدراسة لعدة توصيات نأمل أن تكون محل عناية وتقدير:

- من حيث الحماية:

- المشرع الجزائري لم يعطي القسط الكافي من الحماية لهذا النوع من الأملاك نظرا لأهميته في تحقيق التنمية وأنه من أكثر الأملاك استعمالا من طرف الجمهور، إذ أنه يشهد العديد من الانتهاكات اليومية والمتكررة عليه.

- فرض عقوبات أشد من أجل تحقيق الردع في مجال الانتهاكات التي تقع على الطريق العام

وتنفيذها على المخالفين.

- من حيث التنظيم والتسيير:

- إعادة تنظيم الطرق وكيفيات احتلال وشغل الطرق بما لا يحرم الجماعات المحلية من الموارد المالية التي توفرها هذه النشاطات ومن جهة أخرى ألا يعيق استعمال المواطنين من حق استعمال هذا الملك المخصص للاستعمال الجماعي عن طريق

- منح رخص لهذا الاستعمال وذلك مقابل رسوم معينة تقدر حسب طبيعة النشاط المزاوم والمساحة المشغولة.

- فرض على ذوي الملك (البنائيات) المجاورة للطريق العمومي مساهمة على شكل رسم أرصفة يمكن أن تصل إلى 50 % من التكاليف الملتزم بها أثناء إنجاز أو إعادة تجديد هذه الأرصفة.
- من حيث الصيانة:

- إعادة شبكة الطرق المتضررة من أشغال الغير، نتيجة الأشغال التي يقوم بها الغير (هيئات عمومية أو مقولين خواص أو أشخاص آخرين)، على عاتق هؤلاء وفي حالة عدم الاستطاعة يمكن للإدارة المحلية أن تقوم بإعذار كل مقاوله هيئة أو شخص ألحق ضرر بالطريق العمومي نتيجة أشغال تم القيام بها، بإصلاح الأضرار وفي حالة عدم الامتثال تتولى الإدارة المحلية (البلدية) القيام بهذه الأشغال على حساب الجهة التي ألحقت أضرار بشبكة الطرق التي تكون مجبرة على دفع التكاليف الناتجة عن ذلك.

- تخصيص وسيلة إنجاز مخصصة تسند لها مهمة ترميم وتعبيد الطريق العام على أن تكون تكاليف الإنجاز على عاتق الدواوين العمومية وكل المقاولات التي لها علاقة مباشرة بهذا المرفق (سونلغاز، البريد، مؤسسات عمومية لتوزيع المياه المنزلية والصناعية والتطهير، وغيرها...).

- توفير الشروط اللازمة لصيانة الطرقات التي تعرف حالة سيئة في بعض مقاطعها وذلك بتفعيل مهمتها بالسهل على الترميم والصيانة وتزويدها بالوسائل والتجهيزات اللازمة عبر الطرق.
- إلزام أصحاب إعادة الطريق إلى حالتها بعد الأشغال.

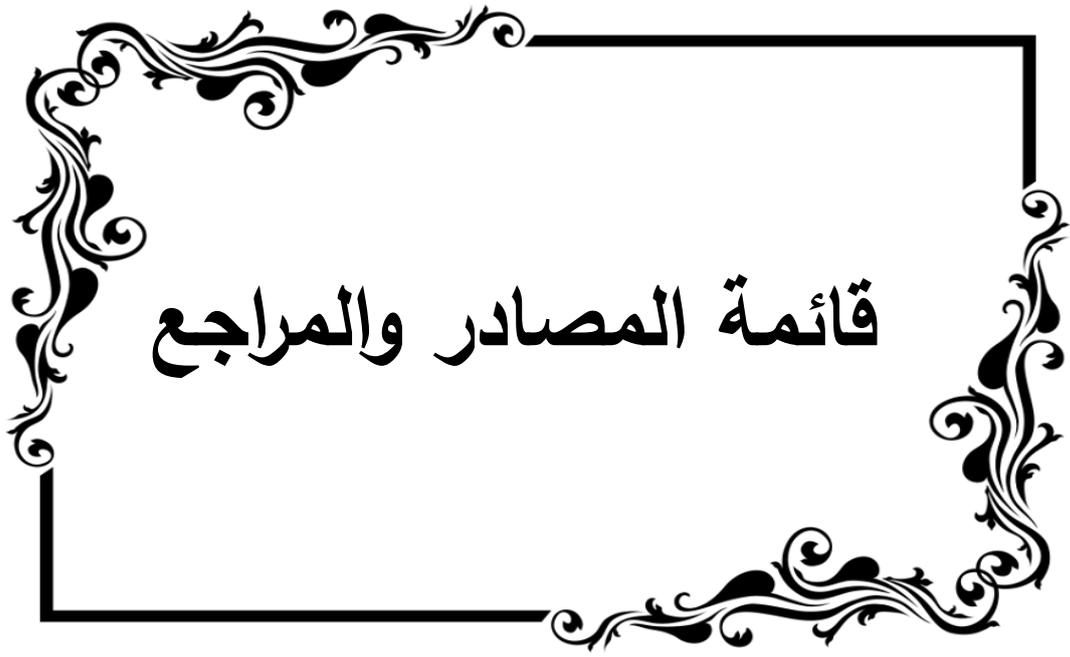
- من حيث الرقابة:

- ضعف الرقابة في مجال الطرق العمومية والدليل على ذلك انتشار ظاهرة البنائيات بجانب الطرق العمومية.

- فرض رقابة صارمة وتدعيم دورها عن طريق أجهزة ولجان متخصصة في مجال الطرق العمومية.

وبهذا نتمنى أن نكون قد وصلنا إلى الإجابة بالإقناع الكافي عن الإشكال المطروح في المقدمة، وأرجو أن أكون قد ساهمت ولو بالقسط اليسير في تسليط الضوء على أحد أهم المواضيع التي تشغل

بال مسيري الجماعات المحلية في بلدنا، وأملني أن يكون إقدامي على تناول هذا الموضوع حافزا للباحثين في إعادة تناوله من جميع جوانبه لسد النقائص والفراغات التي لا شك أنني لم أسدها في هذا الموضوع المتواضع.



قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

01- النصوص الرسمية:

أ- الدستور الجزائري:

01-القانون رقم16-01 المؤرخ في 26 جمادى الأولى 1437 الموافق ل 06 مارس 2016 يتضمن التعديل الدستوري.

ب-الأوامر والقوانين:

01- الأمر 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم بالقانون 09-03، ج ر ع 32 سنة 1966.

02- الأمر 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، ج ر ع 78 سنة 1975.

03- الأمر 09-01 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009.

04- القانون 88-01 المؤرخ في 12 يناير 1988 يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، ج ر ع 13.

05- القانون 90-25 المؤرخ في أول جمادى الأولى عام 1411 الموافق ل 18 نوفمبر 1990 يتضمن التوجيه العقاري، ج ر ع 49.

06- القانون 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج ر ع 52 لسنة 1990.

07- القانون 91-11 المؤرخ في 27 أبريل 1991 يحدد القواعد المتعلقة بنزع الملكية من أجل المنفعة العمومية، ج ر ع 21.

08- القانون 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ج ر ع 46 سنة 2001.

09- القانون 11-10 المؤرخ في 20 رجب عام 1432 الموافق ل 22 يونيو 2011 المتضمن قانون البلدية، ج ر ع 37.

10- القانون 12-07 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433 الموافق ل 21 فبراير 2012 المتضمن قانون الولاية، ج ر ع 12.

11- القانون 17-05 المؤرخ في جمادى الأولى عام 1438 الموافق ل 16 فبراير سنة 2017 المعدل والمتمم للقانون 01-14.

ج- المراسيم:

- 01- المرسوم التنفيذي 36/85 المؤرخ في 23 فيفري 1985، المتضمن التنظيم الخاص بالطرق السريعة، ج ر ع 25 سنة 1991.
- 02- المرسوم التنفيذي 175/91 المؤرخ في 28/05/1991، يحدد القواعد العامة للتهيئة والتعمير والبناء، ج ر ع 26.
- 03- المرسوم التنفيذي 455/91 المؤرخ في 23 نوفمبر 1991، المتعلق بجرد الأملاك الوطنية.
- 04- المرسوم التنفيذي 302/92 المؤرخ في 07 يوليو 1992، يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة ج ر ع 61.
- 05- المرسوم التنفيذي 308/96 المؤرخ في 07 يوليو 1996، المتعلق بمنح إمتيازات الطرق السريعة، ج ر ع 46.
- 06- المرسوم التنفيذي 240/99 المؤرخ في 27 أكتوبر 1999، يتعلق بالتعيين في الوظائف المدنية والعسكرية للدولة، ج ر ع 76.
- 07- المرسوم التنفيذي 392/04 المؤرخ في 01 ديسمبر 2004، يتعلق برخصة شبكة الطرق، ج ر ع 78.
- 08- المرسوم 248/05 المؤرخ في 10 يوليو 2005، المتمم للمرسوم التنفيذي 186/93 المؤرخ في 27 يوليو 1993، يحدد كفايات تطبيق القانون 11/91 المؤرخ في 27 أبريل 1991 يحدد القواعد المتعلقة بنزع الملكية من أجل المنفعة العمومية، ج ر ع 48.
- 09- المرسوم التنفيذي 249/05 المؤرخ في 10 يوليو 2005، يتضمن تعديل القانون الأساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة، ج ر ع 48.
- 10- المرسوم التنفيذي 250/05 المؤرخ في 10 يوليو 2005، يتضمن إنشاء المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة والطرق السريعة للسيارات، ج ر ع 48.
- 11- المرسوم التنفيذي 202/08 المؤرخ في 07 يوليو 2008 المتمم للمرسوم التنفيذي 186/93 المؤرخ في 27 يوليو 1993 يحدد كفايات تطبيق القانون رقم 11/91، ج ر ع 39 .
- 12- المرسوم التنفيذي 427/12 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012، يحدد شروط وكفايات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة، ج ر ع 69.

أ- باللغة العربية:

- 01 - أنس محمد قاسم جعفر، النظرية العامة لأحكام الإدارة والأشغال العامة، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 1983.
- 02 - أحمد محمد جاد، هندسة الطرق الحضرية والخلوية، عالم الكتاب والنشر والتوزيع، ط1، سنة 1999.
- 03 - أمير عدلي خالد، اكتساب الملكية العقارية بالحيازة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، د.ط.
- 04 - أحمد فراج حسين، الملكية ونظرية العقد والشريعة الإسلامية، الدار الجامعية، القاهرة، د.ط.
- 05 - أمير يحيوي، الوجيز في الأموال الخاصة التابعة للدولة والجماعات المحلية، دار هومة، الجزائر، طبعة 2004.
- 06 - أمير يحيوي، نظرية المال العام، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع، الجزائر، الطبعة 2005.
- 07 - إبراهيم منصور الشحات، حماية المال العام في الشريعة الإسلامية والقانون، دار النهضة العربية، مصر، سنة 2004.
- 08 - بوجمعة بوغراوي، القانون الإداري للأحكام الوطنية، ط1، الرباط، ط1، 2013.
- 09 - حمدي باشا وزروقي ليلي، المنازعات العقارية، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع، الجزائر، ط2004.
- 10 - سماعين شامة، النظام القانوني للتوجيه العقاري، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، ط2، 2002.
- 11 - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، جزء 08 حق الملكية، دار إحياء التراث العربي، بيروت-لبنان، 1967.
- 12 - عمار بوضياف، القانون الإداري، دراسة تشريعية قضائية فقهية، ط1، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007.
- 13 - عبد الله طالب محمد الكندي، النظام القانوني لعقود البوت، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.

- 14- عمار عوابدي، القانون الإداري (النظام الإداري)، جزء 1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2014.
- 15- فريدة زاوي، مدخل لنظرية الحق، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع، الجزائر، ط2004.
- 16- محمد سليمان الطماوي، (الوجيز في القانون الإداري) دراسة مقارنة، دار الفكر العربي، القاهرة، طبعة 1975 .
- 17- محمد يوسف المعداوي، مذكرات في الأموال العامة والأشغال العمومية، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 18- محمد فاروق عبد الحميد، المركز القانوني للمال العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة1984.
- 19- محمد فاروق عبد الحميد، التطور المعاصر لنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط 1988.
- 20- مصطفى أبو زيد فهمي، الإدارة العامة، نشاطها وأموالها، دار هومة المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
- 21- محمد الصغير بعلي، العقود الإدارية، دار هومة للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، ط2005.
- 22- محمد حسنين، عقد البيع في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط5، 2006.
- 23- محمد علي أحمد قطب، الموسوعة القانونية والأمنية في حماية المال العام، سنة 2006.
- 24- نزار جابر جاد، عقود البوت والتطور الحديث لعقد الالتزام، دار النهضة، القاهرة 2002.
- 25- ناصر لباد، الوجيز في القانون الإداري، ط4، دار المجدد، سطيف 2010.
- 26- يوسف مصطفى الصيام، عبد الله بن محمد القرني، سعد بن عبد الرحمان القاضي، تغطية مساحية للطرق، دار المجدلاوي للنشر، عمان، الأردن، ط1، سنة 1999.

ب- باللغة الأجنبية:

- 01-André de laubadère, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris 1956.
- 02-Gustave peiser, droit administratif des biens, 18^{eme}, édition Dalloz, paris2005.
- 03- la communication de salhi: séminaire national sur le domaine public routier, bordj elkiffen, Alger du 18 au21juin2005.
- 04- Marie Claude ettrait, Claude le petit: gestion du public routier, nouveau guide pratique, édition sofias, paris, 2003.

03-المجلات:

- 01- أحمد حططاش، سلطات القاضي الإداري في عملية نزع الملكية الخاصة من أجل المنفعة العامة، مجلة الفكر البرلماني، الجزائر، العدد21، نوفمبر2008.
- 02- إلياس السلامي، الطريق العام في التشريع التونسي، مجلة القضاء والتشريع، العدد 08، سنة 2008.
- 03- عبد الرسول عبد الرضا، أموا الدولة العامة والخاصة، مجلة الحقوق، العدد 02، يونيو1998.
- 04- عمار بوضياف، عقد الامتياز في التشريع الجزائري مع تطبيقات لامتياز المرافق المحلية، مجلة الفقه والقانون، عدد 21، جويلية 2014.
- 05- محمد السعيد، النظام القانوني للأملاك العامة، مجلة الحقوق، العدد 03، سنة1993.
- 06- ميلود بوخال، قصور التشريع في مجال تخصيص الأملاك العامة، المجلة المغربية للإدارة المحلية والتنمية، عدد 09المغرب، سنة 1994.
- 07- مسعود شيهوب، المسؤولية عن انعدام الصيانة العادية وتطبيقاتها في مجال حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد02، سنة1998.

08- مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، مجلة علمية ودورية محكمة تصدر عن جامعة تبسة، الجزائر، العدد 11، جوان 2016.

04- الرسائل الجامعية:

أ- رسائل دكتوراه:

01- حنان ميساوي، آليات حماية الأملاك الوطنية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2014-2015.

ب- رسائل ماجستير:

01- أنيسة سعاد قريشي، النظام القانوني العام لعقد الأشغال العامة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2001-2002.

02- جميلة دوار، النظام القانوني للطرق في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، المركز الجامعي، سوق أهراس، 2007-2008.

03- راضية بن مبارك، التعليق على التعليم رقم 842/3.94 المتعلقة بامتياز المرافق العمومية المحلية وتأجيرها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع إدارة ومالية، جامعة بن عكنون 2001-2012.

04- رضوان عايلي، إدارة الأملاك الوطنية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2004-2005.

05- سمير بوعجناق، التطور المركزي القانوني للأملاك الوطنية في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2001-2002.

06- صنية عيسو، الاقتناء كوسيلة لتكوين أملاك الدولة الخاصة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، تبسة 2015.

07- عقيلة وناس، النظام القانوني لنزع الملكية للمنفعة العامة في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير في القانون الإداري، كلية الحقوق، جامعة باتنة، الجزائر 2006.

08- عبد الحفيظ فارة، تسيير وإدارة الأملاك المحلية، مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة الدراسات العليا المتخصصة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، سنة 2007-2008.

- 09- فريدة منور، عقود الامتياز في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع إدارة ومالية، جامعة بن عكنون 2011-2012.
- 10- منصور محاجي، النظام القانوني للترخيص بأعمال البناء، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة البليدة، 2000-2001.
- 11- محمد بوذريعات، نزع الملكية من أجل المنفعة العمومية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2001-2002.
- 12- محمد زيدان، حقوق الارتفاق في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2003-2004.
- 13- نادية بلعموري، أحكام الأموال العمومية في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 1999-2000.
- 14- نادية ضريفي، تسيير المرفق العام والتحويلات الجديدة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة والمؤسسات العمومية، جامعة الجزائر، 2007-2008.
- 15- يوسف عبد السلام وعبد العزيز حططاش، حماية الأملاك الوطنية في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الجزائر.
- 05- المواقع الإلكترونية:

الصفحة	المحتوى
5-1	مقدمة
51-8	الفصل الأول: الإطار القانوني العام للملك العمومي للطرق
10	المطلب الأول: تعريف الملك العمومي للطرق
10	الفرع الأول: تعريف الملك العمومي لغة واصطلاحا
10	الفرع الثاني: تعريف الملك العمومي قانونا للطرق قانونا
11	المطلب الثاني: خصائص الملك العمومي للطرق
11	الفرع الأول: الطرق العمومية من الأملاك الوطنية الاصطناعية
11	الفرع الثاني: مبدأ الإقليمية
12	الفرع الثالث: مخصصة للنفع العام وقابلة للتغيير
12	الفرع الرابع: إمكانية إلغاء تصنيفها
14-13	المطلب الثالث: أهمية الملك العمومي للطرق في إطار التنمية
15	المبحث الثاني: تكوين وتصنيف الملك العمومي للطرق
16	المطلب الأول: تكوين الملك العمومي للطرق
21-16	الفرع الأول: عملية الاقتناء
26-21	الفرع الثاني: عملية التهيئة
28-27	الفرع الثالث: عملية الإدماج
30-28	المطلب الثاني: تصنيف الملك العمومي للطرق
30-28	الفرع الأول: التصنيف الإداري
30	الفرع الثاني: التصنيف الوظيفي
31	المبحث الثالث: الحماية القانونية للملك العمومي للطرق
32	المطلب الأول: الحماية المدنية للملك العمومي للطرق
34-32	الفرع الأول: عدم جواز التصرف في الأملاك العمومية الطرقية
37-34	الفرع الثاني: عدم جواز اكتساب أو تملك الأملاك العمومية الطرقية
38-36	الفرع الثالث: عدم جواز الحجز على الأملاك العمومية الطرقية
38	المطلب الثاني: الحماية الإدارية للملك العمومي للطرق
40-38	الفرع الأول: جرد الأملاك الوطنية العمومية
43-40	الفرع الثاني: صيانة الأملاك الوطنية العمومية
43	المطلب الثالث: الحماية الجزائية للملك العمومي للطرق

46-44	الفرع الأول: الحماية الجزائية في قانون العقوبات
49-46	الفرع الثاني: الحماية الجزائية في التشريعات الخاصة
51-50	خلاصة الفصل الأول
105-54	الفصل الثاني: النظام القانوني لاستغلال الملك العمومي للطرق
55	المبحث الأول: تسيير الملك العمومي للطرق
55	المطلب الأول: الوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة
57-55	الفرع الأول: تحديد الوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة
59-57	الفرع الثاني: خصائص الوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة
62-59	الفرع الثالث: الإطار التنظيمي والقانوني للوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة
62	المطلب الثاني: المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة
63	الفرع الأول: تحديد المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة
65-63	الفرع الثاني: خصائص المؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة
68-65	الفرع الثالث: الإطار القانوني والتنظيمي للمؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة
68	المبحث الثاني: استعمال الملك العمومي للطرق
69	المطلب الأول: الاستعمال العام والمباشر للملك العمومي للطرق
71-69	الفرع الأول: قاعدة حرية استعمال الملك العمومي للطرق
73-71	الفرع الثاني: قاعدة مجانية استعمال الملك العمومي للطرق
75-73	الفرع الثالث: قاعدة المساواة في استعمال الملك العمومي للطرق
75	المطلب الثاني: الاستعمال الخاص للملك العمومي للطرق
81-76	الفرع الأول: استعمال الطرق العمومية بموجب الترخيص
86-81	الفرع الثاني: استعمال الطرق العمومية بموجب عقد
86	المبحث الثالث: القيود والارتفاقات الواردة على الملك العمومي للطرق
87	المطلب الأول: القيود القانونية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق
93-87	الفرع الأول: رخصة شبكة الطرق
97-93	الفرع الثاني: نزع الملكية من أجل المنفعة العامة
98-97	المطلب الثاني: الارتفاقات الإدارية المقررة لفائدة الملك العمومي للطرق
101-98	الفرع الأول: ارتفاق الابتعاد عن الطريق
103-101	الفرع الثاني: ارتفاق عدم التعليق
105-104	خلاصة الفصل الثاني
110-107	الخاتمة
118-112	قائمة المصادر والمراجع

121-119	الفهرس
122	خلاصة الموضوع

Résumé du sujet

Pour résumer le sujet conclut en disant que la propriété nationale joue un rôle important dans la souveraineté des états, car il est l'un des piliers et les piliers et le processus de piliers et de développement, qui comprend tous les biens immobilier qui est à son tour destiné au bénéfice du public et à travers cette étude, nous avons aussi essayé de mettre en évidence le système juridique adopté par le législateur algérien propriété nationale générale de la route et du système administratif et des mécanismes de travail ce qui est nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de propriétés et de la sécurité.