



جامعة 8 ماي 1945 قلمة  
كلية الحقوق و العلوم السياسية



مخصص قانون عام ( منازعات إدارية )

قسم العلوم القانونية و الإدارية

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون.

السياسة المرورية للجماعات  
المحلية في الجزائر

تحت إشراف

الدكتورة بوحيس سهدة

من إعداد الطالبتين:

▪ بن صويلح سارة

▪ بوررينة وفاء

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا شرفا	استاذة ستا	مهدي مراد بوحيس سهدة
مشرفة مناقشة	استاذة ستا	فارة - اح فارة - سماح
مناقشة	استاذة	

السنة الجامعية: 2015 - 2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



وقال تعالى:

« إِنَّ الَّذِينَ يُؤْتُونَ عَنَّا مَالًا يَتَمَتَّلُونَ بِهِ إِلَّا الَّذِينَ آمَنُوا حَتَّىٰ هَلَكَ أَمْلُهُمْ وَهُمْ كَانُوا مُتَمَسِّكِينَ ﴿١٣٤﴾  
مُؤْمِنًا خَطَا فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ وَدِيَةٌ مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهَا  
إِلَّا أَنْ يَصَدَّقُوا... وَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ فَإِنَّ لَهُمْ أَجْرًا كَبِيرًا  
فَصِيَامُ شَهْرَيْنِ مُتَتَابِعَيْنِ تَوْبَةً مِنَ اللَّهِ وَكَانَ اللَّهُ عَلِيمًا  
حَكِيمًا، وَمَنْ يَتَمَتَّلْ بِمَالٍ مُؤْمِنًا مَتَّوِّمًا فَجَاءَهُ جَهَنَّمَ خَالِدًا  
فِيهَا أَوْ غَضِبَ اللَّهُ عَلَيْهِ وَآلِهِ وَأُمَّةً مِنْهُ لَمَّا كَفَرَ، عَذَابٌ عَظِيمٌ. »

# شكر

نشكر الله عز و جل الذي يسر لنا الطريق و أنار لنا  
الدرب و وفقنا في هذا العمل المتواضع فالحمد لله على كل

.....

ثم نتوجه بالشكر إلى كل من ساندنا في دربنا و إلى التي  
أخذت بأيدينا و أشرفت على بحثنا

**"بوخميس سهيلة"**

ن اهتدينا إليهم فامدوننا

.

إهداء

إلى والداي الكريمين أطال الله عمرهما

إلى أخواني الأعزاء

إلى كل الزميلات و الزملاء بقسم الحقوق

إلى كل من مد لي يد العون من قريب أو من بعيد اهدي هذا

العمل المتواضع

سارة

إهداء

إلى والداي الكريمين أطال الله عمرهما

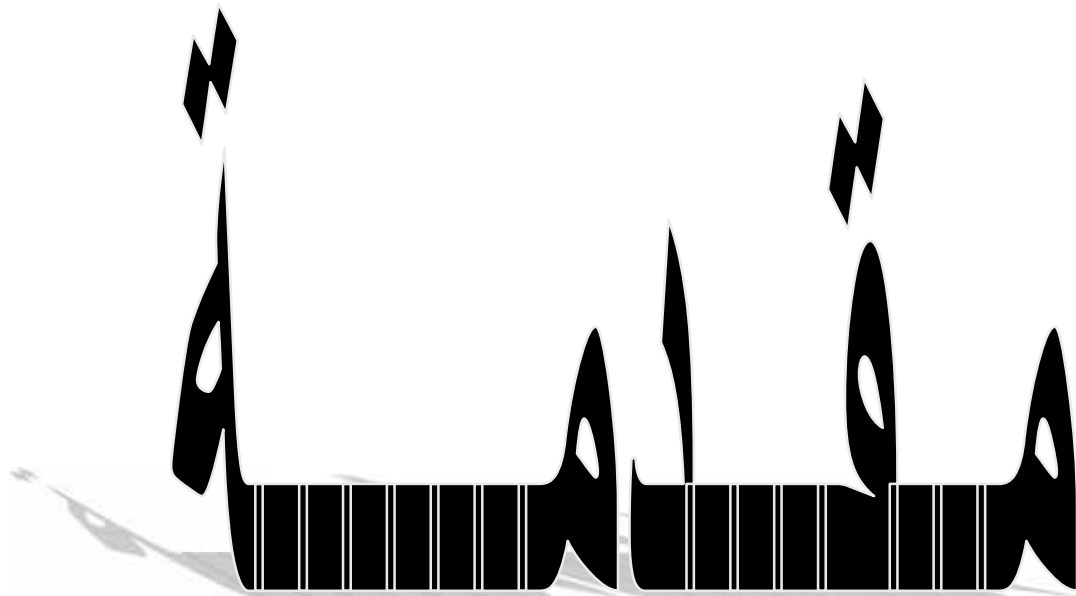
إلى أخواني الأعزاء

إلى كل الزميلات و الزملاء بقسم الحقوق

إلى كل من مد لي يد العون من قريب أو من بعيد اهدي هذا

العمل المتواضع

وفاء





## مقدمة

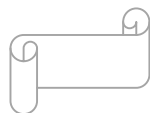
تفرض الحياة في المجتمعات العصرية سلوكات خاصة على الأفراد، يتم ملاحظتها بوضوح على مستوى الأشخاص الذين ترتبط وظائفهم ونشاطاتهم بالمركبات الميكانيكية، سواء بسبب بعد مكان الإقامة عن العمل أو بسبب ضرورة الانتقال بين أكثر من مكان ويتفق الجميع على الشعور بالحاجة إلى سرعة أكثر في الطرقات بحيث أن هناك أشخاص في سباق دائم مع الزمن، وهذه السلوكات هي السبب الرئيسي في حوادث المرور.

فالاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة والوقاية من حوادث المرور بصورة خاصة يعد من الموضوعات الحديثة على المجتمعات العربية، وفي حقيقة الأمر فإن التزايد المفرط من الحوادث المرورية هو الذي كان وراء الاهتمام بهذا الموضوع وخاصة النتائج السلبية المترتبة عنه سواء كان ذلك فيما يخلفه من ضحايا ومصابين، أو فيما تخلفه من نتائج نفسية أو اجتماعية أو اقتصادية، سلبية على كل من الفرد والمجتمع.

كذلك مشكلة المرور كمشكلة عالمية متزايدة الأهمية، ترتبط ارتباطا وثيقا بالتقدم الاقتصادي والاجتماعي المعاصر، فقد برزت نتيجة لتعاظم حجم حركة النقل على الطرق نظرا لتزايد حظيرة السيارات الخاصة، هذا بالإضافة لتضخم حجم المشروعات، والتوسع في استخدام أسلوب الإنتاج الكبير والذي يقتضي توفير احتياجات المنشأة من مصادر متباعدة، وقد أدى هذا إلى تضاعف حجم حركة النقل بمختلف وسائله، خاصة النقل البري على الطرق وهو ما يتطلب وجود تنظيم عملي متطور بحد من حوادث المرور التي تعد من أهم أسباب الوفيات في مختلف المجتمعات.

ومع تزايد مشكلة المرور أصبحت الحاجة ملحة إلى تنظيم المرور ووضع قواعده وتعليماته على المستوى المحلي بل الارتقاء بإقليمية تنظيم قواعده ولوائحه إلى المستوى الدولي والعمل على توحيدها لتسهيل استخدام شبكة الطرق.

ويعتمد تنظيم المرور على تطوير منظومة الإشارات وتحسينها باستمرار، والسهر على أن تكون مطابقة للمقاييس الدولية والاهتمام بهندسة الطرق لتوفير شروط السلامة وأمن مستعملي الطرق وضمان سيولة المرور، ويعتمد كذلك على مخططات النقل هذا كإجراءات تسبق وقوع الحادث، ويعتمد



تنظيم المرور كذلك على فرض الجزاءات على المخالفين والتنفيذ الحازم لهذه العقوبات، وهذا ما يسمى بالسياسة المرورية، والتي تطبق بشكل كبير على مستوى الجماعات المحلية .

وإزاء ذلك طرح التساؤل حول مدى تمكن الجماعات المحلية من القضاء على المخالفات المرورية؟ والذي انبثقت منه العديد من التساؤلات الفرعية كطبيعة الاختصاصات التي تتمتع بها الجماعات المحلية في مجال السلامة المرورية؟ والآليات التي يمكن استخدامها في سبيل الحفاظ على أمن الطرقات؟.

إن الغوص في غمار مثل هذا الموضوع كان نتيجة وجود العديد من الأسباب، والتي تعتبر بالغة الأهمية خاصة وإنها تمس بحياة الفرد، منها ما هو موضوعي مثل:

1- التزايد المفرط في الحوادث المرورية والنتائج السلبية المترتبة على ذلك من ضحايا ومصابين، وأخرى نفسية واجتماعية واقتصادية.

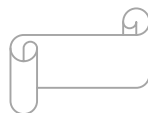
2- ندرة البحوث في مجال السياسة المرورية وتنظيم عملية المرور.

3- الاهتمام بموضوع تنظيم المرور في الجزائر شبه معدوم رغم أهميته البالغة.

4- محاولة الارتقاء بتجربة السياسة المرورية في الجزائر للتجارب العالمية.

ومنها ما هو ذاتي يتجسد في الرغبة والميول لموضوع المرور كونه موضوع جديد، ولم يسبق البحث فيه بشكل واسع.

تكمن أهمية الموضوع من الناحية العملية في كون موضوع المرور يتعلق أساسا بحياة الفرد، وكون تنظيم المرور حاليا من الظواهر الاجتماعية البارزة في حضارتنا وخاصة في المدن الكبرى المزدهمة، وصار تنظيمه وتجنبيه أسباب الخلل والاضطراب والحرص على إتباع قواعده واحترام آدابه، مظاهر لها دلالتها الواضحة على ما وصلت إليه الجزائر من حضارة وركي، كذلك نظرا للأهمية البالغة لمخططات النقل سواء على المستوى القومي أو على المستوى المشروع، ويرجع هذا إلى العديد من العوامل التي ترتبط بطبيعة المشروع الحديث صناعيا كان أو زراعيًا أو خدمات، فتغير تركيبات اليد العاملة والارتفاع المستمر في نسبة المهنيين والباحثين يزيد من تعقيد مشاكل النقل.



كما أنه يجب تسليط الضوء على الجزاء المروري والتنفيذ الحازم له من الناحية العملية، وتطبيق قوانين المرور والإصلاحات في مجال صيانة الطرقات على أرض الواقع. والدور الذي تقوم به الجماعات المحلية في ذلك.

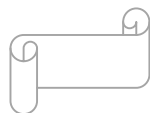
أما على المستوى النظري فتكمن أهمية الموضوع في كون أن تنظيم المرور في الجزائر لم يكتمل بعد، فالمشرع الجزائري يتدخل من حين إلى آخر بإصلاحات جزئية كان آخر تعديل لها الأمر 03-09 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009، يعدل ويتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ومن ثمة فإنه من المفيد متابعة تنظيم المرور وتحديد معالمه خاصة السياسة المرورية للجماعات المحلية، حتى ينتج قواعد قانونية تتلاءم مع طبيعة ومعاملات المجتمع الجزائري.

والهدف من هذه الدراسة هو المساهمة ولو بقدر بسيط في استكمال وتطوير واصطلاح السياسة المرورية للجماعات المحلية في الجزائر لتصبح سياسة فعالة في الأداء، والوقوف على معوقاتها وإيجاد حلول قانونية لمعالجتها.

كذلك محاولة الوصول إلى معرفة معمقة وفهم واع لمختلف العوامل المؤثرة في السياسة المرورية، وكذلك القدرة على تطوير تنظيم المرور والمعلومات الخاصة به، وتحليل المشكلات واقتراح حلول مبتكرة وقابلة للتطبيق، كما أن التمكن من الوثائق العلمية ذات القيمة الصلة بموضوع السياسة المرورية أمر شبه معدوم خاصة ما تعلق بالكتب.

فيما يخص الرسائل هناك ثلاث رسائل الأولى: دوار جميلة بعنوان النظام القانوني للطرقات في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، القانون العقاري، المركز الجامعي سوق أهراس، 2007-2008 والثانية: بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مقارنة بين المناطق الريفية والحضرية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر 2012.

والثالثة بعنوان توقيف المركبات ووضعها في المحشر طبقا للقانون والواقع العملي، وزارة الداخلية، المدرسة العليا للشرطة، دفعة 2007، وقد ركزت كل هذه الدراسات على جانب من جوانب تنظيم المرور كصيانة الطرقات والوقاية من حوادث المرور وغيرها من الجزاءات والعقوبات المرورية هذا فيما يخص الرسائل الجزائرية.



أما بالنسبة للرسائل العربية فهي كثيرة نوعا ما مقارنة بالرسائل الجزائرية نذكر منها: عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، بعنوان مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحد من المخالفات من وجهة نظر الضباط والجمهور بمدينة الرياض، مذكرة ماجستير، العلوم الشرطية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003.

والدراسة التي نحن بصدها تأتي كمحاولة لحصر السياسة المرورية للجماعات المحلية في الجزائر، كونها دراسة جديدة.

وقد اقتصر مجال هذه الدراسة على النطاق الشخصي والنطاق التشريعي والنطاق الزمني ثم النطاق المكاني وهي:

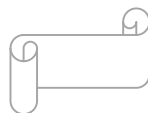
النطاق الشخصي: إن هذه الدراسة تهتم بالجماعات المحلية الولاية والبلدية.

النطاق التشريعي: تهتم هذه الدراسة بالنصوص القانونية التي تنظم المرور في الجزائر وعلى مستوى الجماعات المحلية ومن أمثلها: الأمر رقم 09-03، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها والمرسوم التنفيذي رقم 04-381 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق المعدل والمتمم وبقية التنظيمات المطبقة له، القانون 07/12 المؤرخ في 2012 المتعلق بالولاية، القانون 10/11 المؤرخ في 2011 المتعلق بالبلدية.

النطاق الزمني: اقتصرت الدراسة على المجال الزمني الذي يمتد من تاريخ احداث القانون 14/01 المؤرخ في 19 غشت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها الى يومنا هذا.

النطاق المكاني: اقتصرت هذه الدراسة على مستوى الاطار الاقليمي للجماعات المحلية الولاية والبلدية.

تجدر الإشارة أنه من أكثر الصعوبات التي واجهت الدراسة ندرة المؤلفات والمراجع الجزائرية المتخصصة في مجال تنظيم المرور والسياسة المرورية حتى يتم التطرق إلى هذا الموضوع بصفة مستقلة، مما استلزم إسقاط الأحكام العامة المتعلقة بالعقوبات الإدارية عموما على الجزاءات المرورية على اعتبار أن هذه الأخيرة تخضع لنفس الأحكام.

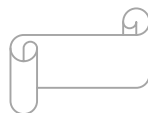


كذلك من الصعوبات التي واجهت الدراسة صعوبة تجميع المادة القانونية التي تنظم المرور في الجزائر، كذلك ندرة المؤلفات المتخصصة والتي عنيت بدراسة هذا الموضوع في الجزائر فهي تقريبا منعدمة وعدم وجود وثائق علمية خاصة الجزائرية منها، وبالأحرى صعوبة الحصول عليها.

تم اللجوء في هذه الدراسة إلى استعمال المنهج الوصفي و التحليلي، من خلال تحليل النصوص القانونية التي تنظم مخططات النقل وإشارات المرور ومراقبة الطريق وكذلك دور الجماعات المحلية في هذه التدابير وفي فرض الجزاءات، لتوصل إلى حلول تساعد على تفعيل هذا النظام في الجزائر.

لذا تم تقسيم موضوع الدراسة إلى فصلين ومقدمة وخاتمة، تناول الفصل الأول التدابير الاحترازية وقوع الحوادث المرورية، الذي قسم دوره إلى ثلاث مباحث، تناول المبحث الأول منه التنقل من حيث اتجاهات المتنقلين وأوقات وأنماط التنقل، أما المبحث الثاني فتناول إشارات المرور من حيث الأنواع والشروط الواجب توفرها في هذه الإشارات وتكامل وتتابع إشارات المرور، أما المبحث الثالث فتناول هندسة الطرق من حيث الأنواع والشروط الواجب توفرها في هذه الإشارات وتكامل وتتابع إشارات المرور، أما المبحث الثالث فتناول هندسة الطرق من حيث مفهوم الطرقات في التشريع الجزائري وتهيئتها ومراقبتها.

أما الفصل الثاني فتناول التدابير العلاجية أي الجزاءات المرورية، وقسم بدوره إلى ثلاث مباحث، الأول تناول مفهوم الجزاءات الإدارية المرورية من حيث الأساس القانوني والتعريف والأنواع والثاني تناول الجهات المختصة بفرض الجزاءات المرورية المحلية والمتمثلة في اللجان الولائية والوالي ورئيس المجلس الشعبي البلدي، إما المبحث الثالث والأخير تناول معوقات عمل الجماعات المحلية لدى فرض الجزاءات المرورية من حيث الجهات المساعدة ومعوقات العمل وتقييم الجزاءات المرورية المحلية، وفي الأخير تم ختم الدراسة بخاتمة فيها أهم نتائج البحث.



الفصل الأول  
التدابير الاحترازية للسياسة  
المرورية للجماعات المحلية

---



## الفصل الأول

### التدابير الاحترازية للسياسة المرورية للجماعات المحلية

أضحت حوادث المرور هاجسا يقتض مضاجع الدول بما تسببه من مآسي اجتماعية مفجعة، وما تخلفه من خسائر مادية وجسمية، لذا تولي عناية فائقة لتشخيص أسبابها المختلفة، وترسم خططا محكمة للتقليل من أعدادها والتخفيف من عواقبها الوخيمة فترصد أموالا معتبرة لإجراء دراسات علمية حول عواملها المختلفة، واتخاذ شتى التدابير الناجعة.

وهذه الآفة المعاصرة مرتبطة ارتباطا وثيقا بسوء استعمال المركبات، وعدم التقيد بقواعد السلامة عموما والالتزام بقوانين السير خاصة، ومن جملة سبل التصدي لهذه الظاهرة الخطيرة تنظيم المرور تنظيما محكما، يهدف إلى وضع قواعد لتأمين السير، وتهيئة المحيط بكيفية ملائمة للتقليل من النقائص التي تسبب في ارتكاب مستعملي الطريق لأخطاء ومخالفات غالبا ما تتجز عنها حوادث مؤلمة.

لذا تم التركيز في هذا الفصل على تفصيل دور الجماعات المحلية في تحديد عناصر مخططات التنقل وبيان دورها الفعال في التقليل من الأخطار التي تحدث بمستعملي الطريق، كما تم التطرق إلى شروط الواجب توفرها في إشارات المرور وكيفية وضعها وتوظيفها لتعزيز تدابير السلامة عبر الطرق ثم أبرزنا دور هندسة الطرق وأهميتها في تهيئة محيط آمن، ولاسيما في مجال تهيئة الملتقيات وإنشاء الأطواق التي تحيط بالحواضر الكبرى، والمحاور الرئيسية التي تتخللها، والتدابير الناجعة لرفع مستوى السلامة المرورية في الأحياء السكنية وقرب المؤسسات التربوية<sup>(1)</sup>.

ومن ثم تم البحث في دور الجماعات المحلية في مراقبة المرور لبيان الشروط الرئيسية الواجب توفيرها لتطويرها وتفصيلها حتى تحقق الهدف المرجو منها، ألا وهو فرض احترام قانون المرور والالتزام بتطبيق قواعد السلامة من قبل مستعملي الطريق<sup>(2)</sup>.

وللوقوف أكثر على التدابير الاحترازية لموضوع السياسة المرورية لابد من التطرق للأحكام القانونية المتعلقة بمخططات النقل وإشارات المرور وهندسة الطرق وفقا للمخطط المبين أدناه:

(1) الهاشمي بوزيد بوطالبي، دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات واللقاءات العلمية، الجزائر، 2009، ص 02.

(2) المرجع أعلاه، ص 2 و3.



- المبحث الأول: مخططات التنقل.
- المبحث الثاني: إشارات المرور.
- المبحث الثالث: هندسة الطرق.

## المبحث الأول

### مخططات التنقل

إن اتساع المدن واكتظاظها بالسكان والمركبات زاد من حجم الاحتياجات إلى التنقل داخل المناطق الحواضر، بين البيت ومكان العمل، بين البيت والمدرسة وإلى التسوق والتموين بشتى البضائع، وهذا استلزم تنظيم التنقل والنقل وفق مخططات مدروسة بدقة، فيها عدة جوانب (1).

## المطلب الأول

### اتجاهات المتنقلين

إن اتجاهات المتنقلين مختلفة، منها ما يتجه نحو المؤسسات التربوية والجامعات، لذا كان لزاما على الجماعات المحلية توفير الوسائل الملائمة لنقل التلاميذ والطلبة ذهابا وإيابا، ونحو المؤسسات الصحية والإدارات والمصانع وغيرها، واختيار الأنماط والوسائل الملائمة من حيث النوعية والعدد، كما ترسم لها المسارات المناسبة حيث أن هذا التعداد جاء نتيجة للحاجات اللامتناهية للأفراد ورغم اختلافه يمكن تحديده كما يلي:

---

(1) المرجع السابق، ص 04.

### الفرع الأول: تنقلات مقر إقامة -مركز عمل.

هذا النوع من التنقلات يخضع لمقاييس زمنية نظرا لتعدد مراكز العمل بالمدينة وغالبا ما تكون أوقات الذروة فيها ما بين الثامنة صباحا والرابعة بعد الزوال أن هذه التنقلات يختار فيها العمال وسائل نقلهم باهتمام لتجنب ضياع الوقت ويكون بمراعاة عدة عوامل من بينها الدخل، قرب وبعد مركز العمل لتنمية الوقت وهناك من المؤسسات من تخصص وسائل خاصة لنقل عمالها ربما لبعد مركز عن مقر الإقامة، لكن غالب ما يكون التنقل لغرض العمل بواسطة النقل الجماعي والسيارات الخاصة وهذا كما تم الذكر سابقا عائد إلى الدخل العالي والمكانة المرموقة للعامل.

### الفرع الثاني: تنقلات دراسية.

تتوافق التنقلات الدراسية مع التنقلات لغرض العمل ويستعمل في هذه التنقلات مختلف وسائل التنقل وهي مرتبطة بقرب المراكز التعليمية من المناطق السكنية وغالبا ما يكون السير على الأقدام أكثر استعمالا بالنسبة لتلاميذ الطور الأول والثاني وحتى استخدام الدراجات الهوائية في الطور الثالث في حين تستغل الحافلة ووسائل النقل الجماعية الأخرى للتنقلات الجامعية ومع ازدياد عدد الطلبة في هذا الطور مع مرور الوقت وتشجيع التعليم في الدولة (1) .

وبالرجوع إلى نص المادة 35 من القانون 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري نجد أنها تلزم الجماعات الإقليمية (الولاية والبلدية) اتخاذ كل إجراء من شأنه ضمان النقل المدرسي في المواقع التي يقل فيها أو يندم فيها النقل العمومي، كما يمكن التدخل مباشرة بوسائله الخاصة (2).

### الفرع الثالث: تنقلات لأغراض أخرى.

بالاعتماد على ما تتميز به المدينة من توافر المرافق العمومية والخدمية وأيضا تنوع وتعدد المراكز التجارية فإن هذه التنقلات يمكن حصرها في:

(1) عفاف لكحل، دراسة تحليلية للتنقلات الحضرية المستدامة (التنقل بالحافلة في مدينة باتنة نموذجا)، مذكرة الماستر

اقتصاد النقل والامداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، باتنة، 2010-2011، ص 17.

(2) القانون رقم 01-13، المؤرخ في 7 غشت 2001، المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم بالقانون

09-11 المؤرخ في 5 يونيو 2011، الجريدة الرسمية، العدد 32، 2011.

أولاً: تنقلات لإنجاز وقضاء أعمال شخصية. وتشمل التنقل لمختلف المرافق العمومية والبلدية، مركز البريد والاتصالات، المستشفى والمراكز الصحية و أيضا تشمل على الزيارات الشخصية.

ثانياً: تنقلات لأغراض الشراء. وبحكم البعد النسبي للمراكز التجارية عن الأحياء السكنية وحاجة الأفراد لاقتناء مختلف حاجياتهم هناك عدة وسائل للتنقل وتبقى السيارة هي الأكثر استعمالاً لمثل هذه التنقلات وهذا لتفادي الإحراج الذي يمكن أن يسببه نقل المستلزمات في الحافلة مثلاً.

ثالثاً: تنقلات لغرض التسلية والترفيه. ما تعلق بتوفر المراكز المعينة من مسارح، أثار رومانية ساحات السينما، حدائق عمومية أو خاصة، مهرجانات ومقاهي، معارض، والملاحظ أن مثل هذه التنقلات نادرة لندرة هذه المراكز وعدم الاهتمام أكثر بهذا الجانب من طرف الأفراد مهما كان مستواهم الثقافي، إلا أن الصغار دائمي الحركة ومتطلباتهم لهذه التنقلات يفديهم وتكون مواهبهم كذلك الإصرار راجع إلى الدخل والملاحظ أيضاً إن المقاهي هي الأكثر انتشاراً في الأوساط العربية على عكس البلدان الأجنبية التي تكثر فيها المسارح والحدائق العمومية .

وعموماً فإن حجم التنقلات لأغراض العمل والدراسة لا تزال تمثل معظم التنقلات الحضرية المقارنة مع حجم التنقلات الأخرى وهي ضرورية ومهمة حيث أنها تعتمد كقاعدة بيانات من أجل تخطيط شبكات التنقلات داخل المدينة لأن أبرز ما يميزها أنها منظمة<sup>(1)</sup>.

في الأخير تجدر الإشارة أن مخططات التنقل تقوم بإعدادها الجماعات المحلية المتمثلة في الولاية والبلدية بالإضافة إلى مديرية النقل حيث تقضي المادة 43 من القانون 01-13، الوالي يحدد مخطط النقل الوالي الذي ينظم مجمل خطوط النقل ذات المنظمة المحلية المتواجدة داخل إقليم الولاية، كما تشير المادة 44 إلى اختصاصات رئيس المجلس الشعبي البلدي والوالي والولاية المعنيون بتنظيم مجمل خطوط النقل الحضرية<sup>(2)</sup>.

## المطلب الثاني

### أنماط التنقل

إن ضمان سهولة المرور، وتوفير العدد الكافي لوسائل النقل يتطلب التنوع في الأنماط، لاسيما أنما والنقل الجماعي: حافلات، ترامواي، ميتر، سيارات الأجرة الجماعية والفردية، داخل المدن والقطارات

(1) عفاف لكحل، المرجع السابق، ص 8.

(2) المادة 43 و 44، من القانون رقم 01-13.

بين المدن وضواحيها ويعد النقل الجماعي وتنوع أنماطه من أنجع الحلول كمشاكل الاكتظاظ و ما ينجز عنها من آفات مثل كثرة حوادث السير وتلويث البيئة وغيرها (1).

### الفرع الأول: أنماط النقل البري.

تقضي المادة 14 من القانون رقم: 01-13 المؤرخ في 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه بأن النقل البري يشمل: النقل بالسكك الحديدية ونقل الأشخاص عبر الطرقات ونقل البضائع عبر الطرقات (2).

أولاً: النقل بالسكك الحديدية. تقضي المادة 19 من القانون: 01-13 تتكون شبكة السكك الحديدية الوطنية من مجموع المنشآت القاعدية لسكك الحديدية الموجهة لاستغلال خدمات السكك الحديدية للنقل العمومي للمسافرين أو البضائع ذات المنفعة الوطنية (3).

1- المنشآت القاعدية الخاصة بشبكة السكك الحديدية. حسب المادة 20 من القانون رقم 01-13 تتكون من أراضي الرحاب، المنشأة القاعدية لسكك الحديدية، المنشآت الفنية، ممرات التقاطع مع السكة الحديدية، الهيكل الأفقي للسكة الحديدية، تجهيزات الأمن والإشارة والاتصالات السلكية واللاسلكية، تجهيزات التحويل والنقل وتوزيع الكهرباء لجر القطارات، بيانات المحطات والمواقف والمحطات النهائية للمسافرين والبضائع، البيانات المخصصة لخدمة المنشآت القاعدية (4).

2- استغلال السكك الحديدية. تقضي المادة 22 من القانون 01-13 يقصد باستغلال السكك الحديدية تسير المنشآت القاعدية لسكك الحديدية والمتضمن صيانة و تجديد وتهيئة هذه المنشآت وتسيير أجهزة تنظيم وأمن حركة المرور بالسكك الحديدية والتسيير العقاري للأماكن العمومية التابعة لسكك الحديدية والاستغلال التقني والتجاري لخدمات النقل بالسكك الحديدية للبضائع أو المسافرين (5).

ثانياً: نقل الأشخاص عبر الطرقات. تقضي المادة 27 من القانون رقم 01-13 يشمل نقل الأشخاص على: النقل الجماعي الحضري، النقل الجماعي غير الحضري، النقل النوعي (6).

(1) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق، ص 05.

(2) أنظر المادة 14، من القانون رقم 01-13.

(3) أنظر المادة 19، من القانون رقم 01-13.

(4) أنظر المادة 20، القانون رقم 01-13.

(5) أنظر المادة 22، القانون رقم 01-13.

(6) أنظر المادة 27، القانون رقم 01-13.

**1-النقل الجماعي الحضري:** تقضي المادة 28 من القانون 01-13 تتم خدمات النقل الجماعي الحضري في محيط النقل الحضري بواسطة مركبات معينة تسير عبر الطرقات أو وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها، تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء إلى النقل بواسطة مركبة خاصة<sup>(1)</sup>.

**2-النقل الجماعي غير حضري:** تقضي المادة 33 من القانون رقم 01-13 تتضمن خدمات النقل الجماعي غير الحضري:

✓ موصلات ذات منفعة وطنية بين ولايتين أو عدة ولايات.

✓ موصلات ذات منفعة محلية بين بلديات متجاورة لولايتين أو عدة ولايات.

✓ موصلات ذات منفعة محلية داخل بلدية أو بلديات من نفس الولاية<sup>(2)</sup>.

**3-النقل النوعي:** تقضي المادة 34 من القانون 01-13 يشمل النقل النوعي على وجه الخصوص:

ل النقل المدرسي.

ل النقل بواسطة سيارة الأجرة.

ل النقل المعلق.

ل نقل السياح.

ل نقل المرضى .

ل النقل الجنائزي<sup>(3)</sup>.

**ثالثاً: نقل البضائع عبر الطرقات:** تقضي المادة 36 من القانون 01-13 تهدف منظومة نقل البضائع إلى الاستعمال الأمثل لقدرات النقل المتوفرة<sup>(4)</sup>.

(1) أنظر المادة 28، القانون رقم 01-13.

(2) أنظر المادة 33، القانون رقم 01-13.

(3) أنظر المادة 34، القانون رقم 01-13.

(4) أنظر المادة 36، القانون رقم 01-13.

### الفرع الثاني: توفير العدد الكافي لوسائل النقل.

أولاً: سيارة الأجرة. هي كل سيارة يرخص لها بالوقوف في الطريق العمومي أو في أي مكان آخر معين لضمان نقل المسافرين وأمتعتهم مقابل أجر بناء على طلبهم وسيارة الأجرة أنواع سيارة أجرة فردية تقدم خدمات بناء على الطلب دون فرض خط السير بأجرة كراء لا تقبل التجزئة وأخرى جماعية تقدم خدمات داخل محيط النقل الحضري وعلى خطوط سير مشتركة بين البلديات وبين الولايات وذلك بأجرة تقسم على مجموع الركاب، وبذلك تقسم هذه الأخيرة إلى:

- 1) سيارة أجرة جماعية حضرية.
- 2) سيارة أجرة جماعية شبه حضرية.
- 3) سيارة أجرة جماعية ما بين الولايات.
- 4) سيارة أجرة جماعية بثمانية مقاعد.

وتتميز سيارة الأجرة بعدة خصائص والتي تتمثل في الرخصة والتي لا يستلمها السائق إلا بعد مروره بامتحان تأهيلي، كتابة الرقم الخاص بالسيارة على البابين الأماميين أو من الخلف وهو مهم جدا في حالة ما نسي الراكب غرضا ما فعلى الراكب تسجيل رقم السيارة عند الصعود، عداد الأجرة يحفظ حق كل من الراكب و السائق وهو يخص سيارات الأجرة الفردية، خط سير معين يحدد وجهة الراكب، محطة توقف التي هي عبارة عن نقطة بداية ونهاية لخط سيارة أجرة جماعية نظامية، نور علوي دلالة للركاب في الليل أو عن بعد متوسط عن نوعية خدمة السيارة وهو يخص كل أنواع سيارات الأجرة<sup>(1)</sup>. وتجدر الإشارة أن سيارة الأجرة كوسيلة للنقل تنظم من قبل الجماعات المحلية ومديرية النقل وذلك ما تشير إليه المواد 34 و 35 و 36 من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، حيث تقضي المادة 34 يحدد الوالي المختص إقليميا، بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي المعني، عدد سيارات الأجرة الملحقة بكل ولاية، كذلك تقضي المادة 35 يضبط رئيس المجلس الشعبي البلدي المعني قائمة نقاط الوقوف لسيارات الأجرة، أما المادة 36 يتولى سير النقل في الولاية المختص إقليميا إعداد برنامج مداومة سيارات الأجرة<sup>(2)</sup>.

(1) وسام كحلوش، واقع وآفاق النقل سيارات الأجرة في الجزائر (دراسة حالة مدنية باتنة )، مذكرة الماستر، اقتصاد

النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، باتنة، 2010-2011، ص 3-4 .

(2) المرسوم التنفيذي رقم 12-230، المؤرخ في 24 ماي 2012، المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارة الأجرة الجريدة الرسمية، العدد 33، 2012.

**ثانياً: الحافلة.** تعتبر الحافلة هي مركبة مخصصة لنقل الأشخاص جماعية ضرورة بتجهيزات خاصة بحيث تسمح للركاب التحرك داخلها بسهولة بالإضافة إلى أنها أكثر الوسائل انتشاراً أو استغلالاً في المدن الصغرى والكبرى وعن طاقتها التحميلية فلا بأس بها وهناك عدة أنواع عن الحافلات تختلف في حجمها وطاقاتها التحميلية وفي الطاقة التي تعمل بها وهي:

**1- الحافلة الكهربائية:** تجمع بين مزايا القطار الحضري ذلك أنها تعمل بالطاقة الكهربائية ما يعني أنها ملوثة على عكس الحافلة العادية.

**2- حافلة المستوى العالي من الخدمة:** تسمى أيضاً بالحافلات السريعة هذا النوع من الحافلات يمتاز بخدمات خاصة لكافة الأفراد لمختلف الفئات أيضاً تمتاز بمحطات مزودة بالآلات للإصدار التذاكر ولوحات إعلامية عن حركة الحافلات تعطي المعلومات في الزمن الحقيقي ذلك أنها لها طريق خاص بها فقط أو مسالك محددة لها فقط ولذلك فتكلفة أقل بالمقارنة مع التكاليف التأسيسية للقطار الحضري (سكة الحديد خطوط الكهرباء) وقطار الأنفاق حفر الأنفاق وبناء السكك أي لا يتطلب بنية تحتية خاصة<sup>(1)</sup>.

**ثالثاً: القطار الحضري (تراموي).** الاستثمار فيه يعود إلى سببين الأول كثافة الطلب على هذا المحور، والثاني توفر الأرض المنبسطة وللاحتياج إلى بنية تحتية معتبرة، علاوة على عدم تلوث البيئة يعمل هذا القطار على الطاقة الكهربائية يستخدم عندما تزيد مسافات التنقل عن 2 كلم وتقل عن 10 كلم، يعتبر وسيلة ملائمة للتنقل جماعياً وسرعته متوسطة تفوق سرعة الحافلة الكهربائية لكنها تقل عن سرعة المترو من حيث السلامة والأمان فيحتل المرتبة الثانية بعده<sup>(2)</sup>.

**رابعاً: قطار الأنفاق (الميترو).** وهو من الوسائل الأكثر فعالية يستخدم في المدن الكبيرة وعندما يكون حجم التنقلات يزيد عن 10 كلم، يسير بسرعة أكبر من الوسائل الحضرية الأخرى ولا يستغل حيزاً كبيراً لأنه يسير عبر الأنفاق (إلا نادراً) ويبقى قطار الأنفاق أكثر الوسائل تكلفة في إنجازه وليس في متناول كل البلدان.

(1) عفاف لكحل، المرجع السابق، ص 22.

(2) مرجع نفسه، ص 23.

وعموما تبقى وسائل التنقل الجماعية أكثر نجاعة من التنقل الفردي الخاص من ناحية استهلاك الطاقة كما أنه مساعد على تيسير حركة المرور، وعلى مستوى السلامة المرورية فالتنقل جماعيا يعد أكثر ضمانا مقارنة بالسيارة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: شروط التنقل.

أولاً: السلامة. معناه أن تكون المركبات في حالة جيدة ومجهزة بأجهزة السلامة الضرورية الداخلية وخارجية:

**1-الداخلية:** أن تكون التجهيزات الداخلية من مواد غير حادة حتى لا تسبب جروحا للركاب عن الوقوع عليها أو الاصطدام بها، مثل الأرضية وحواف المقاعد والأعمدة والجدران وغيرها وتوفر المركبة على مقابض ملائمة سقوية وجانبية عافية لعدد الركاب الواقفين وغيرها.

**2-الخارجية:** إن سلامة الركاب لا تقتصر على المركبة وكفاءة السائق الذي يقودها، بل تتعداها إلى محيط المركبة، أي الأماكن التي تنطلق منها والتي تتوقف فيها، حيث يشترط في تهيئتها مراعاة شروط السلامة والأمان، مثل المحطات والمواقف.

**ثانياً: أسعار معقولة.** إن دراسة أسعار النقل الجماعي وتحديدها وفق للقدرة الشرائية لذوي الدخل المحدود، يعد من الشروط الأساسية لتحقيق الهدف المتوخى من هذا النوع من النقل، فزيادة على أنه يتضمن لذوي الدخل الضعيف التنقل يسير، فإنه يشجع الفئات الأخرى على ارتياد وامتطاء مركبات النقل الجماعي بدلا من السيارات الخاصة<sup>(2)</sup>.

**ثالثاً: الراحة والنظافة.** إن توفير وسائل الراحة للركاب، والاعتناء بنظافة المركبات يشجع على استعمال هذا النوع من النقل ويزيد الإقبال عليها.

**رابعاً: احترام التوقيت.** إن ضبط توقيت مناسب لتنقل الركاب، واحترام مواعيد الانطلاق والوصول، يعد عاملا مهما في نجاح هذا النوع من التنقل<sup>(3)</sup>.

(1) عفاف لكحل، المرجع السابق، ص 24.

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق، ص 5.

(3) مرجع نفسه، ص 6.



## الفرع الرابع: محطات النقل.

أولاً: تهيئة محطات لائقة. تهيئة محطات الانتظار والركوب والنزول تهيئة ملائمة ولائقة، تضمن راحة الركاب وتقدم لهم خدمات جيدة يحثهم على الإقبال على وسائل النقل الجماعي.

ثانياً: إقامة محطات ربط. إقامة محطات على مشارف الحواضر الكبرى، وتجهيزها بالمرافق الضرورية، مثل حظائر المكوث الفسيحة والمحروسة، والمطاعم والمقاهي ومتاجر أخرى تلبي حاجيات المسافرين وربط هذه المحطة بمركز المدينة بعدة خطوط وأنماط متعددة من النقل (حافلات حضارية ترامواي، ميتر، سيارات أجرة)، مثل هذه المحطات تخفف الضغط على المدن الكبرى لأن وسائل النقل الداخلية (النقل بين المدن) على اختلاف أنماطها تتوقف في هذه المحطة ومنها يمتطي المسافرون وسائل النقل المعدة لذلك<sup>(1)</sup>.

ثالثاً: تحديث حظيرة النقل الحضري. حيث يتم اقتناء حافلات جديدة مختلفة الأحجام، تتوفر على أحدث التجهيزات تناسب طبيعة المدينة التي تتسم بالمرتفعات والمنحدرات وضيق الشوارع، حيث تستخدم فيها حافلات صغيرة الحجم ذات قوة دفع ملائمة، وتستخدم الحافلات الطويلة المفصلية في الشوارع الفسيحة المنبسطة، كما تم إنشاء مؤسسات نقل حضري مماثلة في المدن الكبرى والمتوسطة عبر الوطن، لها حظيرة مماثلة من حيث النوعية، وهذا على غرار ما تعرفه مخططات النقل في العوامل والحواضر العالمية مثل مدينة باريس التي اعتمد مجلس بلديتها مشروعاً لتطوير النقل عبرها والهدف منه تقليص عدد السيارات الخاصة لضمان سهولة المرور والتخفيف من نسبة الحوادث.

وإذا كانت مخططات النقل تحقق سهولة في المرور وتحافظ على البيئة بالتقليل من التلوث، فإنها كذلك تحقق مستويات عالية من السلامة المرورية، فالقضاء على الاكتظاظ يقلل من الأخطار التي تحدث بمستعملي الطريق<sup>(2)</sup>.

في الأخير تقتضي المادة 6 من القانون 01-13 تكلف الدولة والجماعات المحلية، كل فيما يخصها لاسيما بما يأتي:

- تنظيم ومراقبة الشروط العامة للممارسة نشاطات النقل.
- تنظيم النقل العمومي.
- ترقية البحث والدراسات والإحصائيات والإعلام.

(1) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق، ص 6.

(2) مرجع نفسه، ص 7.

- انجاز أو التكليف بإنجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات الضرورية للنقل .
- التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع والتنظيم المعمول بهما<sup>(1)</sup>

### المطلب الثالث

#### أوقات التنقل

إن أوقات التنقل مهمة في إعداد مخططات التنقل، حيث يوفر العدد الكافي من المركبات (حافلات ترامواي، ميترود...)، في الصباح والمساء مثلا حيث يكفل عدد المتنقلين وللتقليل من الاكتظاظ وضمان قدر من السيولة، يعتمد على توزيع تنقل المركبات على مدار ساعات اليوم، حيث يخصص للتموين بالبضائع أوقات خارج الذروة، وعادة ما تكون ليلا، وغير ذلك من النشاطات التي يمكن برمجتها في الأوقات التي تخف فيها حركة السير<sup>(2)</sup>.

### المبحث الثاني

#### إشارات المرور

على الرغم من أن السيارة تعتبر من أهم مظاهر المدينة، وإحدى منجزات العصر الحديث حيث خدمت وسهلت للفرد معظم احتياجاته، وسهلت الانتقال من مكان لآخر، وساهمت إسهاما مباشرا في رفع المستوى المعيشي للكثير من الأفراد، إلا أنها في نفس الوقت تسبب الخراب والدمار نتيجة لسوء الاستعمال.

إن ازدهار صناعة السيارات وانخفاض أسعارها، نسبيا، شجع الناس على اقتنائها وكثرة استعمالها ما جعل الطرق تكتظ بها، والمدن تختنق بتزايد عددها، ومع استمرار التطور وامتداد العمران، والزيادة المطردة والهائلة في عدد المركبات وحجم حركة المشاة والنقل، كل ذلك أدى إلى ظهور حوادث السير

(1) المادة 06، من القانون رقم 01-13.

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق، ص 4.

وتفانها، الأمر الذي استوجب وضع قواعد لسيورها وضبط شروط استعمالها وتحديد إشارات توجيهية وتحذيرية وإلزامية ورسم مخططات لتنظيم المرور داخل المدن وعبر الطرق التي تربط بينها. إن السير على الطريق عملية معقدة ومتداخلة بين مستخدمي الطريق والمركبات والطرق، مما يجعل عملية توفير السلامة على الطريق تشمل قطاعات عديدة ومتنوعة، وهذا يدعو إلى وجود تنسيق جاء للجهود الوطنية لإدارة السلامة المرورية على الطريق وتنظيمها. ونظرا لأننا نستخدم الطرق في حياتنا اليومية، أصبحنا نميل إلى الاستخفاف بقواعد السير على الطرق وبلافتات وإشارات الطرق التي طورت لتنظيم السير على الطرق وتفاذي وقوع الحوادث. إن الأهداف المتوخاة من عملية تنظيم المرور لا يمكن أن تتحقق إذا لم توضع لها منظومة مراقبة فعالة.

فما هي السياسة المنتهجة في الدولة لضمان سلامة وأمن الطرقات فيما يتعلق بإشارات المرور؟<sup>(1)</sup>

## المطلب الأول

### أنواع إشارات المرور

تعتبر إشارات المرور أحد أهم وسائل السلامة المرورية، نظرا للدور الهام والحيوي الذي تقوم به هذه الإشارات في تنظيم وتسهيل حركة المرور والمركبات، وضمان سلامتها وسلامة المشاة على حد سواء وهي من الوسائل الضرورية التي تساعد السائق على القيادة بصورة صحيحة وآمنة وتوضع إشارات المرور لتوجيه مستعملي الطريق وتزويدهم بالمعلومات اللازمة لمساعدتهم على السياقة في أمان واختيار الاتجاهات والمسالك المؤدية إلى مقاصدهم. وتمثل إشارات المرور صورة إيجابية وسلبية للتحكم في التقاطع، فهي تعطي وسائل متجددة لما يجب عمله من قائدي المركبات والمشاة، وهي تعطي أولويات المرور بالتقاطع وتفصل بين نقاط التصادم وتقلل من فرض وقوع المصادمات<sup>(2)</sup>.

(1) أحمد فنيديس، مداخلة بعنوان إشارات المرور وضمان السلامة والأمان عبر الطرق، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، 16 نوفمبر 2015، ص 2.

(2) المرجع اعلاه، ص 03.

كما تجدر الإشارة أن الجهة التي تضع إشارات المرور محدد في المادة 66 من المرسوم 88-06 الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور، يحدد وزير النقل ووزير الداخلية ووزير الأشغال العمومية بموجب قرار وزاري مشترك الشروط التي تعرض ضمنها إشارات المرور في الطرق حتى يعرف المستعملون التنظيم الذي تصدره السلطة المخولة صلاحية التنظيم<sup>(1)</sup>. وهناك عدة أنواع من الإشارات:

#### الفرع الأول: الإشارات الضوئية.

وهي ثلاثية الألوان لتوزيع أولويات المرور، وتوجيهية لإعطاء معلومات حول حركة المرور مثلا، هذه الإشارات توضع جميعها في جهاز إضاءة واحد ويكون ترتيب أنوار الإشارات الضوئية كالتالي: إذا كانت في وضع رأسي يكون الترتيب من أعلى إلى أسفل أحمر، برتقالي، أخضر، ويجوز تزويد الإشارة بعدسات ذات أسهم خضراء على اليمين بالنسبة إلى اتجاه حركة المرور. ويمكن تصنيف الإشارات الضوئية وفق وظائفها كما يأتي:

#### أولاً: الإشارات ذات الزمن الثابت.

هذا النوع من الإشارات يقوم بتنظيم حركة المرور بالتقاطع بالوقوف والسماح له بالاستمرار في السير تبعاً لمداول الإشارة الضوئية وفق جدول زمني محدد لها مسبقاً وهي تعطي رسائلها بصورة منتظمة<sup>(2)</sup>.

#### ثانياً: إشارات الزمن المتغير وفق الحجم المروري للتقاطع .

عمل هذه الإشارات متنوع تبعاً للاحتياجات المسجلة لحجم المرور أو المشاة الفعلي، ويتم ذلك عن طريق الكابلات أو بالأشعة فوق الحمراء التي يتم تركيبها أعلى أعمدة الإشارة لقياس الضغط المروري في اتجاهها<sup>(3)</sup>.

(1) المادة 66، المرسوم التنظيمي 88-06 المؤرخ في 1988، الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور، الجريدة الرسمية، العدد 3.

(2) عمرو صلاح الدين مجموع، الوسائل الحديثة في تنظيم حركة المرور ودورها في رفع كفاءة المرور بشبكة الطرق، أبحاث الندوة العشرين التي عقدت بالمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب بالرياض من 23-25/02/1987، ص 86 .

(3) مرجع نفسه، ص 87 .

### ثالثاً: إشارات المشاة.

وهي تنشأ بغرض تنظيم سير المشاة في الموقع المنشأ به الإشارة وهي تتكون من إشارتي: سر، وقف.

#### الفرع الثاني: الإشارات العمودية.

وهي عبارة عن ألواح مثبتة بأعمدة على حواف الطرق وهي إما: توجيهية، أو تحذيرية، أو إلزامية.  
أولاً: الإشارات التحذيرية.

معظم إشارات التحذير هي على شكل مثلث متساوي الساقين وهدفها تحذير المارة من حدوث خطر.

#### ثانياً: الإشارات التوجيهية.

معظم إشارات التوجيه دائرية هدفها توجيه مستعملي الطريق.

#### ثالثاً: الإشارات الإلزامية .

تكون العلامة الإلزامية أو الإجبارية على شكل دائري أزرق اللون وفي داخل هذه العلامة أسهم تشير إلى الاتجاه الذي يجبرك أو يلزمك إلى الانعطاف أو الاستدارة<sup>(1)</sup>.

#### الفرع الثالث: الإشارات الأفقية.

هي إحدى أدوات تنظيم المرور، وهي عبارة عن خطوط وعلامات ورسومات هندسية (الأسهم، الكتابة) توضع أو ترسم على الأرض بالدهانات المختلفة ( البيضاء والصفراء) والعلامات العاكسة المثبتة بها ( عيون القط) وهي ذات مدلولات خاصة يلتزم بها سائقي المركبات والمشاة على حد سواء.

وعن أهمية الخطوط على سطح الأرض فإنها توضع لتقسيمه إلى مسارات حتى تلتزم كل سيارة بمسار معين وتكون إما متقطعة أو متصلة لتنظيم السير على الطريق<sup>(2)</sup>.

(1) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق ، ص 9.

(2) مرجع نفسه، ص 9 .

## المطلب الثاني

### الشروط الواجب توفرها في إشارات المرور

من جملة سبل التصدي لظاهرة حوادث المرور الخطيرة تنظيم المرور تنظيماً محكماً، يهدف إلى وضع قواعد لتأمين السير وتهيئة المحيط بكيفية ملائمة للتقليل من النقائص التي تتسبب في ارتكاب مستعملي الطريق لأخطاء ومخالفات تنتج حوادث مؤلمة، لذا وجب التركيز على الشروط الواجب توفرها في إشارات المرور وكيفية وضعها وتوظيفها لتعزيز تدابير السلامة عبر الطرق<sup>(1)</sup>.  
ومن أهم الشروط الواجب توفرها في إشارات المرور ما يلي:

#### الفرع الأول: مبدأ التثمين والتقييم.

هناك اعتقاد منتشر بين غير المختصين في مجال العمل المروري هو أن إشارات المرور تقدم الحلول لمشاكل تنظيم القطاعات مرورياً وكذلك مشاكل الحوادث بها، وكان نتيجة لذلك إنشاء المزيد والمزيد من الإشارات عديمة الفائدة نظراً لعدم استخدامها، بل تؤدي إلى نتائج عكسية، منها التأخير في زمن تصريف حجم المرور بالتقاطعات وزيادة فرص وقوع الحوادث وخاصة الاصطدام من الخلف<sup>(2)</sup>.

فهناك تسلسل في أهمية الرسائل والدلائل المرسلة، فيجب إعطاء الأهمية اللازمة لكل إشارة حسب قيمة دلالتها (خطر، منع، ملتنقى، إتجاه....) وهذا التقييم يتم على مستويين:

- تسهيل عملية إدراك الرسائل المهمة قبل غيرها الأقل أهمية.
- مطابقة الإشارة للواقع بدقة، وعدم المبالغة في استعمال إشارات التحذير والمنع<sup>(3)</sup>.
- إن الاستخدام الزائد لإشارات المرور أو عدم مطابقتها لبرنامجها للواقع الفعلي للحركة المرورية يؤدي

---

(1) الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون، دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، الطبعة الأولى، 2010، ص 116.

(2) عمرو صلاح الدين جمجوم، المرجع السابق، ص 94.

(3) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق، ص 116.

- بالقطع إلى مخالفة الإشارة وعدم احترامها، وهذا يفسر لنا العدد الضخم من مخالفات الإشارة التي ترتكب سنويا (1).

#### الفرع الثاني: مبدأ الوضوح والجلاء.

أن تكون الإشارة واضحة لقراءتها وإدراك مدلولها بسهولة، في كل الأوقات ليلا ونهارا، وفي كل الأحوال الجوية: الضباب، الأمطار...، كما يجب أن تكون الإشارة منصوية في مكان تظهر جليا للسائق دون عناء، بحيث تلفت انتباهه دون الالتفات يمينا أو يسارا، وهذا الضمان تبليغه مدلولها في الوقت المناسب (2).

#### الفرع الثالث: مبدأ التجانس والبساطة.

يجب أن يشار لكل الوضعيات المماثلة بإشارة مماثلة لها نفس الدلالة، وموضوعة بالشروط ونفسها، كما يجب أن تكون الإشارة بسيطة وغير معقدة ليسهل على مستعمل الطريق إدراك مدلولها في الوقت المناسب والتصرف وفقا لما تمليه، أما إذا كانت معقدة فإن مستعمل الطريق يصعب عليه فك رموزها بسهولة، وهذا ما يدفعه إلى بذل جهد، وبالتالي التصرف بغير ما تمليه قواعد السلامة، كأن يخفض سرعة المركبة فجأة للتمكن من قراءة الإشارة، أو القيام بمناورات غير متوقعة وخطيرة (3).

#### الفرع الرابع: الاستمرار في الاتجاه المشار إليه.

إن الاستمرار في الإشارة إلى المقصد المشار إليه سابقا يسمح بتفادي التردد والمناورات الخطيرة في الملتقيات.

(1) عمرو صلاح الدين مجوم، المرجع السابق، ص 95 .

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون، المرجع السابق، ص 117.

(3) مرجع نفسه، ص 117.

### الفرع الخامس: المصادقية.

قبل إنشاء إشارات مرور بالتقاطع يجب إجراء دراسة مسبقة للتأكد من توافر الضمانات الجدية لها والتي تعتمد أساسا على حجم المركبات والمنشأة وعدد حوادث المرور ومعدل تدفق المركبات (1).

من أهم الشروط التي يجب أن تتوفر في الإشارة هو مبدأ المصادقية، أي أن تكون لدلالاتها الصديقة فإذا قابلت السائق إشارة تدل على وجود منعرج خطير مثلا، ثم وجد ذلك المنعرج فعلا بعد أمتار، فإن ذلك يعني أن لهذه الإشارة صفة المصادقية، أما إذا قابلته إشارة تدل على وجود أشغال وتبنيه إلى وجوب تخفيض سرعة المركبة والتحلي بالحذر، ثم لم يجد أية أشغال بعدها أو أن تقابله إشارة تلزمه بعدم تجاوز سرعة المركبة 50 كل/سا، وكانت الطريق بعد هذه الإشارة مستقيمة وفسيحة، أي لم يجد مبررا أو سببا مقنعا بوجوب تخفيض السرعة، فإن السائق بعدد ذلك لا يصدق ما تشير إليه الإشارات ويفقد الثقة فيها، وبالتالي لا يلتزم بدلالاتها (2).

### المطلب الثالث

#### تكامل إشارات المرور وتتابعها

يجب أن تكون إشارات المرور أولا متكاملة وثانيا متتابعة.

### الفرع الأول: التكامل بين إشارات المرور.

إن وضع الإشارات في متلفيات الطرق مثلا، يستوجب أن تكون هذه الإشارات منسجمة ومتكاملة في دلالتها، فإذا وضعت على طريق "أ" عند الملتقى إشارة ترك الأولوية للمركبات الأخرى فيجب أن توضع على الطريق "ب" فإن ذلك يؤدي إلى التردد والتذبذب وهو ما يؤدي في أغلب الحالات إلى وقوع حوادث وهذه الظاهرة غالبا ما نجدها في طرفتنا (3).

(1) عمرو صلاح الدين مجوم، المرجع السابق، ص 94 .

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون، المرجع السابق، ص 117.

(3) الهاشمي بوزيد بوطالبي ، المرجع السابق، ص 118 .



-إن وضع لوحات إرشادية متكاملة مهم جدا لمستعملي الطريق، لأنه يقلل من شعور السائق بالقلق لاستعماله الطريق الخطأ للوصول إلى هدفه، خاصة في الأماكن التي يرتادها الزوار، ويسهل هذا العمل على تحسين تدفق الحركة المرورية (1)

### الفرع الثاني: التابع

إن مدلولات الإشارات تنطبق على مقطع معين من الطريق ولا تكون دائمة وغير منتهية، ومثلا يجد السائق إشارة تمنعه من التجاوز في مقطع تكون فيه هذه العملية خطيرة، فإذا زالت أو انتهت ظروف الخطورة يجب أن توضع إشارة أخرى تلغي منع التجاوز، أو تشير إلى إمكانية محاولة التجاوز، وكذلك بالنسبة لإشارات تحديد السرعة، يجب أن تليها إشارات تلغي هذا التحديد عندما تزول مسبباته (2). ويلاحظ أن هذا الشرط غالبا ما يهمل في طرقتنا، إذ نجد إشارات منع التجاوز ولا تليها إشارات تلغيها رغم زوال دواعيها، وكذلك بالنسبة لإشارات أخرى، وهذا ما يؤثر سلبا على السواق فلا يولون الأهمية للإشارات ولا يلتزمون بدلالاتها، لذا يجب أن تكون منظومة الإشارات دقيقة ومتكاملة وفعالة حتى تحقق الهدف المتوخى منها، وهذا ما يستدعي إيلاء العناية اللازمة لها، سواء من حيث اختيار مادة صنعها، مثل نوع الطلاء أو اختيار الحجم الملائم، أو أماكن تثبيتها، وكذا وجوب صيانتها وتجديدها وتحيينها باستمرار لتكون دائما في حالة جيدة (3).

-إن الدراسات التي جرت على سلوك السواق تؤكد أنهم يعبرون أقل من 10% من وقت السياقة إلى قراءة إشارات المرور، ومعظم وقت السياقة يكرسه السائق لمراقبة مسار المركبة بالنسبة لعناصر الطريق والمستعملين الآخرين، كما أن فك رموز الإشارات يعد عملية معقدة تتطلب بذل جهد ذهني من قبل السائق، وهذا ما يضيع على السواق كثيرا من المعلومات التي تتضمنها الإشارات لاسيما إذ

(1) جمال عبد المحسن عبد العال، الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها، رسالة ماجستير، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض، 1997، ص 33.

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون، المرجع السابق، ص 118.

(3) الهاشمي بوزيد بوطالبي، ص 119 .

زاحمتها اللوحات الإشهارية، لذا يجب أن تكون إشارات المرور متوفرة على كل الشروط لتلفت انتباه السواق فيستوعبوا دلالاتها، ويستفيدوا منها في الحفاظ على سلامتهم<sup>(1)</sup>.

## المبحث الثاني

### هندسة الطرق

إن هندسة الطرق دورا مهما وأساسيا في تنظيم المرور، كذلك حظيت الطرق بالعناية الفائقة لتطوير وتكييفها لتستجيب للمستجدات التي عرفتها حركة المرور بفعل تزايد عدد المركبات، وكثرة استعمالها لشتى الأغراض ومن أهم التقنيات المعتمدة لفك اختناق المرور وضمان سيولته، وتوفير شروط السلامة لمستعملي الطريق تهيئة ملتقيات الطرق ومراقبة الطريق لكن قبل ذلك يجب التطرق إلى مفهوم الطرقات في التشريع الجزائري<sup>(2)</sup>.

### المطلب الأول

#### مفهوم الطرقات في التشريع الجزائري

إذا كانت الإدارة تستعين في ممارسة وظائفها وأداء الواجبات المنوطة بها بالعنصر البشري من الموظفين العموميين وغيرهم من العمال، فإنها لا تستطيع بواسطة هذا العنصر البشري وحده أن تحقق أهدافها، بل لابد لها بجانب هذا الأخير أن تستعين بالعنصر المالي الذي يتمثل في الأملاك العامة ففي بلد مترامي الأطراف ومن أكبر البلدان العربية والإفريقية مساحة مثل الجزائر تكتسي شبكة الطرق أهمية كبيرة تزداد وتتضاعف نظرا لكونها أداة من الأدوات الرئيسية لتحقيق لسياسة الدولة، بعد أن انقلت المهام الجسام كاهلها بسبب تدخلها المتزايد في كافة الأنشطة الاقتصادية، الصناعية، التجارية والزراعية مما لم يكن له مقابل في القرن الماضي فإن كانت شبكة الطرق من الأموال العامة اللازمة لسد نفقات المرافق العامة حتى تتمكن من أداء خدماتها لجمهور المنتفعين، فإنه لابد من توضيح مفهوم الطريق في التشريع الجزائري من خلال الوقوف على تعريفه وتحليل مكوناته في الفرع الأول، فتحديد

(1) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق، ص 119 .

(2) مرجع نفسه، ص 14.

تصنيفاته في الفرع الثاني أما في الفرع الثالث: سنتطرق إلى الطبيعة القانونية للطريق في التشريع الجزائري (1)

### الفرع الأول: تعريف الطريق.

تتضمن المادة 02 من القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 م المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم، فإن الطريق هو ذلك المسلك العمومي المفتوح لحركة المرور، ومن ثم فإن قوام هذا التعريف عنصران الأول إضفاء الصفة العمومية والثاني التخصيص لحركة المرور، أما في المراسيم التنظيمية اقتصر التعريف على تعداد الطرق العامة التابعة للدولة وهي الطرق الوطنية و الطرق السريعة(2).

كما حصر المشرع الجزائري في المرسوم 04-392 المؤرخ في 01 ديسمبر 2004 المتعلق برخصة شبكة الطرق مكونات الطريق العام فنصت المادة 02 من ذات المرسوم على أنه يتضمن الملك العمومي للطرق والطرق السيارة على ما يلي:

**أولاً: الملك العمومي الاصطناعي لشبكات الطرق.** ويشمل على ما يلي:

داخل المجتمعات السكانية: القارة ويضاف إليها الأرصفة في الحدود المعينة في مخطط الإصطناف، أما خارج المجتمعات السكنية يشمل على القارة وتضاف إليها الأجزاء الملحقة بتكوين الطريق كالمنحدرات والحفر والرسوم والمجاري وجدران الدعم والحواشي أو الملاجئ الجبلية ومنشآت التطهير والمنشآت الفنية، التجهيزات الأمنية وإشارات الطرق محولات الربط للطريق السيارة.

**ثانياً: جميع أجزاء الملك العمومي الطبيعي المندمجة ضمن الملك العمومي لشبكات الطرق بموجب إجراءات تعيين الحدود.**

وتتضمن مايلي: حافة الطرق خارج المدن، ملحقات الطريق وتوابعه، ملحقات المنشآت الفنية، المساحات المحددة بمحاولات الربط، المفروسات(3).

(1) جميلة دوار، النظم القانوني للطرق في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون عقاري، المركز الجامعي سوق أهراس، 2007-2008، ص 11.

(2) المادة 02، القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم بالقانون 09-03 المؤرخ في 22 يونيو 2009، الجريدة الرسمية، العدد 45.

(3) المادة 02، المرسوم التنفيذي رقم 04-392، المؤرخ في 01 ديسمبر 2004، المتعلق برخصة شبكة الطرق، الجريدة الرسمية، العدد 678، 2004.

- وتضيف المادة 03 من نفس المرسوم: يتضمن الملك العمومي للطرق والطرق السيارة في مفهوم هذا المرسوم مجموع الطرق السيارة، الوطنية، الولائية والطرق البلدية<sup>(1)</sup> وتجدر الإشارة أنه لا يفهم التعداد الوارد لمكونات الملك العمومي للطريق من خلال شرح المصطلحات الواردة فيه على النحو التالي:
- 1- وسط الطريق: جزء من الطريق يستعمل لمرور المركبات<sup>(2)</sup>.
  - 2- قاعدة الطريق: المساحة التي تستمر وسط الطريق وحافيته وعاء الارتكاز الأرضي.
  - 3- حافة الطريق: شريط أرضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق.
  - 4- الرصيف: حيز مهياً على جانب الطريق لمرور الراجلين، يجب أن يكون أكثر ارتفاعاً من وسط الطريق، ويكون عادة بعيداً.
  - 5- القارة: جسم الطريق المعبد.
  - 6- أرضية الطريق: وتضم جسم الطريق المعبد تضاف إليه الحافة.
  - 7\_ مستحوذة الطريق: وتضم عنصرين هما قاعدة الطريق وأرضية الطريق.
  - 8- جدران الدعم: يساعد في الحفاظ على القارة ومن ثم تسهيل حركة المرور.
  - 9- المنحدرات: ردم ترفع من الطريق في حالة الإنجاز.
  - 10- الحفر: مجاري القنوات المنجزة على الطرق.
  - 11- الملاجئ الجبلية<sup>(3)</sup>.

#### الفرع الثاني: تصنيفات الطرق.

تتوفر الجزائر حالياً على شبكة طرق متعددة الأصناف بطول 104.725 كلم منها 27.376 كلم من الطرق الوطنية و 23975 كلم من الطرق الولائية 35.374 كلم من الطرق البلدية، وعلى هذا الأساس يكون التصنيف الأول مرتبط بمبدأ الإقليمية تتكفل فيه الإدارات المختصة بتحديد مميزات الطرق التابعة لقطاعها، وبناء على هذا يسمى التصنيف الأول بالتعسف الإداري إلى جانب التصنيف

(1) المادة 03، المرسوم التنفيذي رقم 04-392.

(2) المادة 02، القانون رقم 01-14.

(3) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 14 .

الإداري يوجد تصنيف آخر أقره الفقهاء استناد إلى الوظائف المسندة لكل طريق ومنه يسمى هذا التصنيف بالتصنيف الوظيفي (1).

أولاً: **التصنيف الإداري**. يرتبط هذا التصنيف بأنواع الأشخاص العامة، وعلى هذا الأساس يكون التصنيف على الشكل التالي:

**1- الطرق الوطنية:** يجب أن تتوفر في أي قطعة من طريق يقترح للتصنيف في الطرق الوطنية المقاييس الآتية:

- أن يتحمل حركة المرور يومية متوسطة سنويا تتجاوز كثافتها 1500 سيارة في اليوم أو 450 شاحنة ثقيلة.

- أن يربط بين عاصمتي ولايتين.

- أن يكون عرض الزفت 7 أمتار على الأقل (2).

**2- الطرق الولائية:** يجب أن تتوفر في أية قطعة من طريق يقترح للتصنيف في الطرق الولائية المقاييس التالية:

ل يتحمل حركة مرور متوسطة يومية أكثر من 200 سيار.

ل يربط بين مقر دائرتين.

ل أن يكون له طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى الولائية.

ل أي معيار آخر يثبت انتماءه إلى صنف آخر بعد مداولة للمجلس الشعبي الولائي.

**3- الطرق البلدية:** يجب أن تتوفر في أية قطعة من طريق يقترح للتصنيف في الطريق البلدية المقاييس التالية:

ل يؤمن التنقل في التجمعات السكنية الهامة أو يمثل مركز نشاط خاص للبلدية.

ل أن يكون له طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى الولاية.

ل أي معيار يثبت انتماءه إلى صنف آخر بعد مداولة المجلس الشعبي البلدي (3).

ويلخص الجدول التالي معايير التصنيف مع الإجراءات المتبعة في كل تصنيف على النحو التالي:

(1) جميلة دوار، المرجع السابق ص 14.

(2) مرجع نفسه، ص 15 .

(3) مرجع السابق، ص 16 .

تصنيف الطرق العامة

طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي	
-القانون رقم 01-16، المؤرخ في 06 مارس 2016، المتضمن التعديل الدستوري.			النصوص القانونية العامة
-القانون رقم 30/90، المؤرخ في 1 ديسمبر 1990، المتعلق بالأماكن الدولية.			
-المرسوم 80-44 المؤرخ في : 06/04/1980 المتعلق بتصنيف الطرق			
-المرسوم 99-80 المؤرخ في 06-04-1980 المتعلق بتصنيف الطرق في المواد 1-2-3.	- المرسوم 99-80 المؤرخ في 06-04-1980 المتعلق بتصنيف الطرق في المواد 4،8.	- المرسوم 99-80 المؤرخ في 06-04-1980 المتعلق بتصنيف الطرق في المواد 5،6،7،8 .	النصوص المرجعية
-المعدل للمرسوم 80-44 المتعلق بتصنيف الطرق، كل المواد مكرسة للطرق الوطنية.	- التعليمات الوزارية المشتركة رقم 06018 المؤرخة في 11/05/1983 المتعلقة بتصنيف وإلغاء تصنيف الطرق الولائية والبلدية .	- التعليمات الوزارية المشتركة رقم 06018 المؤرخة في 11/05/1983 المتعلقة بتصنيف وإلغاء تصنيف الطرق الولائية والبلدية .	
-المرسوم 91-454 المؤرخ في 23 فبراير 1991 المحدد لشروط إدارة الأملاك الخاصة الخاصة والعامة التابعة للدولة وتسييرها ويضبط كفاءات ذلك .			

		-المرسوم التنفيذي 91-454 المؤرخ في 23 فبراير 1991 المتعلق بجرّد الأملاك الوطنية .	
- يؤمن التنقل في التجمعات السكنية الهامة أو يمثل مركز نشاط خاص للبلدية . - أن يكون طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى البلدية . - أي معايير آخر يثبت انتماءه الى صنف آخر بعد مداولة المجلس الشعبي البلدي .	-حمل حركة مرور متوسطة يومية أكثر من 200 سيارة. - يربط بين مقر دائرتين . - أن يكون له طابع اقتصادي أو سياحي أو مستوى الولاية . -أي معيار آخر يثبت انتماءه الى صنف آخر بعد مداولة المجلس الشعبي الولائي .	-تحمل حركة مرور يومية متوسطة سنويا كثافتها 1500 سيارة في اليوم أو 450 شاحنة ثقيلة . -أن يربط بين مقري ولائتين . - أن يكون ذا عرض على الأقل 7 أمتار .	معايير التصنيف
		إذا كان الجزء لا يستجيب للمعايير المذكورة أعلاه، فهو يحول من صنفه إلى صنف آخر يوجد تحويل تسيير.	التحويل
		إذا كان الجزء لا يستجيب للمعايير السابقة، يفقد تصنيفه ويقصى من قائمة الأملاك العامة للطرق ( لا يفتح للحركة ) يوجد إلغاء التصنيف .	إلغاء التصنيف
-الاقتراح يأتي من المجلس الشعبي	-المجلس الشعبي البلدي أو المجلس	تقرير الوالي مؤس على دراسة تقنية	الإدارات المتدخلة والإجراءات

<p>البلدي أو المجلس الشعبي الولائي.</p> <p>- هذه الاقتراحات يصادق عليها بمداولة المجلس الشعبي البلدي المعني .</p> <p>- مداولة المجلس الشعبي الولائي التي تحمل إلغاء تصنيف طريق بلدي يجب أن يسبقه تحقيق يحضر بناء على طلب المجلس الشعبي البلدي المعني .</p>	<p>الشعبي الولائي إذا كان الجزء تابعا لبلدية واحدة .</p> <p>- المجلس الشعبي الولائي إذا كان الجزء تابعا لبلدتين أو أكثر .</p> <p>- في كل هذه الحالات، هذه الاقتراحات يصادق عليها بمداولة المجلس الشعبي الولائي المعني (مادة 04 من المرسوم (80-99) .</p> <p>- مداولات المجلس الشعبي الولائي التي تحمل إلغاء تصنيف طريق ولائي يجب أن يسبقه تحقيق يحضر بناء على طلب المجلس الشعبي البلدي المعني .</p>	<p>لمديرية الأشغال العمومية أو ديريات الأشغال العمومية إذا كان الإجراء يخص عدة ولايات .</p> <p>- رأي الجماعات المحلية المجلس الشعبي الولائي والمجلس الشعبي البلدي ترسل التقارير إلى وزارة الأشغال العمومية التي تستدعي اللجنة الوزارية المشتركة المختصة بتصنيف الطرق للاجتماع مشكلة من ممثلي الوزارات التالية :</p> <p>- الأشغال العمومية .</p> <p>- الداخلية .</p> <p>- النقل .</p> <p>- المالية .</p> <p>- التخطيط وتهيئة الإقليم .</p> <p>- الدفاع الوطني .</p> <p>- تقرير وزارة الأشغال</p>
--	--	---



		<p>العمومية يرسل إلى الحكومة .</p>	
- نفس الملف	- نفس الملف	<p>-الإشارة في الخريطة للطرق المقترحة للتصنيف مع رقمها الأصلي المقترحة للتصنيف مع رقمها الأصلي .</p> <p>-تعيين النقطة الكيلومترية : البداية، النهاية والوصول .</p> <p>-طبيعة الطريق .</p> <p>- المناطق العمرانية .</p> <p>-الرئيسية التي يقطعها الطريق .</p> <p>-النقل المتوسطي اليومي.</p> <p>- كل معيار آخر مساعد هذا الملف يحضر بعد دراسة تقنية من طرف مديرية الأشغال العمومية أو مديريات الأشغال العمومية.</p>	محتوى الملف
قرار الوالي بعد	قرار وزاري مشترك	-مرسوم تنفيذي.	المصادقة

إرسال الملف من طرف رئيس المجلس الشعبي البلدي المعني.	(الأشغال العمومية، الداخلية) بعد إرسال الملف من الوالي .	قرار وزاري (الأشغال العمومية في حالة الترقيم) .	
--	--	---	--

إضافة إلى الطرق الوطنية التي تعد جزء لا يتجزأ من الأملاك العامة الاصطناعية التابعة للدولة في مجال الطرق، توجد الطرق السريعة التي هي الأخرى تنتمي إلى الدومين العام للدولة، لذلك وجب التطرق إليها على النحو التالي:

أ- **تعريف الطرق السريعة:** يقصد بالطريق السريع طبقاً للمادة 2 فقرة 10 من القانون 01-14 السالف الذكر طريق مفتوح لحركة المرور العامة دون أن يقطعه طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهياة لذلك، ولا يؤدي إلى الممتلكات المتاخمة، ويشمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور، ويمكن استعماله بصفة استثنائية لوسائل النقل الجماعي، ويبين ذلك بصورة متميزة (1) .

2- **خصائص الطرق السريعة:** يصنف في فئة الطرق السريعة حسب المرسوم رقم 85-36 المؤرخ في 23 فبراير 1985 المتضمن تنظيم الطرق السريعة جزء من الطريق المتضمن الأوصاف التالية :

- الطرق المصممة والمنجزة خصوصاً لمرور السيارات .
- الطرق التي لا تؤدي إلى الملكيات المجاورة .
- الطرق التي لا يمكن الدخول إليها من خلال نقاط مهياة لذلك.
- الطرق التي تشمل في اتجاهي المرور على سبل متميزة يفصل بعضها عن بعض شريط ترابي غير مخصص للمرور .
- الطرق التي لا تتقاطع في مستواها مع أي طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر للراجلين (2)

(1) المادة 02، القانون رقم 01-14.

(2) المادة 01، المرسوم التنظيمي رقم 85-36، المؤرخ في 23 فبراير 1985، المتضمن تنظيم الطرق السريعة الجريدة الرسمية، العدد 52، 1985.

3- **إجراءات التصنيف:** يخضع التصنيف في فئة الطرق السريعة إلى الأشكال الخاصة بالطرق الوطنية وتستخرج ضوابط التصنيف من المميزات الواردة أعلاه مع إلزامية استشارة الوزارات المعنية ولاسيما وزارة الدفاع قبل رسم الطرق السريعة المزعم شقها (1) .

4- **شروط الدخول الى الطرق السريعة:** لا تتمتع الملكيات المجاورة بحق الدخول إلى الطرق السريعة، ويمنع المرور فيها على الراجلين والفرسان وأصحاب الدراجات وعلى الحيوانات والعربات المجرورة بوسائل غير ميكانيكية والمركبات ذات الدفع الميكانيكي التي لا تخضع للتسجيل، ولاسيما الدراجات ذات المحرك والمجموعات التي لا يمكنها إن تسير بدون رخصة خاصة حسب قانون المرور، و المركبات التي تقوم بنقل استثنائي، والجرارات الفلاحية ومعدات الأشغال العمومية ويستثنى من ذلك العتاد غير الخاضع للتسجيل أو غير المزود بمحرك التابع للقوات المسلحة (2) .

**ثانياً: التصنيف الوظيفي:** تصنف الطرق العامة أيضا حسب وظيفتها وفقا لما يلي:

- 1- **الطرق الدولية:** وهي الطرق التي تصل القطر بالدول المجاورة.
- 2- **الطرق الرئيسية:** وهي الطرق التي تصل بين مراكز المحافظات اتصالا رئيسيا.
- 3- **طرق التخديم:** وهي الطرق التي تخدم الطرق الدولية والرئيسية .
- 4- **الطرق الموزعة:** وهي إما الطرق التي تصل مراكز المحافظات بمراكز المدن والمناطق التابعة لها، أو الطرق التي تصل مراكز المدن بالمناطق والنواحي.
- 5- **شبكة الطرق الزراعية والري:** وهي الطرق المزفتة أو الترابية التي تخدم الأراضي الزراعية والمنشآت المائية .
- 6- **شبكة الطرق السياحية:** وهي الطرق التي تخدم المناطق السياحية والمواقع الأثرية(3) .

**الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للطرق في التشريع الجزائري.**

باستقراء المعطيات الواردة يمكننا الوقوف على الخصائص التالية:

**أولاً: الطرق من الأملاك الوطنية الاصطناعية:** وهذا بصراحة المادة 16 من قانون الأملاك الوطنية التي جاء فيها : " تشمل الأملاك الوطنية الاصطناعية خصوصا على ما يلي :

(1) المادة 02، المرسوم التنظيمي رقم 85-36.

(2) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 21.

(3) مرجع نفسه، ص 24 .

".... الطرق العادية والسريعة ولواحقها ..."

**ثانياً:** ترتبط بمبدأ الإقليمية: حيث لا تدخل ضمن الأملاك الوطنية العمومية ( الطرقات ) سوى الأملاك التابعة للأشخاص المعنوية المتمتعة بإقليم أي الدولة، الولاية، و البلدية، وبالتالي استبعدت من ممارسة حق الملكية الإدارية المؤسسات ذات الطابع الإداري، وهو ما تؤكدته المادة 2 من قانون الأملاك الوطنية: تشمل الأملاك الوطنية على مجموع الأملاك والحقوق المنقولة والعقارية التي تحوزها الدولة وجماعاتها الإقليمية في شكل ملكية عمومية وتتكون هذه الأملاك الوطنية من:

- الأملاك العمومية التابعة للدولة.
- الأملاك العمومية التابعة للولاية .
- الأملاك العمومية التابعة للبلدية (1).

**ثالثاً:** القابلية للتغيير: يقبل الملك العمومي للطريق أن يكون محلاً لتصرفات القانون العام، ومن هذا القبيل المبادلات بين الأشخاص الإدارية، فهذه المبادلات تعد من أعمال الإدارة والتسيير التي تبقى المال في طائفة الأملاك العامة، فهو إن كان يؤدي وظيفة معينة، فإنه يمكن أن يحول لتحقيق غاية أخرى لكن دائماً في إطار تحقيق أهداف النفع العام، ومن أمثلة ذلك تحويل طريق ولائي إلى طريق بلدي (2).

**رابعاً:** التخصيص لنفع العام: الملك العمومي للطريق شأنه شأن الأملاك الوطنية العمومية يخصص للنفع العام، ويستمد هذا المبدأ أساسه القانوني من نص المادة 688 ق.م بقولها: "تعتبر أموالاً للدولة العقارات والمنقولات التي تخصص بالفعل أو بمقتضى نص قانوني لمصلحة عامة " (3).

**خامساً:** موضوعة تحت تصرف الجمهور : الطرقات من الأسلاك التي يستعملها الجمهور مباشرة دون المرور على المرافق العامة، حيث تنص المادة 12 على ذلك بقولها : " تتكون الأملاك الوطنية العمومية من الحقوق والأملاك المنقولة والعقارية التي يستعملها الجميع والموضوعة تحت تصرف الجمهور إما مباشرة أو بواسطة مرافق ... " (4)

(1) المادة 2، القانون رقم 90-30، المؤرخ في 1 ديسمبر 1990، المتعلق بالأملاك الدولة، الجريدة الرسمية، العدد 72، 1990.

(2) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 25.

(3) المادة 688، الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بأخر تعديل له، بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية، العدد 31، 2007.

(4) المادة 12، قانون الأملاك الدولة.

سادساً : تدخل يد الإنسان في تكوينها : مادام الملك العمومي للطريق ذو طبيعة اصطناعية فإنه ناشئ نتيجة عمل بشري وتهيئة خاصة تتلاءم مع الهدف المسيطر له (1)

سابعاً : إمكانية إلغاء تصنيفها : يمكن أن يستعمل الجمهور الملك العمومي للطريق استعمالاً مباشراً لمدة معينة ثم يقل هذا الاستعمال شيئاً فشيئاً حتى العدول النهائي، ففي هذه الحالة لا فائدة من إضفاء صفة العمومية على هذا المال مادام وجه المنفعة العامة قد انتهى في الواقع العملي، وبناءً عليه ينزل الملك العمومي للطريق إلى مصاف الأملاك الوطنية الخاصة لتتصرف الأشخاص العامة طبقاً للقانون.

كما يمكن أن يتم إلغاء تصنيفه بمقتضى الإجراء القانوني الذي منحه هذه الوصفة في أول الأمر احتراماً لقاعدة توازي الأشكال، لذا فإن تجريد الطرق الوطنية من طابعها العام يكون بمرسوم تنفيذي (2).

ثامناً : منازعاتها معهودة للقضاء الإداري. تكريساً للمعيار العضوي تخضع المنازعات للقضاء الإداري إلا ما استثني بنص. وأخيراً إذا كانت الطرقات حسب نص المادة 16 من قانون الأملاك الوطنية من الأموال العمومية الإصطناعية، فإن إضفاء هذه الصفة يلزم الإدارة المختصة باتخاذ سلسلة من الإجراءات و التدابير لتناولها بالتحليل في المبحث الموالي (3).

#### الفرع الرابع: مواصفات الطريق.

لضمان الوقاية المرورية في الجزائر، لا بد من الأخذ بعين الاعتبار أن صيانة الطرقات تشكل عاملاً مهماً وسبباً للتخفيف من حدة الحوادث المرورية، لذا نجد أن المشرع الجزائري أوكل هذه المهمة إلى الجماعات المحلية، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 81-385 المؤرخ في 26-12-1981 والمحدد لصلاحيات كل من الولاية والبلدية واختصاصهما في قطاع المنشآت الأساسية القاعدية، وتطبيقاً لنص المادة الأولى منه فإنه يتعين على البلدية، على اعتبار أنها من الجماعات القاعدية شق الطريق وجعلها عصرية، وإنجاز جميع الأشغال الكبرى عبر الطرق البلدية، وصيانة أعمدة الإنارة العمومية .

(1) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 26.

(2) عبد الحميد محمد فاروق، التطور المعاصر لنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة 1988، الجزائر، ص 257.

كما أوضحت المادة أعلاه أن على البلدية أن تحدث مصالح تقنية تختص بالقيام بالصيانة الاعتيادية لشبكة الطرقات في البلدية.

وبالرجوع إلى شبكة الطرقات في الجزائر نجد أنها تتركز في الشمال لأسباب تاريخية وأخرى اقتصادية وحالياً تبلغ ما يقارب 108302 كلم من الطرق منها 76028 كلم معبدة 3756 كلم غير معبدة والباقي ممهد، وحسب إحصائيات الدرك الوطني فإن شبكة الطرقات في سنة 2015 تقدر بمجموع خطي 114993 كلم مقسم إلى :

- طرق وطنية 30260 كلم .
- طرق ولائية 23849 كلم.
- طرق بلدية 59408 كلم .
- الطريق السيار 1041 كلم .
- الطرق السريعة والإجتناوية 435 كلم .
- عدد المنشآت 4910 منشأة<sup>(1)</sup>.

وبناء على ذلك فإنه على الدولة بمنشآتها، وفي سبيل تجسيد استراتيجية السلامة المرورية المطبقة عالمية أن تسعى جاهدة لصيانة طرقاتها المتهترئة، والتي تساهم بشكل كبير في الحوادث المرورية وتحصد الكثير من الأرواح سنويا، فهي تتسم بكثرة الحفر والمطبات على الطريق والإبطاء في معالجتها وعدم توافر المساحات والحدائق العامة والملاعب بشكل كاف، مما يضطر للعب في الشوارع، فضلا عن ذلك فالمهملات، فالكثير منها أنجز دون مراعاة لأدنى الشروط الفنية، مع غياب ما يدل عليها، وما يميزها خاصة أثناء السياقة الليلية مما يتسبب في وقع الكوارث لذا ينبغي أن يراعى في إعداد المشروع العام لإنشاء شبكة طريق جديدة حجم السير اليومي والمستقبلي لذا وجب على الجماعات المحلية تصنيف الطرقات من حيث كونها طرق رئيسية أو فرعية حتى يمكن تحديد السرعة التصميمية، وموازنة بعض العوامل لأهمية الطريق وحجم وخصائص المرور والتضاريس والميزانية المتاحة لصيانتها.

وجدير بالذكر أن أسباب الصيانة تختلف منها ما يعود إلى خلل في التربة أو خلل في التنفيذ أو لكسر في قساطل التصريف الصحي أو إثر حوادث السير، لذا فإنه عند القيام بالصيانة لا بد من الأخذ بعين

---

(1) المادة 01، المرسوم التنفيذي رقم 81-385، المؤرخ في 26-12-1981، والمحدد لصلاحيات كل من الولائية والبلدية واختصاصهما في قطاع المنشآت الأساسية القاعدية، الجريدة الرسمية، العدد 52، 1981 .

الاعتبار ما يوجد تحت الطرقات من تمديدات كهربائية وأنابيب مياه والصرف الصحي، وخطوط وطبيعة الطرق الترابية، لأنها في الأخير تعالج لضمان أمان وراحة السائقين خاصة ومستعملي الطريق عموماً<sup>(1)</sup>.

## المطلب الثاني

### تهيئة الطرق وهندستها

تتفق الدراسات التي تناولت بالتحليل العوامل المؤدية إلى حدوث الحوادث المرورية في أنها ترجع إلى ثلاث عوامل رئيسية وهي السائق والسيارة والطريق، وتجدر الإشارة أن الدراسة تنصب بصفة جوهرية على العامل الثالث من هذه العوامل ونعني به الطريق أن هذه الأخيرة تكون العمود الفقري لشبكة النقل العامة في أي دولة من الدول فإن جانب هام من النفقات العامة يوجه إلى إنشاء هذه الشبكة وتطويرها بصفة مستمرة وصيانتها حيث أصبحت شبكات الطرق التي توفرها الدول على أراضيها أحد عوامل حسابات درجة تقدمها وحضارتها وتقدر اهتمام الدول بمتابعة واستمرار وتطوير شبكة طرقها على عدد من تزايد كثافة المرور عليها، وتزويد هذه الطرق بالتوسعات الكافية لاستيعاب هذه الكثافة بكفاءة تدخل أيضا ضمن مؤشرات اهتمام هذه الدول بالحفاظ على أرواح مواطنيها والطرق باعتبارها أداة تحرك مسارات السيارات والبشر ترتبط عوامل سلامة المرور عليها بشدة بكثافة حركة المرور عليها سواء من السيارات أو من البشر وكلا العاملين (السيارات و البشر) لا يتوقف نمائوه وتزايد تعداده، كما أن الطريق يعد أحد العناصر الخمس الرئيسية للنظم التقنية للنقل وترتبط الطرق بتصميم المركبات و طاقة المحركات<sup>(2)</sup>.

(1) محمد الصغير بعلي، مداخلة بعنوان حدود السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالم، 16 نوفمبر 2015، بدون صفحة.

(2) إبراهيم بن محمد بن إبراهيم الزرير، القدرة الاستيعابية للطرق وتجهيزاتها وعلاقتها بالحوادث المرورية بمنطقة القصيم، رسالة ماجستير، العلوم الشرطية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، الرياض، 2003 ص 41-42-43 .

### الفرع الأول: التهيئة الهندسية للطريق.

أولاً: التصميم الهندسي: يقصد بالتصميم الهندسي للطرق البنية التي يضعها المهندس للطرق وفق سياسة مرورية تضعها القوانين و التنظيمات كـ بعض التقاطعات ونظام الفصل بين السيارات أو بين السيارات والمشاة وضيق أو وسع الطريق أو الدورانات أو زوايا الدخول إلى التقاطع والتصميم العام للتقاطع وغيرها (1).

ثانياً: البيئة العامة للطريق: يقصد بالبيئة العامة للطريق البيئة العامة للموقع كمباني أو الأكشاك أو الأشجار أو لافتات الدعاية أو العربات الواقفة أو الباعة المتجولين وما إلى ذلك، كذلك وجود الحفريات التي لم يعاد رصفها والحفر الصغيرة، وهناك حالات بيئية أخرى كالطقس والأتربة والأهوية والغيوم (2).

ثالثاً: إضاءة الطريق. تكون الطرق مضاءة حسب تصميم معين للسير ليلاً بالسرعات المطلوبة دون أن تشكل خطراً على المشاة وراكبي الدراجات حتى الذين لا يستعملون مصابيح واضحة، إلا أن الرؤية أحياناً لا تصل إلى الوضوح الكافي خصوصاً للسائقين الذين لهم بعض العجز في النظر، لكن بدرجة لا تمنعهم من ممارسة قيادة السيارات ويكون القصور أحياناً من تعطيل بعض مصابيح ( لمبات) الإضاءة مما ينتج عنه نقاط مظلمة بالنسبة للمستوى العام للإضاءة بالطريق أو قد يكون القصور في التعميم الأساسي للإضاءة من حيث المسافات بين الأعمدة أو ارتفاع الأعمدة أو قوة المصباح (المبة) أو نوعها أو غير ذلك (3).

وتحليلاً لنص المادة 52 من المرسوم 88-06 المؤرخ في 1988 يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور انه يجب على سائقي المركبات أن يستعملوا أثناء السير في الليل أو في النهار عندما تكون الرؤية غير كافية للأضواء الآتية:

- 1- أضواء الطريق: يجب بصورة عامة استعمال أضواء الطريق.
- 2- أضواء التلاقي: يجب استعمال أضواء التلاقي دون أضواء الطريق في الحالات الآتية:

(1) عمر عبد النبي، المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، الندوة العربية و الدولية لتجارب العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص 93 .

(2) مرجع نفسه، ص 95 .

(3) مرجع نفسه، ص 96.



أ- إذا كانت المركبة قد تبهر مستعملي الطريق الآخرين لاسيما عندما تتأهب للملاقاة مركبة أخرى أو عندما تتبع مركبة أخرى على مسافة قريبة إلا إذا كانت تقوم بمناورة التجاوز<sup>(1)</sup>.  
يجب استبدال أضواء التلاقي بأضواء الطريق مسبقا وبوقت كاف حتى لا يعاق تقدم مستعملي الطريق الآخرين.

ب- عندما تتخفف الرؤية بسبب من الأحوال الجوية، لاسيما في حالة الضباب والمطر وتساقط الثلوج أو الزوابع الرملية، إلا انه يمكن إشعال أضواء الطريق بصفة متعاقبة في الحالات السابقة كومضات إنذار خاصة لمستعملي الطريق الآخرين تبررها أسباب الأمن، لاسيما وقت القيام بمناورة التجاوز يمكن أن تستعمل أضواء التلاقي في آن واحد مع استعمال لأضواء الطريق .

ج- عندما تسير مركبة في منطقة سكنية أو خارجها، على طريق سير بصفة دائمة وكانت هذه الإنارة تمكن السائق من رؤية الطريق على مسافة كافية تستعمل أضواء التلاقي أو أضواء إعلان الوضعية .  
3- أضواء إعلان الوضعية: يجب إشعال أضواء إعلان الوضعية في آن واحد مع أضواء الطريق أو أضواء التلاقي ويجب إشعالها في الحالات الآتية:

- في آن واحد مع أضواء التلاقي إذ لم توجد إحدى نقاط اللوحة التي توجد بها هذه الأضواء على مسافة تقل عن 400 م من حافة عرض المركبة.

\_ في آن واحد مع أضواء الضباب في جميع الحالات .

4- يمكن أضواء الضباب الأمامية أن تعوض أو تكمل أضواء التلاقي في حالة الضباب أو تساقط الثلج أو أمطار غزيرة، ويمكنها أن تكمل أضواء الطريق خارج المناطق السكنية في الطرق الضيقة والملتوية ماعدا في الحالات التي يجب فيها أن تعوض أضواء التلاقي أضواء الطريق، لا يجوز استعمال ضوء الضباب أو أضوائه الخلفية إلا في حالة الضباب أو تساقط الثلوج .

5- لا يمكن إشعال أضواء السير إلى الخلف إلا للرجوع إلى الوراء.

6- أضواء أخرى يجب على السائق أن يشعل ما يأتي:

- الأضواء الحمراء الخلفية .

- ضوء أو أضواء إشارة لوحة الترقيم الخلفية<sup>(2)</sup>.

- ضوء أو أضواء الإنارة لوحة الترقيم الخلفية.

(1) المادة 52، المرسوم التنظيمي رقم 88-06.

(2) المادة 52، المرسوم التنظيمي رقم 88-06.

- أضواء الحجم (أضواء الازدحام) إذا كانت المركبة مزودة بها تطبيقاً للمادة 104 من هذا المرسوم.
- أضواء إعلان وضعية المقصورات عندما تكون مزودة بها تطبيقاً للمادة 104 من هذا المرسوم (1).
- رابعاً: العلامات والتخطيط الأرضي.** دور العلامات والتخطيط الأرضي أساسي في تنظيم المرور وتأمين السلامة، وعدم وجود العلامات التحذيرية أو علامات الأولوية قد يكون السبب المباشر لتصرف غير سليم ربما يؤدي إلى حادث كما أن غياب التخطيط الأرضي في المواقع العامة كمخارج ومدخل الجسور، و الفصل من اتجاه واحد إلى اتجاهين وأماكن عبور المشاة... الخ قد يكون سبباً في عدد من الحوادث، كذلك في هذا المجال يمكن أن نضيف كسبب للحوادث غياب الحواجز أو عدم رؤيتها ليلاً وكذا علامات تحذير الطريق (2).
- خامساً: سمكات طبقات الرصف.**

1- عامة: تشمل عملية التصميم الاستثنائي للطريق اختيار نوع وتحديد سماكات طبقات للبقاء الرصف المناسبة اللازمة لتحمل الأوزان المرورية المحورية للمركبات التي تسير على هذه الطرق وتقسّم طبقات الرصف إلى نوعين رئيسيين النوع الأول هو الرصف الصلب، الذي يتكون من طبقات من الخرسانة الأسمنتية المطلوبة في الموقع أو مسبقة الصب أو من العناصر الخرسانية مسبقة الصنع يتم تنفيذها فوق طبقة القاعدة أو طبقة ما تحت الأساس أو الركامية، أما النوع الثاني وهو الأكثر استخداماً وهو الرصف المرن ويتكون من عدة طبقات من الخلطات الإسفلتية وطبقات الأساس وما تحت الأساس الركامية وطبقة القاعدة.

2- تحديد سماكات طبقات الرصف حسب التصنيف يتم تحديد وحساب سماكات طبقات الرصف باستخدام العديد من الطرق، وتعتبر طريقة اتحاد مسؤولي النقل والطرق في الولايات المتحدة الأمريكية الأكثر انتشاراً في العالم، من أجل حساب سماكات طبقات الرصف باستخدام هذه الطريقة، يلزم توفر مجموعة من المعلومات التصميمية مثل العمر التصميمي، والأحمال المحورية المرورية المفردة المكافئة و التراكمية خلال العمر التصميمي، والعوامل البيئية وقدرة تحمل التربة أو الطبقة الترابية مثل نسبة تحميل كاليفورنيا أو معامل المرونة وغيرها (3).

(1) المادة 52، المرسوم التنظيمي رقم 88-06.

(2) عمر عبد النبي، المرجع السابق، ص 97.

(3) مرجع نفسه، ص 98.

## الفرع الثاني: تهيئة ملتقيات الطرق.

أولاً: **التقليل من التقاطعات.** أن من أخطر أجزاء الطريق التي تتزايد فيها احتمالات وقوع الحادث المروري النقاط التي يلتقي فيها طريقين أو أكثر في نقطة تقاطع تكون ملتقى للسيارات ذات اتجاهات مرورية مختلفة وهو عامل يترتب عليه احتمال قوي لتصادمها حيث لا يعرف كل سائق مشارك في المرور في هذه النقطة مقاصد السائق الآخر وقد تتضارب المناورات التي يقوم بها لتفادي التصادم فتكون سبب في وقوعه، وقد أثبتت الدراسات أن نسبة معتبرة عن حوادث السيارات قد حدثت في نقاط تقاطع الطريق لذا يجب التقليل من هذه التقاطعات (1).

وبالنسبة للتقاطعات التي تكون على مستوى واحد من الطريق تجد انه إذا قلت زاوية التقاطع وتراوحت بين 10 إلى 25 درجة فإن التقاطع يكون خطيراً تزداد فيه الحوادث أما إذا ازدادت زاوية التقاطع وتراوحت من 30 إلى 90 درجة فإنها تكون تقاطعات مثالية توفر السلامة المرورية، ويؤثر الشكل الهندسي للتقاطع على درجة تأثيره السلبي في تحقيق السلامة المرورية حيث أن إبدال التقاطع المتعامد بتقاطعين منفصلين يؤدي إلى تسهيل حركة المرور ويزيد درجة الأمان الذي يوصى معه بتجنب التقاطعات المتعامدة ومن أخطر التقاطعات التي يكثر فيها وقوع الحوادث ويحتاج الأمر فيها إلى تعديل لشكل التقاطع، التقاطع الواعي الذي لا تنظم المرور فيه أي إشارات ضوئية حيث اختص بها نسبة 15 % من حوادث المرور وذلك بسبب محاولة سائقي السيارات لإشارات بالمرور أو بسبب انحجاب الرؤية أو سوء تقدير مسافة الانعطاف (2).

وتحليلاً للمواد من 30 من المرسوم 06-88 المؤرخ في سنة 1988 الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور نستنتج التدابير المرورية التي تحول دون وقوع الحوادث حيث يجب على كل سائق مركبة أو حيوانات يقترب من تقاطع طرق أن يتأكد من أن الطريق الذي سيقطعه فارغ وإن يسير بسرعة معتدلة وإن يعلن اقترابه عند الضرورة (3).

تقتضي المادة 36 من المرسوم التنظيمي 06-88 الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور تعيين التقاطعات بقرار من وزير الأشغال العمومية بالنسبة للطرق المصنفة ذات حركة المرور الكبيرة، إذا كانت تقع خارج المناطق السكنية وبقرار من الوالي، إذا كانت تقع في المناطق السكنية بقرار من

(1) إبراهيم بن محمد بن إبراهيم الزرير، المرجع السابق، ص 73.

(2) مرجع نفسه، ص 74.

(3) المادة 30، المرسوم التنظيمي رقم 06-88.

الوالي بالنسبة للطرق الولائية إذا كانت تقع خارج المناطق السكنية بقرار من رئيس المجلس الشعبي البلدي بالنسبة لكل الحالات الأخرى<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: التجاوز والتلاقي:

تقضي المادة 20 من المرسوم 06-88 المؤرخ في سنة 1988 الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور يتم التلاقي عن اليمين والتجاوز عن اليسار<sup>(2)</sup> أي حسب المادة 21 من المرسوم 06-88 يجب على سائق، في حالة التلاقي أن يلزم الجانب الأيمن من الطريق قدر ما يسمح له بذلك وجود مستعملين آخرين، وعليه أن يمنح الأسبقية لحركة المرور الآتية من الاتجاه المعاكس في حالة وجود عائق وسط الطريق الذي يسلكه ويجعل التلاقي أمراً عسيراً إذا تبين أن التلاقي صعب في الطرق الجبلية وفي الطرق ذات الانحدار الكبير، فإنه يجب على المركبة النازلة أن تتوقف عن الأولى في الوقت المناسب، وإذا اتضح أنه من المستحيل التلاقي دون أن تضطر إحدى المركبتين بالسير إلى الخلف فإن وجوب هذا التراجع يفرض على المركبات المنفردة بالنسبة لمجموع المركبات، وعلى المركبات الخفيفة بالنسبة للمركبات الثقيلة، وعلى الشاحنات بالنسبة للحافلات، وفي حالة تلاقي مركبات من صنف واحد فإن سائق المركبة النازلة هو الذي يتراجع للوراء، إلا إذا كانت عملية السير إلى الوراء أسهل بكثير على سائق المركبة الصاعدة، لاسيما إذا كان هذا الأخير قرب مكان متسع للاجتناب<sup>(3)</sup>.

أما بالنسبة للتجاوز تقضي المادة 22 من المرسوم 06-88 يجب على السائق أن يتأكد قبل التجاوز عن اليسار من إمكان القيام بذلك دون خطر وعليه أن يتأكد أيضاً مما يأتي:

- 1- إمكانية استعادة مكانه ضمن التيار العادي لحركة المرور دون إعاقتها .
- 2- إمكانية القيام بالتجاوز في وقت قصير كاف، نظراً لسرعة المركبتين النسبية.
- 3- تنبيه مستعمل الطريق الذي يسير أمامه و كذلك الذي يسير خلفه باعتزامه التجاوز مع مراعاة الأحكام التي يمكن النص عليها داخل المناطق السكنية و المتعلقة بمنع استعمال المنبهات الصوتية.

4- التأكد من عدم شروع أي سائق يسبقه أو يلحقه في عملية التجاوز .

(1) المادة 36، المرسوم التنظيمي رقم 06-88.

(2) المادة 20، المرسوم التنظيمي رقم 06-88.

(3) المادة 21، المرسوم التنظيمي رقم 06-88.

5- الابتعاد بقدر كاف نحو اليسار حتى لا يحتك بالمركبة التي يجتازها وعدم الاقتراب جانبيا في كل الأحوال بأقل من 50 سنتمتر من راجل أو دراجي أو فارس أو حيوان.

كما تجدر الإشارة انه لا يجوز للسائق وقت التجاوز أن يسلك النصف الأيسر من الطريق إلا إذا كان لا يعوق السير في الاتجاه المعاكس (1).

**ثالثاً: الملتقيات الدائرية :** إن تجربة إقامة الملتقيات الدائرية أثبتت نجاعة هذا النمط، فهو زيادة على انه يساعد على سيولة المرور، يشكل أداة فعالة في فرض تخفيض السرعة، بشرط أن يكون تصميمه وفقاً للمقاييس العالمية، وأن يكون أسبقية المرور فيه للمركبات السائرة داخل المدار، وأن يؤخذ هذا المبدأ في جميع هذا النوع من الملتقيات، فعدم التقيد بالمقاييس العالمية وعدم توحيد مبدأ الأسبقية تنجر عنه سلبيات كثيرة وهذه السلبيات مازالت موجودة في بعض ملتقياتنا، الأمر الذي يؤدي إلى ارتباك السواق وترددهم وأحجامهم عند الاقتراب من هذه الملتقيات، مما يجعل دورها عكسياً (2).

**رابعاً: الأطواق والمحاور الكبرى:** للتغلب على أزمة انسداد حركة السير واكتظاظها، يعمد في تخطيط المدد إلى إقامة أطواق حول الحواضر الكبرى، وهي عبارة عن طرق مزدوجة متعددة المسالك تحيط بالمدينة وتربطها بمركز المدينة عدة طرق محورية فسيحة تسمح بدخول المركبات وخروجها بسهولة، وتضمن سيولة الحركة (3).

### الفرع الثالث: متطلبات المشاة والمركبات الخاصة.

تتميز الطرق ومراكز المدن بوجود تداخل بين حركة بين حركة مستخدمي الطريق من المشاة وبين حركة مرور المركبات، وقد يؤدي هذا التداخل إلى وقوع حوادث مرور وتأخير في الرحلات وزيادة في الاختناقات المرورية، وتتداخل حركة المركبات مع حركة المشاة على جانبي الطريق (الأرصفة) أو عند معابر المشاة خلال تنقلهم من منازلهم إلى أماكن العمل والدراسة والترفيه والتسوق، ويتطلب هذا التداخل وضع تصميم مروري يضمن سلامة المشاة ويوفر شروط حركة انسيابية آمنة ومريحة، من

(1) المادة 22، المرسوم التنظيمي رقم 88-06.

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق، ص14.

(3) مرجع نفسه، ص15.

خلال التنظيم المناسب للحركة وتنفيذ أرصفة المشاة، ومميزات عبور الطريق والحواجز الوقائية والإشارات الجانبية (1).

**أولاً: أرصفه المشاة:** يجب تصميم أرصفة المشاة بحيث توفر شروط حركة آمنة و مريحة للمشاة، وعند وضع بعض العوائق على الأرصفة، فإن ذلك يجب أن يتم بحيث يكفي الفراغ المتبقي حركة المشاة، ويجب كذلك مراعاة الشروط والمتطلبات المتعلقة بحركة ذوي الاحتياجات الخاصة (2).

حيث من أهم عوامل تحقيق السلامة المرورية للمشاة الذين يستخدمون الطريق ضرورة إنشاء أماكن تخصص لعبور المشاة بين جانبي الطريق وقد أثبتت الدراسات تزايد حوادث المرور في الطرق التي لا توجد فيها أماكن مخصصة لعبور المشاة، وقد أشارت الدراسات أيضا إلى أن ارتفاع هذه النسب يرجع إلى اختلاط حركة مرور السيارات ومرور المشاة على الطريق بصورة عشوائية لا يحكمها تنظيم مروري محدد ولمعالجة هذا الوضع فقد اهتم مصممو الطرق باتخاذ عدة إجراءات عامة كما يلي :

-إنشاء أرصفة على جانبي الطريق إذا زالت كثافة مرور السيارات به .

-تخفيف كثافة المرور على الطرق التي تزداد فيها كثافة مرور المشاة وذلك من خلال تحويل حركة المرور إلى الطرق بديلة اقل ازدحاما.

-تنظيم أماكن خاصة لعبور المشاة للطرق تكون مختارة أو تلك القريبة من وسائل النقل والمناطق التجارية والمدارس.

ويقتضي عن الأسلوب إدخال تعديلات جديدة على مواقع وتصميم للمحلات التجارية والمدارس بحيث تتاح مساحات أرضية واسعة أمامها تخصص للمشاة في المناطق و هو ما يتطلب تعديل المسطح لبعض الشوارع ، وبالنسبة لتنظيم حركة المشاة في المناطق التجارية التي تزدحم عادة بالمتسوقين يتم تخصيص طرق بأكملها لاستخدام المشاة ويمنع فيها مرور السيارات، ولاشك أن تنظيم حركة مرور المشاة وفصلها عن حركة السيارات بالطريق يؤدي إلى تحسين انسياب المرور على الطريق والذي يشكل المشاة أهم عائق له، وباستبعاد المشاة ترتفع القدرة الاستيعابية للطرق (3).

**ثانيا: ممرات عبور وتأمين المشاة :** يجب تحقيق المتطلبات التالية :

(1) عمر عبد النبي، المرجع السابق، ص99.

(2) مرجع نفسه، ص100.

(3) مرجع نفسه، ص102.

- تخصيص ممرات خاصة بعبور المشاة عند الإشارات الضوئية لتمكينهم من الانتقال بين طرفي الطريق، وتتميز هذه الممرات بالعلامات الأرضية (الدهان) أو العلامات البارزة (ممر من البلاط الخاص)، كما يجب وضع اللوحات والإشارات الدالة على وجود معابر المشاة، أما أشكال وأبعاد اللوحات والعلامات فيجب أن تتوافق مع الدليل الموحد لوسائل التحكم المروري الصادر عن وزارة النقل.

-تخصيص معابر خاصة للمشاة في مناطق غير مواقع الإشارات الضوئية مثل المدارس والمساجد ومناطق الترفيه والمجمعات التجارية (1) .

**ثالثاً: الحواجز الواقية:** يجب تحقيق المتطلبات التالية:

-تركيب حاجز معدني بين حافة الطريق وحافة رصيف المشاة لضمان توجيه المشاة إلى مناطق العبور المحددة قرب الإشارات الضوئية أو المناطق المخصصة للعبور.

-تركيب حواجز واقية قرب بوابات المدارس لضمان سلامة الطلاب عند خروجهم من مدارسهم وتوجيههم إلى مناطق العبور المخصصة لذلك (2) .

**رابعاً: اللوحات واللافتات الإرشادية للمشاة والمركبات:** يجب تحقيق المتطلبات التالية:

-توضع اللافتات المرورية في الأماكن المناسبة حتى تعطي السائقين الرسالة المرجوة حول مناطق عبر المشاة، كما توضح للمشاة المناطق المخصصة للعبور.

-يجب تنفيذ هذه اللوحات هذه اللافتات كما يجب الالتزام بالدليل الموحد لوسائل التحكم المروري الصادر عن وزارة النقل (3) .

**خامساً: تنظيم المرور عبر الأحياء السكنية.** تقع العديد من الطرق داخل المناطق السكنية وفي هذه الطرق يتداخل مرور السيارات العابرة لهذه المدن مع المرور المحلي لسيارات سكان المدينة، كما تتداخل مرور الكتل السكنية من البشر مع مرور السيارات خاصة إذا كانت المدن من المناطق السكنية الضخمة، بالإضافة إلى أن مثل هذه الطرق قد يساء تخطيطها فتتداخل فيها المباني السكنية والمناطق التجارية بصورة يتزايد معها احتمالات وقوع الحوادث المرورية، وقد ثبت من الدراسات أن ظاهرة سوء شبكة الطرق بالمناطق السكنية يشكل ظاهرة واضحة في الدول النامية حيث أخذ عدد

(1) عمر عبد النبي، المرجع السابق، ص103.

(2) مرجع نفسه، ص104.

(3) مرجع نفسه، ص105.

ضحايا الطرق في التزايد بسبب عدم قدرة الشبكات القديمة على استيعاب التزايد المطرد في عدد السيارات والبشر المستخدمين لهذه الطرق وتنتشر هذه الطرق في مخططات هندسة الطرق القديمة حيث يختلط المارة مع السيارات في المرور عليها ونظرا لما أثبتته الدراسات من انخفاض السلامة المرورية فإن تعديل هذه الطرق هندسيا أصبح يدعم اكتافها بحواجز حديدية تمنع اختراق المارة من المشاة لشارع الطريق وزوده في عديد من المواقع بأنفاق أرضية تسمح للمارة العبور من خلالها كما زودت أيضا جسور علوية لاستخدام المشاة و جميعها مسكنات قللت بنسبة ما من عدد الحوادث وزادت من مستوى السلامة (1).

ولكن الحل الأمثل لإعادة تصميم طرق المدن أتجه إلى إنشاء طرق دائرية تستخدمها السيارات العابرة التي لا تحتاج إلى دخول المدن وذلك في مناطق بعيدا عن المناطق المأهولة بالسكان ويلتف حول المدينة ويغادرها دون أن تخترق السيارات العابرة لمركز المدينة وهو أسلوب ثبت نجاحه في التقليل من حوادث المرور على الطريق، ومن أهم وسائل زيادة عوامل السلامة للطرق الممتدة في المناطق السكنية دعمها بالعديد من لوحات تحذير لتهيئة السرعة ومنع الانتظار وجعل معظم اتجاه المرور فيها اتجاهها واحد بالإضافة إلى تكثيف إشارات المرور الضوئية بها فضلا عن محاولة تنظيم اتجاهات المرور لاستغلال حالات المرور المتاحة بكل طريق حيث يخصص بعضها لمرور سيارات النقل أو النقل العام والبعض الآخر للسيارات المستخدمة للسرعات الكبيرة وتبادل حركة المرور على هذه المسارات حسب ساعات الذروة ورغم جدوى هذه الحلول إلا أنها لم تقضي على مشاكل المرور بهذه الطرق حيث أن عالم تخرج عن كونها مسكنات وليست حلولا جذرية لمشاكل المرور (2).

**سادساً: تخصيص مسار لبعض وسائل النقل البطيء.** نتيجة لبطء التطور الحضاري في مجال النقل الداخلي بالمدن في الدول النامية نلاحظ استمرار استخدام المواطنين في هذه المدن للعديد من وسائل النقل البطيء، مثل العربات التي تجرها الدواب فضلا عن استخدام الحمير والجمال في حمل ونقل البضائع وهي وسائل تؤدي بسبب بطئها إلى إعاقة حركة المرور إذا اشتركت مع السيارات في استخدام نفس الطرق وينطبق هذا الوضع أيضا على بعض وسائل النقل الآلية مثل الدراجات الهوائية ولمعالجة اختناقات المرور الناجمة عن هذه الوسائط البطيئة والتي تؤدي بالتبعية إلى نقص القدرة الاستيعابية للطرق فإن أنظمة المرور في بعض الدول النامية لجأت إلى منع مرور هذه الوسائل في

(1) إبراهيم بن محمد بن إبراهيم الزرير، المرجع السابق، ص 75 .

(2) مرجع نفسه، ص 76 .



أماكن محددة حتى لا تعوق في بعض مرور السيارات فيها أو بتخصيص حارات معينة لاستخدام هذه السوائل فقط بالصورة التي يفصل بها مرور هذه الوسائل عن مرور السيارات ذات السرعة العالية . وفي كثير من الأحيان لا يسمح بمرور هذه الوسائل البطيئة خلال ساعات الذروة أو يقصر استخدامها للطرق في الساعات المتأخرة من الليل والتي تخلو فيها الطرق عادة من الكثافة المرورية (1).

### المطلب الثالث

#### مراقبة الطريق

يتطلب رفع مستوى السلامة المرورية حدوث تعاون وثيق وتنسيق دائم وتوحيد لجهود عديدة من الجهات بحيث تحدد مهام كل منها حتى لا تحدث ازدواجية أو تضارب في الأداء، وبحيث تسعى كل جهة من خلال مهامها واختصاصاتها إلى المساهمة مع الجهات الأخرى في ترسيخ هذا المبدأ وخاصة في ظل وحدة الهدف الذي تسعى جميع الجهات إلى تحقيقه، وتعد مراقبة المرور من القواعد الضرورية للسلامة المرورية مما يؤدي إلى السيولة المرورية من حيث التوجيه والتنبيه والإعلام باستخدام الأجهزة الالكترونية (2)

#### الفرع الأول: أجهزة المراقبة وأدوات القياس.

إن استخدام الأجهزة الالكترونية مثل جهاز قياس السرعة (الرادار) أو أجهزة كاميرا الضبط المروري كان لها تأثير إيجابي في عمليات الضبط، وفي هذا الميدان جهزت مصالح الأمن الوطني بالوسائل والإمكانات المتطورة التي تسهم في تمكين العناصر من أداء المهام وتمثل فضلا عن عدد الدوريات الراكبة المستقلة لمختلف أنواع السيارات بوسائل اتصال في الدوريات المتخصصة تعمل وفقا لقانون المرور الذي يعتبر من أهم عناصر السلامة المرورية لأنه يحافظ ويضمن تبليغ الجزاءات وتحصيل الغرامات، وتحقيق الردع، مما يجعل مستخدم الطريق أكثر انتباها ومراعاة للقوانين، التي تهدف إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها، و خصوص تقليص وضعية

(1) إبراهيم بن محمد بن إبراهيم الزرير ، المرجع السابق، ص 115.

(2) الأخضر عمر الدهيمي، مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية ( التجارب العربية والدولية في تنظيم

المرور)، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2009/06/31، ص 11 .

انعدام الأمن في الطرقات، وتحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسهولتها (1) .

وتستخدم وسائل وأجهزة الرقابة الآلية على مخالفات السرعة وتجاوز الإشارة الضوئية وإيجاز التشريع المناسب لها، حيث عرفت أجهزة مراقبة المرور تطورا مذهلا، ومن هذه الأجهزة:  
**أولاً: جهاز الرادار.** يعد جهاز الرادار أداة فعالة لردع السواق الذين يفرطون في السرعة ولا يلتزمون بالحدود القصوى المقررة، فهو يساعد على التقليل من هذه المخالفات الخطيرة التي تسبب في وقوع حوادث مؤلمة، فهذا الجهاز عرف تطورا محسوس، فبعد أن كان بسيطا يقيس السرعة فقط، أصبح جهازا متطورا يرصد السرعة ويصور السائق والمركبة و يظهر رقم تسجيلها، ويحدد وقت ارتكاب المخالفة (2).

وعليه يجب إدخال نظام مراقبة السرعة على الطريق بواسطة أجهزة الرادار، تكون ثابتة أو متحركة إن مشكلة البعض من أنه يخفف السرعة عندما يعلم بأن الطريق مراقب بالرادار وأنه سيحصل على مخالفة فيما لو تجاوز السرعة المطلوبة وما أن يتعدى منطقة الرادار هذه تجده يعود ليقود بسرعة عالية متناسيا ما ستؤدي به هذه السرعة من مخاطر.

وما تجدر الإشارة إليه، أن هناك عدة طرق سليمة وسهلة لإفهام الشخص بأنه ارتكب مخالفة، فالبعض تكفيه وقفة دقيقتين لتشعره بخطئه والبعض لا تكفيه ساعات بل يتباهى أنه خالف القاعدة المرورية وتمكن من تجاوز الإشارة الضوئية وأنه سار بسرعة فائقة ، هذه الفئة التي لا بد من متابعتها وتطبيق العقوبة بحقها بأقصى درجاتها دون أي تكرات(3).

#### ثانياً: كاميرات المراقبة:

تستعمل في مراقبة حركة المرور ورصد المخالفين، فهي تؤدي دورا فعالا في تنظيم حركة المرور، وبذلك تسهم في رفع مستوى السلامة المرورية ويعتبر أسلوب الاستعانة بكاميرات تصوير المركبات

(1) أحمد فنيدس، المرجع السابق، ص 9-10.

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي، المرجع السابق، ص 129.

(3) شحات أحمد مفتي، دور إدارات المرور في منبع وقوع الحوادث، رسالة ماجستير، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض، الرياض، 1989، ص 17 .

أسلوبا رادعا وملزما باحترام مدلول الإشارة للجانحين لمخالفتها، حيث أنه يتم إثبات المخالفة بصورة لا تقبل العكس<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: الهيئات المكلفة بالرقابة.

وهي أجهزة نظامية حكومية، تتاطب بها مهمة مراقبة حركة السير وفرض احترام قانون المرور وقواعد السلامة المرورية، لقد اتخذت الدول المتطورة العديد من التدابير والسياسات مكنتها من تقليص الحوادث وضحاياها وما ينجز عنها من تكلفة مالية واقتصادية، كما أن تكليف مصالح متخصصة في تنظيم وإدارة المرور التي زودت بالوسائل والمعدات الحديثة للمراقبة المرورية مع التركيز على تكوين تخصصي للقائمين على هذه المهام عززت سبل التخفيف من الظاهرة<sup>(2)</sup>.

وفي الجزائر، تضطلع مصالح الأمن بدور تنفيذ قانون المرور، حيث تتولى المديرية العامة للأمن الوطني مهام مراقبة وتنظيم المرور عبر المدن، وللتكفل بهذا الدور تسهم المصالح المركزية في إثراء القوانين والنظم، وإعداد السياسة الوقائية، بينما تتكفل الفرق العاملة في الميدان بالمراقبة والتنفيذ<sup>(3)</sup>. وبالتعاون مع مصالح الدرك الوطني المجندة لترسيخ قواعد السلامة المرورية وفرض احترام القانون واللوائح التنظيمية، ولكون مصالح الدرك الوطني يقع ضمن إقليم، اختصاصها 85 % من الطرقات الوطنية، فإن قيادة الدرك الوطني تسعى باستمرار ضمن أولوياتها مكافحة الأمن المروري عن طريق تشكيلات ثابتة ومتحركة موضوعة للخدمة من طرف سرايا أمن الطرقات، الفرق الإقليمية، فرق أمن الطرقات وفصائل أمن الطرقات للطريق السيار وكذا باستعمال عتاد مناسب وجد متطور لتنفيذ الخدمة على كل أنواع الطرقات.

إن الهدف من تطبيق الأنظمة المرورية بواسطة رجال الأمن هو تحقيق السلامة المرورية، مثل تطبيق السرعة المحددة، احترام إشارات المرور، وضع نقاط التفطيش، التأكد من سلامة المركبات<sup>(4)</sup>.

**أولا: ضباط الشرطة القضائية:** الشرطة مصطلح كثيرا ما يريده الأشخاص لأنه يضطلع بالجانب الأكبر في وقاية الأفراد من الجرائم وهي اقرب المؤسسات اتصالا بالجمهور، فهي رمز لقوة المجتمع

(1) عمرو صلاح الدين مجموع، المرجع السابق، ص 101.

(2) عيسى محمد نايلي، التنظيم المؤسساتي للمرور في الجزائر ودور الامن الوطني، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص 181.

(3) مرجع نفسه، ص 186 .

(4) جمال عبد المحسن عبد العال، المرجع السابق، ص 33.

ولإرادته بحيث إذا مفهوم الشرطة مرادفا للحماية والمساعدة، وضباط الشرطة القضائية هم أشخاص يقومون بالبحث والتحري وجمع الاستدلالات، يبدأ دورهم بعد وقوع الجريمة وينتهي عند فتح التحقيق القضائي أو إحالة المتهم إلى جهة الحكم<sup>(1)</sup>، وطبقا لنص المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم، فإنه يتمتع بصفة ضباط الشرطة القضائية :

رؤساء المجالس الشعبية .

ضباط الدرك الوطني .

محافظو الشرطة .

ضباط الشرطة .

ذوي الرتب في الدرك ورجال الدرك الذين قضوا في سلك الدرك 3 سنوات على الأقل و الذين تم

تعيينهم بقرار مشترك صادر عن وزير العدل والدفاع الوطني، بعد موافقة لجنة خاصة.

مفتشوا الأمن الوطني الذين قضوا في خدمتهم بهذه الصفة 3 سنوات على الأقل، وعينوا بموجب

قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الداخلية والجماعات المحلية بعد موافقة لجنة خاصة .

ضباط وضباط الصف التابعين للأمن العسكري الذين تم تعيينهم خصيصا بموجب قرار مشترك

صادر عن وزير الدفاع الوطني ووزير العدل.

هذه الأشخاص تكتسب صفة ضباط الشرطة القضائية بقوة القانون أو بناء على قرار مشترك من

الوزيرين المعنيين وزير العدل من جهة أو وزير الدفاع أو الداخلية من جهة أخرى<sup>(2)</sup>.

1- صفة ضباط بقوة القانون: وهو الأشخاص الذين تحول إليهم وظائفهم أو رتبهم ضباط الشرطة

القضائية بحكم القانون وهم على التوالي:

أ- رئيس المجلس الشعبي البلدي: لقد منحت صفة ضباط الشرطة القضائية لرئيس المجلس الشعبي

البلدي بحكم القانون، وتأكيدا لذلك نصت المادة 68 من قانون البلدية، المعدل والمتمم في المادة 68

منه لرئيس المجلس الشعبي البلدي صفة ضابط الحالة المدنية وضابط الشرطة القضائية.<sup>(3)</sup>

(1) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 91.

(2) المادة 15، الأمر 02-15 المؤرخ في 23 جويلية 2015، يعدل و يتمم الأمر 66-155 المؤرخ في 08 يونيو

1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، العدد 40 لسنة 2015.

(3) المادة 68، القانون رقم 10/11، المؤرخ في 2011، المتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية، العدد، 37، 2011.

ب-ضباط الدرك الوطني: يتميزون بزي خاص، ويقومون بمهامهم الأمنية خارج المدن في المراكز التي لا توجد بها فرق الشرطة، و في المراكز التي لا توجد بها فرق الأمن الوطني.<sup>(1)</sup>

ج-محافظو الشرطة وضباط الشرطة: يتميزون بزي خاص ويقومون بمهامهم داخل المناطق الحضرية.<sup>(2)</sup>

2- صفة الضباط بناء على قرار: وهي فئة ثانية من جهاز الضبط القضائي لا تصفي عليهم صفة ضابط الشرطة القضائية بقوة القانون مباشرة، وإنما يرشح لذلك، ويجب لإضفاء صفة الضابط استصدار قرار مشترك من الوزيرين المعنيين وزير العدل من جهة ووزير الدفاع أو الداخلية من جهة أخرى وهو قرار يعني الفئات التي حددها قانون الإجراءات الجزائية فقط<sup>(3)</sup> لأن الصفة وحدها لا تكفي وإنما لا بد أو يتوافر في المترشح الشروط التالية :

أ أن يكون من الفئات المحددة في البندين 5،6 من المادة 15 من قانون إجراءات جزائية.  
ب أن يكون قد أمضى ثلاث سنوات خدمة على الأقل، لذوي الرتب في الدرك ورجال الدرك بوجه عام وثلاث سنوات لمفتشي الأمن.

ج أن توافق اللجنة المشتركة المتكونة من عضو ممثل لوزير العدل رئيسا، عضو ممثل لوزير الدفاع عضو ممثل عن وزير الداخلية.  
د إصدار القرار الوزاري المشترك<sup>(4)</sup>.

ثانياً: أعوان الشرطة القضائية. أعوان الشرطة القضائية كما يدل عليهم اسمهم، يعاونون ضباط الشرطة القضائية في مباشرة وظائفهم ويثبتون الجرائم المقررة في قانون العقوبات ممثلين في ذلك لأوامر رؤسائهم وخاضعين لنظام الهيئة التي ينتمون إليها، وقد حصرت المادة 19 من قانون الإجراءات الجزائية هذه الفئات على النحو التالي: يعد من أعوان الضبط القضائي موظفو مصالح الشرطة وذوي الرتب في الدرك الوطني ورجال الدرك ومستخدمو مصالح الأمن العسكري الذين ليستلهم صفة ضباط الشرطة القضائية<sup>(5)</sup>.

(1) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 92.

(2) مرجع نفسه، 92.

(3) مرجع نفسه، ص 93.

(4) المادة 15، قانون الإجراءات الجزائية.

(5) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 93.

ثالثاً: الموظفون والأعوان المختصون في الغابات. يعتبر الموظفون والأعوان المختصون في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها من أعوان الضبط القضائي، حيث تجيز لهم المادة 131 من القانون 01-14 معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي<sup>(1)</sup>.

رابعاً: مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المقاطعات. اصطلح على تقسيمهم بشرطة حفظ الطريق هم أشخاص يتم اختيارهم من بين الحائزين على شهادة مهندس دولة أو تقني سامي في الأشغال العمومية، هذا الجانب التقني في تكوينهم يؤهلهم أكثر للتدخل ميدانياً حيث يتعرف الشرطي على نوع الاعتداء أو التخريب الواقع على الملك العمومي للطريق ويقوم الأضرار الملحقه بمكوناته. يتم اقتراحهم من طرف مديرية الأشغال العمومية ويصادق على هذا الاقتراح ووزير الأشغال العمومية. وقبل مباشرة مهامهم يؤدي هؤلاء الأعوان اليمين القانونية أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم، هذا إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل.

ولهذا فالعون المحلف ملزم باحترام القواعد التالية:

- معاينة المخالفات المرتكبة على الملك العمومي للطريق فقط.
  - ضرورة معرفة كل أنواع هذه المخالفات .
  - ضرورة معرفة كل أنواع الارتفاقات التي تنقل الملكيات الخاصة المجاورة.
  - الخضوع للإجراءات المحددة في النصوص التنفيذية فيما يخص المعاينات وتقويم الأضرار<sup>(2)</sup>.
- خامساً: شرطة العمران: هم فئة الموظفين والأعوان المؤهلين بمقتضى المادتين 50 و58 من المرسوم التشريعي 94-07 المتعلق بشروط الإنتاج المعماري وممارسة مهنة المهندس المعماري فيما يخص مخالفات التشريع والتنظيم المتعلقة بالبناء بمحاذاة الطرق العمومية، ومن بين هؤلاء حسب المرسوم التنفيذي 95-318 المؤرخ في 14/11/1995 المعدل بالمرسوم 97-36 المؤرخ 14/01/1997 من بين الفئات التابعين لإدارة وزارة السكن والعمران:

- المفتشون في التعمير.
- مهندسو الدولة والمهندسون المعماريون ذوي خبرة سنتين على الأقل .
- مهندس التطبيق ذوي اقدمية 3 سنوات على الأقل.

(1) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 94.

(2) مرجع نفسه، ص 95.

- المتطرفون الإداريون ذوي اقدمية 4 سنوات على الأقل.
- التقنيون في التعمير ذوي أقدميه 5 سنوات على الأقل<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: الرخص.

#### أولاً: رخصة السياقة.

رخصة السياقة ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور وهي أنواع الرخصة بالنقاط وهي أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤوليتهم و تدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق، ونوع الثاني رخصة السياقة الاختيارية وهي رخصة مؤقتة بالنسبة للصنف المتحصل عليه منذ اقل من سنتين ابتداء من تاريخ النجاح في الاختبارات التطبيقية.<sup>(2)</sup>

تحدث رخصة السياقة والرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الاختيارية وكذا شهادة الكفاءة المهنية من اجل النقل العمومي للمسافرين و البضائع<sup>(3)</sup> يمكن أن تكون رخصة السياقة محل احتفاظ أو تعليق أو إلغاء وفق الأشكال المقررة قانونا<sup>(4)</sup>. ويحق لكل شخص الترشح لنيل رخصة السياقة<sup>(5)</sup>، وتسلم السلطة المختصة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية و التطبيقية الخاصة بسيارة السيارات رخصة سياقة اختباريه صالحة لمدة سنتين وبعد انقضاء هذه المدة، وعندما لا يكون صاحب هذه الرخصة محل الإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون، تسلم له رخصة سياقة.<sup>(6)</sup>

(1) جميلة دوار، المرجع السابق، ص 96.

(2) انظر المادة 03، الأمر رقم 09-03، المؤرخ في 22 يونيو 2011، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وتنظيمها وأمنها و سلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 45، 2011.

(3) انظر المادة 04، الأمر رقم 09-03.

(4) انظر المادة 05، الأمر رقم 09-03.

(5) انظر المادة 06، الأمر رقم 09-03.

(6) انظر المادة 10، الأمر رقم 09-03.

### ثانياً: رخصة نقل الأشخاص.

بالإضافة إلى رخصة السياقة، تحدث شهادة مهنية للنقل العمومي للمسافرين تسمى رخصة نقل الأشخاص، أما النقل العمومي هو نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعية أو اعتبارية مرخص لهم لهذا الغرض<sup>(1)</sup> تقضي المادة 29 من 01 - 13 المؤرخ في 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه ، يحدد رئيس المجلس الشعبي البلدي محيط النقل الحضري عندما يكون منحصرا داخل حدود الإقليمية لبلديته، والوالي عندما يشتمل المحيط على عدة بلديات من نفس الولاية.

### ثالثاً: رخصة نقل البضائع.

تحدث شهادة مهنية لنقل البضائع عبر الطرقات تسمى رخصة نقل البضائع، تهدف منظومة نقل البضائع إلى الاستعمال الأمثل لقدرات النقل المتوفرة ولهذا الغرض يجب أن تعطى الأفضلية لكل نقل عمومي من شأنها لتكفل بحركة النقل القابلة للتنسيق ضمن شروط اقتصادية أكثر فائدة للجماعة الوطنية.<sup>(2)</sup>

### رابعاً: رخصة سيارة الأجرة.

تأتي رخصة استغلال سيارة الأجرة بعد تنظيم خدمة النقل بسيارات الأجرة من شروط وكيفية ممارسة هذا النوع من النقل، يتولى الوالي المختص إقليمياً تسليم رخص استغلال سيارة الأجرة وتخضع له الفئات التالية: أرامل الشهداء وأرامل معطوبي الحرب، أعضاء جيش التحرير الوطني أو المنظمة المدنية لجبهة التحرير الوطني، ذوي حقوق الشهداء والمجاهدين، يدرس ملف طلب رخصة استغلال خدمة سيارة أجرة دراسة أولية، وبعد الدراسة الأولية للملفات من طرف اللجان الفرعية ترسل هذه الملفات إلى الولاية لدراستها من طرف اللجنة الولائية لحماية وترقية المجاهدين وذوي الحقوق وتتشكل هذه اللجنة من:

الولي أو ممثله رئيساً، مدير المجاهدين، الأمين الولائي لمنظمة أبناء الشهداء، مدير التعمير والبناء مدير المصالح الفلاحية، مدير الصحة و الحماية الإجتماعية، مدير النقل.

حيث تعتمد هذه اللجنة في دراستها للملفات على ملاحظات اللجان الفرعية وكذا توزيع الرخص على مستوى كل دائرة ومدى استغلالها في الخدمة.<sup>(3)</sup>

(1) انظر المادة 02، القانون رقم 01-13.

(2) أنظر المادة 36، القانون رقم 01-13.

(3) وسام كحلوش، المرجع السابق، ص 56/57.



#### خامساً: اعتماد المراقبة التقنية للسيارات.

المراقبة التقنية هي المعاينة المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر بواسطة المراقب التقني عون مؤهل المكلف بالقيام بالمراقبة التقنية للسيارات، من طرف الهيئات المكلفة بالفحص التقني كمديرية الصناعة و المناجم، مديرية النقل للجنة الولائية لتطهير الحظيرة، يلزم الوزير المكلف بالنقل بالرد على طلب الاعتماد في أجل ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ استلام طلب الاعتماد وهذا بالقبول و الرفض، ويرفض الاعتماد لعدة أسباب وهي:

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمه.
- إذا كان التحقيق الذي أجرته مصالح الأمن سلبيا أو ورد فيه اعتراض من إدارة أو هيئة تابعة للدولة.
- إذا كان صاحب الطلب موضوع سحب نهائي لاعتماد إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها.

يجب على الوزير المكلف بالنقل أن يبرر قرار الرفض ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة مضمونة مع وصل استلام، كما يمكن لصاحب الطلب تقديم طعنا كتابيا في حالة الرفض قصد إما تقديم معلومات جديدة أو مبررات تدعم طلب إما الحصول على دراسة إضافية وغير أن الطلب يجب أن يصل إلى الوزير المكلف بالنقل في أجل شهرين من تاريخ تبليغ الرفض وفي هذه الحالة يلزم الوزير بالرد في غضون شهرين الذين يليان استلام طلب الطعن.<sup>(1)</sup>

#### سادساً: رخصة نقل المواد الخطرة.

تحدث شهادة مهنية لنقل المواد الخطرة، حيث تقضي المادة 68 من المرسوم 06/88 المؤرخ في 1988 يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور. يمكن الولاية أن يمنعوا مؤقتا مرور صنف أو أصناف من المركبات على بعض أجزاء من شبكة الطرق، كما يمكن منع مرور مركبات تنقل مواد خطرة أو إخضاعها لتنظيم خاص.<sup>(2)</sup>

(1) يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، مذكرة الماستر، اقتصاد وتسيير الخدمات، جامعة الحاج لخضر - باتنة، 2010/2011، ص50.

(2) المادة 68، المرسوم التنظيمي 06/88.

**سابعاً: رخصة منع الحمولة الزائدة.**

تحدث شهادة مهنية لنقل الحمولة الزائدة، حيث لا يجوز السير بدون رخصة خاصة إلا للمجموعات التي لا تضم إلا مقطورة واحدة والقطر المزدوجة مثلاً أي يخضع مرور مجموعات تشمل على مقطورات عديدة أو مجموعات تتكون من مركبة ترابطية ومقطورة لرخصة من الوالي.<sup>(1)</sup>

---

(1) أنظر المادة 70، المرسوم التنظيمي 06/88.

الفصل الثاني  
التدابير العلاجية للسياسة  
المرورية للجماعات المحلية

## الفصل الثاني

### التدابير العلاجية للسياسة المرورية للجماعات المحلية

تعتبر المخالفات المرورية من المشكلات الاجتماعية التي تؤثر على بناء المجتمع وأفراده بما يترتب عليها من آثار اجتماعية واقتصادية وخيمة تنصب على كل من الفرد والمجتمع، وتتضح خطورة هذه المشكلة في أثر سلوك الفرد المخالف على الأوضاع القانونية في المجتمع الذي يعيش فيه لكونه عنصر قلق واضطراب لأمنه.

وهو بهذا السلوك يعرض حياته وحياة الآخرين للخطر، ومن هنا كان حرص السلطات والجماعات المحلية على ضبط استعمال المركبة بما تجنب أفراد المجتمع لأخطارها، فوضعت القوانين والأنظمة التي تنظم عملية السير، ووضعت الحلول الكفيلة للحد من وقوعها وهي التدابير اللاحقة أو العلاجية للسياسة المرورية بالنسبة للجزاء المقترنة بتلك المخالفات فهي إما جزاءات مالية أو غير مالية متمثلة في سلب حرية المخالف وذلك من خلال توقيفه، أو جزاءات مالية متمثلة في دفع مبلغ معين لخزينة الدولة كما أن هناك بعض التدابير التي تتخذ حيال بعض المخالفات المرتكبة (كحجز المركبة أو سحب رخصة القيادة) لهذا سنتبين في هذا الفصل مفهوم الجزاءات الإدارية المرورية والأساس القانوني لها، ثم أنواع الجزاءات الإدارية المرورية المحلية، ورغم صرامة و شدة الجزاءات التي نص عليها النظام لعقاب المخالفين لأحكام و قواعد المرور، إلا أن الملاحظ تزايد عدد المخالفات المرورية وهذا قد لا يرجع إلى بساطة العقوبة، و لكنه في الغالب قد يرجع إلى خلل في أسلوب تنفيذ تلك العقوبة على المخالف، لذلك سنسلط الضوء على الجهات المختصة بفرض الجزاءات الإدارية المرورية كلجان المختصة بسحب و تعليق رخصة السياقة ودور الوالي ورئيس المجلس الشعبي البلدي كجماعات محلية في فرض الجزاءات الإدارية المرورية.<sup>(1)</sup>

وفي الأخير سنبيين مدى فعالية الجزاءات الإدارية المحلية أي معوقات عمل الجهات المحلية في فرض الجزاءات المرورية.

---

(1) عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحد من المخالفات من وجهة نظر الضباط والجمهور بمدينة الرياض، رسالة ماجستير في العلوم الشرطية تخصص القيادة الأمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003، ص8، 9، 10.

ولتناول التدابير العلاجية للسياسة المرورية للجماعات المحلية قسمنا هذا الفصل إلى ثلاث  
مباحث التالية:

**المبحث الأول:** مفهوم الجزاءات الإدارية المرورية.

**المبحث الثاني:** الجهات المختصة بفرض الجزاءات الإدارية المرورية.

**المبحث الثالث:** مدى فعالية الجزاءات الإدارية المحلية.

## المبحث الأول

### مفهوم الجزاءات الإدارية المرورية

من خلال هذا المبحث سنحاول تسليط الضوء على فكرة الجزاءات الإدارية المرورية من خلال تناول كل ما من شأنه أن يزيح الغموض عليها، خاصة بالنظر إلى حداثتها على الساحة القانونية و إلى الصراع الفقهي الذي كان يتجنبها خاصة و أن الجزاء الإداري المروري شأنه شأن أي جزاء آخر يأخذ الطابع العقابي طالما أن هدفه العقاب على أي تقصير في أداء الالتزامات القانونية إضافة إلى ذاتيته المستمدة من كونه صادر عن جهة غير قضائية و عليه لإيضاح هذا المفهوم تطرقنا إلى توضيح الأساس القانوني للجزاءات الإدارية المرورية، ثم تعريف الجزاءات الإدارية عموما و الجزاءات الإدارية المرورية خصوصا، ثم نذهب إلى أنواع الجزاءات الإدارية المرورية<sup>(1)</sup>

### المطلب الأول

#### مبدأ شرعية الجزاءات الإدارية المرورية

إن التنفيذ الحازم للجزاءات المرورية من الأمور المساهمة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر بشكل كبير ذلك لأنها تهدف إلى ردع المخالفين من ارتكاب المزيد من المخالفات المرورية مستقبلا تجنبا للعقوبة التي سيلقاها و الجدير بالذكر مسألة الحد من الحوادث المرورية لا يمكنها أن تتجسد إلا بتحديد نوعية خاصة من العقوبات التي تعيق حركة الفرد كالحجز الفوري للمركبة ووضعها في المحشر لمن يمتنع عن تنفيذ عقوبة جزائية صدرت بحقه، و مضاعفة العقوبات في حال تم ارتكاب نفس المخالفات مرة أخرى في نفس السنة و سحب الرخصة أو تعليقها أو حتى إلغائها، حيث أن مسألة تطبيق النصوص القانونية التي تسعى إلى الحفاظ على أمن الطرقات تقع على عاتق الإدارات المختصة بالمرور (الجماعات المحلية و الأعوان المؤهلون)، فمن خلال هذا المطلب سنسلط الضوء

---

(1) تاسة الهاشمي، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية في الجزائر، مذكرة الماستر، تخصص قانون إداري، جامعة محمد خيضر، بسكرة (كلية الحقوق و العلوم السياسية)، 2013/2014، ص8.

على القوانين المتعلقة بالمرور و ضبط المخالفين و تطبيق أقصى العقوبات عليهم أي سنين الأساس القانوني للجزاءات الإدارية المرورية.<sup>(1)</sup>

### الفرع الأول: شرعية الجزاءات الإدارية العامة

لما كانت السلطة التنفيذية في مباشرتها لوظيفتها الإدارية إنما تستهدف تحقيق المصلحة العامة أو النفع العام، بما يكون معه منطقيا الاعتراف لها بمجموعة من الامتيازات تتسم بطابع السلطة العامة وتتمتع بها في مواجهة الأفراد، بيذا أن أوجه تحقيق ذلك النشاط الإداري إنما تمتد، لتشمل أيضا ما يفترضه المشرع على الإدارة من قيود ترد على حريتها في تحديد أساليب ممارسة نشاطها، بقصد الحد من حريتها وتحديد الطريق الذي تسلكه بغية تحقيق التوازن بين امتيازات الإدارة و سلطاتها و بين حقوق و حريات الأفراد، علاوة على حماية حقوق الأفراد من تحكم الإدارة واستبدادها أو تحيزها أو محاباتها، بما يؤدي إلى إهدار حقوق الأفراد و حرياتهم، بما بدت معه ضرورة العمل على فرض الرقابة المجدية على نشاط الإدارة، بإلزامها باحترام القوانين و الخضوع لأحكامها، في كل ما تأتيه من أعمال وما تتمتع به من سلطات و هو الأمر الذي لا يتحقق إلا بافترض قيام التنظيم القانوني في الدولة على أساس مبدأ المشروعية،<sup>(2)</sup> والذي معناه أنه لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، أي أنه لا يجوز معاقبة شخص عن فعل ارتكبه ما لم يكن هذا الفعل مجرم من قبل السلطة المختصة و محدداً له جزاء لا يجوز للسلطة المختصة بتوقيعه إلا الالتزام به.<sup>(3)</sup>

وقد حرص الدستور الجزائري على النص على هذا المبدأ في المادة 56 حيث جاء فيها: " كل شخص يعتبر بريئا حتى تثبت الجهة القضائية النظامية إدانته"، وهذا المبدأ لا يسري على المجال الجنائي

(1) محمد الصغير بعلي، مداخلة بعنوان حدود السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع و المأمول، 16 نوفمبر 2015، مجمع هيليوبوليس، قالة، 2016/2015، بدون صفحة.

(2) مغاوري محمد شاهين، القرار التأديبي و ضماناته و رقابة القضائية بين الفعالية و الضمان، المكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، مصر، 1986، ص90.

(3) Robert Catherine, le fonctionnaire français, édition Allain Michel, paris, 1961, p

فحسب، وإنما يحكم كل القوانين الردعية لاشتراكها في الطبيعة العقابية، و بالتالي الجزاءات الإدارية العامة التي تنسم بالطبيعة الردعية تخضع لمبدأ لا جريمة و لا عقوبة إلا بنص.

وشرعية الجزاءات الإدارية العامة تعني أن الإدارة لا يمكن أن توقعها ما لم يكن منصوصاً عليها في القانون أو لائحة، و يترتب على هذا التزامات تقع على عاتق المشرع من ناحية و على الإدارة موقعة الجزاء من ناحية أخرى.<sup>(1)</sup>

#### أولاً: الالتزامات التي تقع على المشرع:

يجب على المشرع سواء كان السلطة التشريعية صاحبة الاختصاص الأصيل بتحديد الجزاءات الإدارية العامة، أو السلطة التنفيذية وعندما تحدد الجزاءات بناء على تفويض تشريعي، أن تحدد الجزاء بصورة واضحة بعيدة عن أي غموض حتى يكون الأفراد على علم بحجم الجزاء الذي سيوقع عليهم إن ارتكبوا المخالفة الإدارية العامة، وحتى تتمكن الإدارة من تطبيقه تطبيقاً صحيحاً بعيد عن التأويل والتحريف<sup>(2)</sup>

#### ثانياً: الالتزامات التي تقع على الإدارة:

تقضي قاعدة لا جزاء إداري عام بدون نص ألا توقع الإدارة جزاء لم يرخص لها المشرع بتوقيعه،<sup>(3)</sup> كما لا يجوز لها أن توقع لها جزاء غير الجزاء المنصوص عليه وإلا وقعت في مخالفة مبدأ لا جزاء إداري عام بغير نص، و بالتالي مخالفة الدستور الذي نص على أنه لا إدانة إلا بمقتضى قانون صادر قبل ارتكاب الفعل المجرم.<sup>(4)</sup>

---

(1) 56 01-16 6 2016، المتضمن التعديل الدستوري، الجريدة الرسمية، العدد 14 2016.

(2) عقون مهدي، الرقابة القضائية على مشروعية الجزاءات الإدارية العامة، مذكرة ماجستير، تخصص قانون اداري (كلية الحقوق و العلوم السياسية) 2011/2003 48.

(3) chapus René, droit administratif général, Montchrestien, paris, 1998, p1054.

(4) عقون مهدي المرجع السابق، ص48.



## الفرع الثاني: مبدأ عدم رجعية الجزاءات الإدارية العامة.

إن مبدأ عدم الرجعية يعد من المبادئ العامة للقانون التي لا يجوز الخروج عليها إلا بنص قانوني، و يستند في ذلك إلى نص المادة 2 من القانون المدني: " لا يسري القانون إلا على ما يقع في المستقبل و لا يكون له أثر رجعي".

وتتشارك في هذا المبدأ الجزاءات الإدارية و الجنائية حيث نص المشرع في قانون العقوبات في المادة 2 منه على: " لا يسري قانون العقوبات على الماضي إلا ما كان منه أقل شدة ".

وبمقتضى مبدأ عدم الرجعية ألا يطبق الجزاء على فعل اكتملت وقائعه قبل نفاذ النص العقابي الذي يجرمها، حيث أنها لم تكن مؤثمة قبل هذا النفاذ، وحتى لا يفاجئ شخص بوقوعه تحت طائلة عقوبة عن فعل كان مباحاً حال إتيانه له، الأمر يتنافى مع العدالة.<sup>(1)</sup> وبعد ما أصبح الاتجاه القضائي يخضع الجزاء الجنائي و الجزاء الإداري لذات المبادئ والأصول باعتبارهما يندرجان تحت إطار فكرة واحدة وهي فكرة الردع، و تجمعها نظرية منفردة هي نظرية العقاب، فإن مبدأ رجعية القانون الأصلح يسري أيضا على الجزاءات الإدارية، باعتبارها أصلا لا يقتصر على النصوص الجنائية البحتة فقط، بل ينصرف إلى كل نص عقابي حتى ولو ورد في إطار غير جنائي.<sup>(2)</sup>

وترد على هذا المبدأ استثناءات تجعل القانون الجديد بمقتضاها يمتد إلى الماضي ليحكم مخالفات وقعت في ظل القانون القديم، وقد يرجع ذلك لطبيعة المخالفة أو لكون القانون الجديد أصلح للمخالف من القانون القديم.

## أولاً: رجعية القانون الجديد استناداً لطبيعة المخالفة.

هناك مخالفات إدارية تتعدد فيها مراحل السلوك المخالف، تسمى بالجرائم المتعاقبة و هي تشكل في مجموعها جريمة تأديبية واحدة، وإن كانت تتم على مراحل متتابعة كل منها يشكل في ذاته مخالفة، فإذا بدأ ارتكاب تلك الجريمة في ظل قانون قديم وامتدت مراحلها حتى أظلمها قانون جديد، فتسري عليها أحكام هذا القانون الجديد، وينطبق الحكم ذاته على المخالفات الإدارية المستمرة، فهي سلوك آثم

(1) عقون مهدي، المرجع السابق، ص49.

(2) . الإدارية، بدون دار نشر، بدون طبعة، بدون تاريخ نشر، بدون

يمتد ولكن لفترة زمنية غير معلومة، تبدأ من تاريخ سريان قانون معين و تستمر حتى نفاذ قانون جديدة، ولهذا فإنها تخضع لهذا الأخير، رغم أن استمراريتها قد بدأت قبل العمل به، وما ذلك إلا لكونها قائمة بعد نفاذه، وينطبق ذلك على الشخص الذي يقيم بناء بدون ترخيص في ظل قانون قديم يطبق عليه القانون الجديد، ولو كان قد شدد الجزاء طالما استمرت هذه المخالفة قائمة وقت نفاذه ويثبت الاستمرار في ارتكاب المخالفة هنا ببقاء العقار المخالف قائماً.<sup>(1)</sup>

### ثانياً: رجعية الجزاء الإداري الأصلح للمتهم.

إذا كان رفض رجعية العقوبة الإدارية هو بمثابة ضمانات لصالح المخالف وإذا كانت تلك الضمانة مستقاة من القانون الجنائي، فإنه يمكننا القول أن علة عدم الرجعية تكون منفية إذا ما كانت العقوبة المقررة للمخالفة في القانون الجديد أخف وطأة من تلك المقررة في القانون القديم، الذي ارتكبت في ظله المخالفة، الأمر الذي يجوز معه إقرار رجعية العقوبة ما دامت أصلح للمتهم، وهذا هو المعمول به في مجال العقوبات الجنائية و ينسحب بالتبعية على العقوبات الإدارية.<sup>(2)</sup>

### الفرع الثالث: شخصية الجزاءات الإدارية العامة.

يعني هذا المبدأ أن من يرتكب مخالفة لأي قاعدة قانونية عليه أن يتحمل العقاب المقرر لتلك المخالفة بمفرده، دون أن يشاركه احد في تحمل آثار العقاب ، والملاحظ أن تلك القاعدة ذات أثر نسبي سواء في النظام الإداري أو الجنائي وذلك لأن العقوبات في كل من النظامين أيا كانت ترتب آثار غير مباشرة على أسرة مرتكب المخالفة.<sup>(3)</sup>

(1) عقون مهدي ، المرجع السابق، 50.

(2) مرجع نفسه، ص51.

(3) علي حسن علي عبد المجيد، الغلو في الجزاء وأثره على مدى صحة القرار الإداري، دار النهضة العربية،

القاهرة، مصر، 2007 61

ويتصل مبدأ شخصية الجزاء الإداري بالشخص المستحق توقيعه سواء ارتكب هذا الفعل بصفة مباشرة أو غير مباشرة أي أن مرتكب المخالفة قد يكون بادر بنفسه أو ساهم بفعل إيجابي معين أو قعد عن واجب معين وهو ما نعني به الفعل السلبي.<sup>(1)</sup>

ويرد على هذا المبدأ عدة استثناءات نوجزها فيما يلي:

#### أولاً: توقيع الجزاء الإداري العام عن فعل الغير.

يفرز مبدأ شخصية العقوبة أثراً هاماً يتمثل في عدم جواز العقاب عن فعل الغير وهو ما يسري على الجزاء الإداري، إلا أن هذا الأصل يرد عليه استثناء يتمثل في إمكانية توقيعه عن فعل الغير، وهو ما يميزه عن العقوبة الجنائية التي لا يمكن توقيعها إلا على الشخص الذي ارتكب الجريمة.<sup>(2)</sup> ويتأسس ذلك على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، والتي تتطلب وجود عمل يمارسه التابع لحساب المتبوع مع خضوعه في أداء هذا العمل لرقابة وإشراف المتبوع.

ويشترط لقيام هذه المسؤولية شرطان، الأول وجود رابطة تبعية والتي تتطلب وجود سلطة فعلية للمتبوع تجاه التابع تمكنه من الرقابة و التوجيه و إصدار الأوامر، والثاني ارتكاب المخالفة من قبل التابع لحساب المتبوع فمتى توافر هذان الشرطان تحققت مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة، و بالتالي أمكن توقيع الجزاء الإداري العام في حق المتبوع

#### ثانياً: توقيع الجزاء الإداري العام على الشخص المعنوي.

إن إمكانية توقيع الجزاءات الإدارية العامة على الشخص المعنوي مسألة مقبولة نظراً لأن طبيعتها تتلاءم مع الشخص المعنوي، حيث يمكن أن توقع عليه الغرامة والغلق و الحل و الحرمان من بعض الحقوق و المزايا، فهي لا تتعارض في فرضها على الشخص المعنوي مع مبدأ شخصية العقوبة<sup>(3)</sup>

(1) يف باشا، النظام التأديبي ضوابط الجزاءات التأديبية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر،

2011 54.

(2) عقون مهدي، المرجع السابق، ص52.

(3) مرجع نفسه، ص 53.

هذا بالنسبة للجزاء الإدارية بصفة عامة وهي تنطبق على الجزاءات الإدارية المرورية حيث تتجسد شرعية الجزاءات الإدارية في الأساس القانوني لهذه الجزاءات، حيث جاء في الأمر 03-09 المؤرخ في 2009 يعدل و يتم القانون 01-14 المؤرخ في 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، المخالفات و الجنح و العقوبات.(1)

## المطلب الثاني

### تعريف الجزاءات الإدارية المرورية

لقد تدخلت العديد من العوامل و الأسباب وتضافرت بهدف تحديد مفهوم للجزاءات الإدارية المرورية تحديدا دقيقا، حيث أن حادثة بروزها و نشأتها على الساحة القانونية أوجدت خلاف مفهومها ومشروعيتها، لذا سنعرف من خلال هذا المطلب الجزاءات الإدارية عموما ثم الجزاءات الإدارية المرورية وفي الأخير نتطرق إلى خصائص الجزاءات الإدارية المرورية.(2)

### الفرع الأول: تعريف الجزاءات الإدارية عموما.

لتحديد مفهوم الجزاءات الإدارية العامة يحتم علينا الإحاطة بمجموعة من العوامل و المعايير التي ساهمت كلها في وضع تعريف يحدد لنا معنى و مجال تطبيقها، تصدر العقوبة الإدارية عن الإدارة بقرار إداري فردي، وليس في ذلك تعدي على اختصاص القضاء حيث أن تقرير مشروعيتها في نهاية المطاف خاضع لتقديره وتملك الإدارة سلطة توقيع تلك العقوبات حال ممارستها لنشاطها بوصفها سلطة عامة لها الحق في فرض جزاءات إدارية في حالات محددة ويتجلى ذلك في بعض الجرائم قليلة الأهمية أو ذات الصيغة الاقتصادية، شريطة أن يتوافر للفرد الحد الأدنى من الضمانات القانونية التي يوفرها القانون، و تماشيا مع الطابع الردعي للعقوبة الإدارية العامة فإن توقيعها يكون أثرا لإتيان مخالفة تحضرها القوانين و اللوائح وعلى ضوء ما تقدم يمكننا تعريف العقوبات الإدارية العامة بأنها قرارات إدارية فردية ذات طبيعة عقابية جزاء مخالفة التزامات قانونية أو قرارات إدارية توقعها الإدارة

(1) 03-09 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، الجريدة

سمية، العدد 45 2009.

(2) تاسة الهاشمي، المرجع السابق، ص8.

كسلطة عامة بمناسبة مباشرتها بنشاطها في الشكل و الإجراءات المقررة قانونا غايتها ضبط أداء الأنشطة الفردية بما يحقق المصلحة العامة، ولأن الجزاءات الإدارية العامة توقع بقرار إداري فإنه يتعين لصحتها أن يستوفي هذا القرار مقومات القرارات الإدارية وإلا عدت غير مشروعة الأمر الذي يعرضها للإلغاء<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: تعريف الجزاءات المرورية.

تعد المخالفات المرورية خروجاً على النظام ، ولذا فإن السبب الرئيسي لحوادث المرور ومخالفة هذه الأنظمة المتعلقة بالسير وقواعده، وظهورها كسلوك له انعكاساته السلبية على المجتمع، فالسلوك القائم على اللامبالاة والاستهتار بالأنظمة وخصوصاً تلك المتعلقة بالسلامة المرورية، كان لابد من مواجهتها بالجزاءات والعقوبات الرادعة حتى يلتزم الأفراد بقواعد النظام<sup>(2)</sup>

ولقد أخذ المشرع الفرنسي بنظام الغرامات الجزافية على بعض المخالفات المرورية مثل السير بسرعة تجاوز الحد المقرر قانوناً، السير على الجانب الأيسر للطريق، عدم احترام قواعد الأولوية، أو التوقف أو الانتظار الخطر، أو السير في الاتجاه الممنوع، وعدم احترام قواعد التأمين الإجباري، كما أخذ المشرع بإجراءات السجن الإداري لرخصة القيادة و كذلك العقوبة التكميلية كإجراء وقائي ينطق بها القاضي، إضافة إلى العقوبات الجنائية من حبس أو الغرامة<sup>(3)</sup>.

ومنه نعرف الجزاءات المرورية بأنها جزاءات تنفذ بحق المخالف الذي ارتكب مخالفة توجب توقيع العقوبة اللازمة بحقه، وتوقيع الجزاء اللازم بحق من يرتكب مخالفة مرورية إجراء نظامي مكلف بتنفيذه رجل المرور، وتنفيذ العقوبة على السائق المخالف يرمي إلى هدفين، والهدف الأول سريع ومباشر وهو اتخاذ الإجراء اللازم نحو سائق السيارة المخالف والهدف الثاني الغير مباشر وهو محاولة إمكانية تغيير سلوك السائق المخالف، ومنه نستخلص أن الجزاء ليس هو الهدف، بل ما وراء توقيع هذا الجزاء وما يتركه من أثر في نفس السائق المخالف والمنفذ بحقه الجزاء لأن رجل المرور

(1) تاسة الهاشمي، المرجع السابق، ص9.

(2) مرجع نفسه، ص65.

(3) مرجع نفسه، ص73.

ومستعملي الطريق يجمعهم هدف واحد وهو المحافظة على السلامة العامة والأرواح والممتلكات وذلك لا يأتي إلا في حالة عدم وجود مخالفات أصلاً لتفادي الأضرار الناجمة عن حدوثها<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: خصائص الجزاءات الإدارية المرورية.

للجزاء الإدارية المرورية معالم تحدده وأهداف تستجبه وهذه المعالم وتلك الأهداف هي التي تحدد خصائصه وتمثل ذاتيته وهذه الأخيرة تحدد في ضوء ثلاث خصائص تتباين تبعا للزاوية التي ينظر إليه منها، فهو من الناحية العضوية ينعقد الاختصاص باتخاذها إلى جهة إدارية، وهو من الناحية الغائية هدفه الردع كجزاء عن جرم، وهو من جهة إمكانية التطبيق يتصف بالعمومية، فلا يتوقف اتخاذه على وجود رابطة تقوم بين الإدارة وأولئك الخاضعين له<sup>(2)</sup>.

### أولاً: الجزاءات الإدارية المرورية توقعها السلطة الإدارية.

تختص جهة الإدارة بتوقيع الجزاءات الإدارية المرورية، ولعل هذا أهم ما يميزها على الجزاءات الجنائية التي يملك القضاء وحده سلطة تطبيقها، كما أن تحديد إدارية الجهة كسبيل لمعرفة صفة الجزاء مسألة تعتمد على العلم بما إذا كانت تلك الجهة من أشخاص القانون العام أو الأجهزة التابعة لها منه عدمه و كذا التأكد مما إذا كان الجزاء يدخل في نطاق ما تتمتع به من امتيازات السلطة العامة، وعلى ذلك يفقد الجزاء الصفة الإدارية إذا اتخذته جهة لا تعتبر من أشخاص القانون العام، أو اتخذته تلك الجهة، ولكن في غير الحالات المرخص لها قانوناً باتخاذها، فاضطلاع جهة الإدارة بتوقيع الجزاءات الإدارية المرورية أمر يستوجب منطوق الأشياء وأحد مستلزمات أداء دورها في تنفيذ القانون وهو ما لم يلقى قبولا عند بعض الفقهاء بدعوى أن ذلك يمثل افتئات على سلطة القضاء وتدخل في شؤونه، لما قد يثيره من مخالفة لمبدأ الفصل بين السلطات، وهذا الرأي على فرض وجاهته إلا أنه مردود عليه، ذلك أن المستقر عليه أن مبدأ الفصل بين السلطات لا يمكن أن يكون مطلقاً، وإنما هو فصل نسبي مرن، وهو ما يؤكد الواقع، فالسلطة القضائية تفصل في بعض المنازعات الخاصة بصراحة العضوية في البرلمان، وهي أمور تتعلق بالسلطة التشريعية، كما أن القاضي يحكم

(1) تاسة الهاشمي، مرجع نفسه، ص74.

(2) عقون مهدي، المرجع السابق، ص8.

في بعض منازعات الإدارة من خلال إبطال غير المشروع من تصرفاتها، هذا إلى جانب أن السلطة التنفيذية تمارس فيها تصدر من لوائح اختصاصا تشريعيا.<sup>(1)</sup>

ثانياً: الجزاءات الإدارية المرورية ذات طبيعة ردعية.

بما أن الجزاء الإداري المروري كمنظيره الجنائي يتسم بصفة الردع فإنه يطبق كأثر لمخالفة نص قانوني أو أمر إداري وضع لحماية مصلحة ما، ولا يشترط أن تكون المصلحة الواقع عليها العدوان مصلحة إدارية محضة، فمثلا سحب رخصة القيادة بسبب سكر يمثل جزاء عن فعل اثم هو تهديد حق مستعملي الطرق العمومية، وعليه إذا كان العدوان على المصلحة ليس خطيرا لزمته مواجهته بالجزاء الإداري، وإن كان جسيما تمت مواجهته عن طريق الجزاء الجنائي، ويترتب على الطبيعة الردعية للجزاء الإداري أن تتوفر في المخالفة المستوجبة الجزاء الركنين المادي والمعنوي. لأن القول بغير ذلك يمثل إعتداء على أحد أسس القانون الجنائي وهو لا جريمة بغير ركن معنوي والذي يطبق أيضا على المخالفات الإدارية المرورية.<sup>(2)</sup>

ثالثاً: العمومية من حيث تطبيقه يتصف الجزاء الإداري المروري بالعمومية بمعنى أنه لا يقتصر على فئة معينة من المواطنين دون أخرى، وإنما تمتد سلطة الإدارة بتوقيعه على جميع الذين يخالفون النص القانوني المخاطبين به، أو القرار الإداري المروري المتعلق بهم، بحيث لا يتوقف توقيعه على رابطة خاصة أو على علاقة معينة تربط الإدارة بأولئك الخاضعين له.<sup>(3)</sup>

لا يرتبط توقيع العقوبة الإدارية المرورية بانتماء المعاقب كفئة معينة كما هو الشأن بالنسبة للعقوبات التعاقدية أو بدخوله ضمن طائفة معينة، كما هو الحال بالنسبة للعقوبات التأديبية والتي تفترض صحة توقيعها وجود علاقة وظيفية تربط بين المعاقب والإدارة.<sup>(4)</sup>

(1) تاسة الهاشمي، المرجع السابق، ص9.

(2) عقون مهدي، ص9.

(3) مرجع نفسه، ص10.

(4) تاسة الهاشمي، المرجع السابق، ص10.

### المطلب الثالث

#### أنواع الجزاءات الإدارية المرورية المحلية

باستقراء النصوص القانونية في مختلف المجالات استطلعنا حصر هذه الجزاءات الإدارية في صورتين أساسيتين تتمثلان بالتحديد في عقوبات إدارية مالية و أخرى شخصية غير مالية، حيث الأولى تنصب على الذمة المالية للمحكوم عليه بها وليس على شخصه، وهي تعد من أهم الجزاءات الإدارية وأكثرها شيوعا والتي تستعين بها الإدارة لمواجهة خرق بعض القوانين واللوائح كما أنها على قدر كبير من التنوع لدرجة أصبح يتعذر حصرها، وبالعودة إلى النظام القانوني الجزائري نجد أن الجزاءات الإدارية المالية تجد مجالها في عدة قوانين وأكثرها شيوعا الغرامة الإدارية والمصادرة الإدارية،<sup>(1)</sup> أما العقوبات الأخرى الغير مالية أو ما تسمى المقيدة أو المانعة للحقوق أفسى في وقعها من الجزاءات المالية بصفة عامة، ولهذا فإن تبرير سلطة الإدارة في توقيع جزاءات إدارية ذات طبيعة مقيدة أو المانعة للحقوق يبدو صعبا وعسيرا بالمقارنة مع تبرير سلطتها بفرض جزاءات إدارية مالية، خاصة وأن هذه الجزاءات تمس بشخص المخالف أكثر من مساسها بذمته المالية الأمر الذي رفع بالتشريعات المقارنة والتشريع الجزائري إلى تقييد سلطة الإدارة بفرض تلك الإجراءات بضمانات قانونية متعددة لضمان مشروعيتها.<sup>(2)</sup>

هذا فيما يخص الجزاءات الإدارية المرورية بشكل عمومي، غير أننا في هذا المطلب سنتطرق إلى الجزاءات الإدارية المرورية المحلية التي يكون للجماعات المحلية ( الولاية، البلدية) دور في توقيعها وهي الجزاءات المتعلقة برخصة السياقة، والجزاءات المتعلقة بالمركبة وغيرها كالتوقيف والتعليق والوضع في المحشر.

#### الفرع الأول: الجزاءات المتعلقة برخصة السياقة.

إن الجزاءات المقررة في حق مرتكبي المخالفات المرورية سواء الإدارية أو الجزائية والمتعلقة برخصة القيادة تلعب دورا بالغ الأهمية في ردع المخالفين لقانون المرور، خاصة وأن الأمر يتعلق

(1) عقون مهدي، المرجع السابق، ص19.

(2) مرجع نفسه، ص25.



برخصة السياقة التي يرون أن المساس بها يعني المساس بحقهم في التنقل من مكان إلى آخر، ويعني عجزهم عن التمتع بهذه الحرية، خاصة إذا كان مصدر قوتهم، مما يعني أنه عليهم بذل قصارى جهدهم حتى لا يتم الاحتفاظ برخصة القيادة أو سحبه أو تعليقها من قبل الجهات المختصة<sup>(1)</sup>، وتعبد المخالفات في مجال السلامة المرورية عامة و المخالفات المتعلقة برخصة السياقة خاصة صحيفة المخالفات الخاصة بالمرور، ومن بين العقوبات الماسة برخصة السياقة لدينا:

#### أولاً: الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة.

إن مرتكبي المخالفات المرورية لا يسددون الغرامات المفروضة عليهم في كثير من الأحيان، وبالتالي شعورهم بعدم الردع يفرض التفكير في طرق تجعل مصالح الأمن و الدرك الوطني الاحتفاظ بالرخصة إلى غاية تسديد الغرامة، وهو ما نص عليه القانون رقم 03-09، إذ تكون رخصة السياقة في جميع الحالات و مهما كانت درجة المخالفة موضوع احتفاظ من قبل الأعوان المؤهلون تطبيقاً لنص المادة 92 من نفس القانون، ومن بين حالات الاحتفاظ لدينا حالة الاحتفاظ الفوري لرخصة السياقة لمدة لا تتجاوز (10) أيام مع عدم وقف القدرة على السياقة خلال نفس المدة<sup>(2)</sup> وعندها يسلم العون وفي الحال وثيقة تثبت الاحتفاظ ولا يتم رد رخصة السياقة إلا بعد دفع الغرامة الجزافية إلى حدها الأدنى في الأجل المنصوص عليه عشرة (10) أيام، وعند انقضاء عشرة أيام وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية إلى حدها الأدنى في الأجل المنصوص عليه 10 أيام، وعند انقضاء عشرة أيام وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأدنى يرفع مبلغ الغرامة الجزافية بحدها الأقصى وتقوم لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة شهرين (02)، وبعد انقضاء أجل شهرين (02) وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأقصى يرسل المحضر إلى الجهة المختصة قضائياً.<sup>(3)</sup>

(1) سهيلة بوخميس، مداخلة بعنوان دور رخصة السياقة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول

السلامة المرورية في الجزائر، بين الواقع و المأمول، 16 2015 08 1945

(2) 03-09 92

(3) 03-09 93

## ثانياً: الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة:

وهي حالة الاحتفاظ برخصة السياقة مع توقيف القدرة على السياقة بعد أجل مدته ثمان وأربعون (48) ساعة عندها يقوم العون محرر المحضر بالاحتفاظ برخصة السياقة فوراً، مقابل تسليم وثيقة تثبت الاحتفاظ في الحال، ثم ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق رخصة السياقة والتي بإمكانها أن تقرر تعليق رخصة السياقة بعدما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات السابقة الذكر، وبعد انقضاء شهرين (02) وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحددها الأقصى يرسل المحضر إلى الجهة المختصة قضائياً.<sup>(1)</sup>

نلاحظ أن الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة أومع عدم القدرة عليها من اختصاص مصالح الأمن والدرك الوطني أو الأعوان المؤهلين لذلك غير أن للجماعات المحلية دور فيها، حيث تقضي المادة 279 من المرسوم التنفيذي رقم 4 - 381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، بأنه يمكن للوالي أن يصدر في حالة معاينة مخالفة، التعليق المؤقت لرخصة السياقة أو منع تسليمها وذلك بعد أخذ رأي لجنة خاصة تسمى " لجنة تعليق رخصة السياقة".<sup>(2)</sup>

## ثالثاً: تعليق رخصة السياقة بغية إلغائها.

وهنا يجب أن نميز بين التعليق الذي يتم على مستوى الجهات القضائية المختصة والتعليق الذي يتم على يد اللجان الولائية بعد أن تتم إحالة رخصة السياقة المحتفظ بها من قبل الأعوان المؤهلين - الأمن أو الدرك الوطني - ففي حالة إركتاب السائق مخالفات من الدرجة الثالثة وعد تسديده للغرامة المفروضة عليه من قبل الأعوان المؤهلين بحددها الأدنى يحرر العون محضر التماس لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة وترسل رخصة السياقة إلى اللجنة التي يتعين عليها النظر في

(1) 279 285 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 28 2004 ، يحدد قواعد

, جريدة رسمية , 76 2004.

(2) 279، المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

محاضر المخالفات قبل استدعاء مرتكبي المخالفات بأسبوع على الأقل<sup>(1)</sup>، وهنا تكون اللجنة أمام حالتين:

**الحالة الأولى:** وهي حالة حضور مرتكب المخالفة وامتثالها لاستدعاء اللجنة، عندها يتم الاستماع إلى أقواله أو إلى ممثليه المفوضين قانونا وتفصل في الاقتراحات الخاصة بالعقوبات التي ستسلط عليه فيتخذ القرار بالأغلبية البسيطة وفي حالة تساوي أصوات الحاضرين يكون صوت الرئيس مرجحا.

**الحالة الثانية :** وهي حالة عدم امتثال مرتكب المخالفة للاستدعاء الثاني أو عدم تربيده قانونا فإن اللجنة تفصل في العقوبة على أساس المحضر الذي أعدته السلطات المؤهلة<sup>(2)</sup>، إن التعليق الذي يتم على يد اللجان الولائية يكون مصدره الجماعات المحلية حيث تقضي المادة 280 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28/11/2004 المحدد لقواعد المرور عبر الطرق ، تنشأ اللجنة بقرار من الوالي المختص إقليميا و يرأسها ممثله، يمكن اللجنة عندما تقضي طبيعة المخالفة ذلك، أن تستعين بطبيب محلف يشارك بصوت تداولي، ويمكنها أن تستعين بكل شخص أو هيئة يمكن أن تنيرها بسبب كفاءتها تحدد كفاءات سير اللجنة بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالنقل و الصحة و الداخلية والجماعات المحلية والدفاع الوطني العدالة.<sup>(3)</sup>

#### رابعاً: سحب رخصة السياقة.

وتتمثل الحكمة الأساسية من منح المشرع للجهة الإدارية الحق في سحب رخصة السياقة، هي الوصول إلى احترام القانون من خلال استقرار الأوضاع القانونية المترتبة على القرار الإداري والسحب بهذه الصورة يحفظ لمبدأ المشروعية قوته وفاعليته بإذلاله القرارات التي تصدر بالمخالفة له وتدفع الأفراد إلى احترامه، غير أن القرار الإداري السليم لا يمكن سحبه تأسيسا على مبدأ عدم رجعية القرارات الإدارية، وذلك أن القرار الساحب فيما لو أبيض له سحب القرارات الإدارية السليمة سيكون رجعيًا من حيث إعدام آثار القرار المسحوب من تاريخ صدور هذا القرار الأخير، وليس هناك من

(1) 27 من المرسوم التنفيذي رقم 03-261 ، 23 يوليو 2003، المتضمن تشكيلة المجلس

ل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطيرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها و سيرها، جريدة رسمية، 46، 2003.

(2) سهيلة بوخميس، المرجع السابق، .

(3) 280، من المرسوم التنفيذي 04-381.

سبب معقول لتحريم الرجعية في حالة القرارات التي تنشئ أو تعدل مراكز قانونية، وإباحتها بالنسبة إلى القرارات التي تلغي مراكز قانونية، هذا كأصل عام إلا أنه استثناء و بموجب نص وفي مجال السلامة المرورية أعطى المشرع الجزائري اللجان الولائية المختصة الحق في سحب رخص السياقة إذا ما أرتكب صاحبها مخالفات من الدرجة الثالثة الحالات من واحد إلى عشرة والدرجة الرابعة (الحالات من واحد إلى سبعة عشر) (1)

فقد جاء في الفقرة ما قبل الأخيرة من نص المادة 22 من القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المعدل والمتمم للقانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 أنه: " وفي جميع الحالات، ودون المساس بالمتابعات القضائية ضد مرتكب المخالفة، يجب على لجنة سحب رخصة السياقة في الولاية المختصة إقليميا أن تبث في قرار سحب رخصة السياقة في أجل أقصاه ثلاثون (30) يوما من تاريخ معاينة المخالفة وإلا أصبحت المتابعات عديمة الأثر ويتم استرداد الرخصة،(2) بمعنى أن الرخصة تتحصن ولا يمكن إلغاؤها إلا عن طريق القضاء.

ويكون السحب إما مؤقتا أو نهائيا، فالسحب المؤقت يقرره الوالي بعد أخذ رأي لجنة العقوبات الإدارية لمدة ثلاثة (03) أشهر في حالة العود في غضون الاثني عشرة شهرا التي تلي النطق بالعقوبة المنصوص في الفقرة الثانية من نص المادة 62 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في السابع أوت 2001 و المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه(3)، ألا وهي من تاريخ وضع المركبة في المحشر فتبلغ المصالح المختصة التابعة لمجموعة الدرك الوطني أو الأمن الولائي قرار الوالي القاضي بالسحب المؤقت إلى مرتكب المخالفة، و ترسل نسخة إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا وذلك تطبيقا لنص المادة 30 من المرسوم التنفيذي 03-261.(4)

---

(1) سهيلة	يس، المرجع السابق	.
(2)	22	01-14.
(3)	62	01-13.
(4)	30، من المرسوم التنفيذي	03-261.

وأما السحب النهائي فيقرره الوزير المكلف بالنقل بناء على اقتراح الوالي وذلك في حال العود يبدأ احتسابه من تاريخ مرور اثني عشرة شهرا التي تلي النطق بعقوبة السحب المؤقت لرخصة من قبل الوالي<sup>(1)</sup>

حيث تقضي المادة 285 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 المؤرخ في 2001/11/28 المحدد لقواعد المرور عبر الطرق، ينجر عن التعليق المؤقت لرخصة السياقة المقررة من الوالي تلقائيا وحسب الحالة، أما سحب رخصة السياقة لمدة معينة أو منع إجراء امتحانات رخصة السياقة إذا لم يكن السائق حاملا لها.<sup>(2)</sup>

وهنا يظهر دور الجماعات المحلية في فرض الجزاءات المتعلقة برخصة السياقة.

#### الفرع الثاني: توقيف المركبات ووضعها في المحشر.

طبقا لأحكام المادة 121 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، يمكن اتخاذ قرار توقيف السيارات ووضعها في المحشر في الحالات ووفقا للشروط والمدد المحددة في المواد من 287 إلى 311<sup>(3)</sup>

ويعتضى المادة 287 ووفقا للمرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 15 شوال عام 1425، الموافق لسنة 28 نوفمبر سنة 2004. يقصد بمفهوم التوقيف: إجبار السائق بصفة وقائية في حالة ارتكاب مخالفة منصوص عليها في المادة 291 على ترك المركبة في عين المكان أو قرب مكان إثبات المخالفة مع الامتثال للقواعد المتعلقة بالتوقف. في حالة ما إذا كان السائق غائبا، يمكن أن تكون المركبة موضوع توقيف مادي بوسائل ميكانيكية كعملية تسبق وضعها المحتمل في الحشر.

تحدد حالات وشروط التوقيف المادي للمركبات بقرار مشترك بين وزارة النقل والداخلية والجماعات المحلية والمالية والأشغال العمومية. تبقى المركبة طوال مدة توقيفها تحت مسؤولية سائقها أو مالكها.

(1) سهيلة بوخميس، المرجع السابق، بدون صفحة.

(2) 285، من المرسوم التنفيذي 4-381.

(3) يوسف دلاندة، قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، دار هوم

يمكن أن يأمر بالتوقيف أعوان الشرطة القضائية أو ضباطها المؤهلون لهذا الغرض، عندما يلاحظون ضرورة إنهاء إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 289.<sup>(1)</sup>

بمقتضى المادة 289 من نفس المرسوم يمكن الأمر بالتوقف في الحالات الآتية:

- عندما يفترض أن السائق في حالة سكر.
- عندما تبدو على السائق علامات التعب الواضحة.
- عندما تشكل الحالة السيئة للمركبة وزنها، وحمولتها بالنسبة لكل محور، وشكلها، وطبيعتها، وكذلك حالة الأطر وشروط استعمالها، والضغط على الأرض وقصور تجهيزها فيما يخص المكابح، أو الإنارة، خطرا كبيرا على مستعملي الطريق الآخرين أو على سلامة وسط الطريق.<sup>(2)</sup>
- غير أنه يجوز أن يأخذ بعين الاعتبار فقط تجاوزات الوزن الإجمالي المرخص به أو الحمولات بالنسبة للمحور المنصوص عليها في المواد من 106 إلى 108 من المرسوم 4-381 و التي تتجاوز 10%<sup>(3)</sup>، عندما لا يستطيع السائق إثبات رخصة للنقل الاستثنائي المنصوص عليه في المواد من 93 إلى 96 من نفس المرسوم.
- عندما تسبب المركبة أو حمولتها تلفا للطريق أو ملحقاتها.
- عندما يكون السائق في وضعية مخالفة لأحكام المادة 6 من المرسوم والمتعلقة بإمكانية قيام السائق بالمناورة.
- عندما تسير المركبة مخالفة للأحكام التنظيمية المتعلقة بنقل المواد الخطرة أو التي تعرقل المرور.
- عندما لا يستطيع سائق مركبة خاصة بالنقل الجماعي للأشخاص، أن يقدم الترخيص بوضع مركبته حيز السير.

(1) 287 289 ،من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

(2) 289، من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

(3) 106 108 رسوم التنفيذ رقم 04-381.

- عندما لا يستطيع السائق أن يقدم الوثائق المطلوبة للسياقة وسير المركبة، لاسيما رخصة السياقة وبطاقة الترخيم، وشهادة التأمين، وشهادة المراقبة التقنية و الترخيص بالنقل.<sup>(1)</sup> بالنسبة للمادة 290 من نفس المرسوم إذا كان قرار التوقيف ناجما عن إحدى الحالات المنصوص عليها في الفقرتين الأولى والثانية من المادة 289 سالف الذكر، يمكن المركبة أنة تتابع طريقها بمجرد أن يتولى سائق كفاء سياقتها، ويمكن الموظفين والأعوان المؤهلين لإصدار أمر بالتوقيف في حالة عدم وجود هذا السائق أن يتخذوا أي إجراء لوضع المركبة في حالة توقيف عاد في المكان الذي يعينونه بدلا من الاستعانة بسائق كفاء.<sup>(2)</sup>

لا يجوز استمرار التوقيف في كل الحالات بعد زوال الظروف المسببة له، وبعد أن يصبح السائق أو المركبة لا يمثلان أي خطر على مستعملي الطريق الآخرين.

- إذا كان قرار التوقيف ناجما عم مخالفة للقواعد التي تتعلق بحالة المركبة أو بتجهيزها، لا يمكن أن يكون فعليا إلا في مكان يستطيع فيه السائق أن يجد الوسائل اللازمة لإنهاء المخالفة.

يرخص للسائق بالاستعانة بمحترف كفاء للقيام بجر المركبة، قصد تصليحها، هذا ما نصت عليه المادة 291.<sup>(3)</sup>

يمكن العون المكلف بتحرير المحاضر عندما تبدو له المركبة معبأة فوق اللازم، أن يأمر السائق بقيادة مركبته قبل توقيفها إلى أقرب قبان قصد وزنها، طبقا لنص المادة 292.<sup>(4)</sup>

في حالة ما إذا كان يبدو للعون المذكور في نص المادة 292 أن المركبة تصدر ضجيجا مفرطا، فإنه يمكنه قبل إصدار الأمر بالتوقيف، أن يأمر سائقها بتقديمها إلى مصلحة المراقبة التقنية للمستوى الصوتي، هذا ما نصت عليه المادة 293.<sup>(5)</sup>

(1) 93 96، من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

(2) 290، المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

(3) 291، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(4) 292، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(5) 293، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

- في حالة ما إذا كان يبدو للعون أن المركبة تصدر أبخرة و غازات مفرطة، فإنه يمكنه قبل إصدار الأمر بالتوقيف، أن يأمر سائقها بتقديمها إلى مصلحة المراقبة التقنية، هذا راجع إلى نص المادة 294.(1)

طبقا لنص المادة: 295 من نفس المرسوم تنص على أنه إذا لم تنته المخالفة التي تسببت في توقيف المركب عند مغادرة العون للمكان الذي توجد فيه، يعلم العون ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا ويسلمه بطاقة ترقيم المركبة واستمارة التوقيف، تسلم نسخة من هذه الاستمارة إلى مرتكب المخالفة.

تبين استمارة التوقيف تاريخ التوقيف و الساعة و المكان التي تم فيها و المخالفة التي تسببت في ذلك، وعناصر التعرف على المركبة، و البطاقة الرمادية، واسم مرتكب المخالفة و لقبه وأسماء الأعوان الذين حرروها وصفاتهم ووظائفهم ويحدد مقر إقامة ضابط الشرطة القضائية المؤهل لإلغاء هذا الإجراء(2)

والمقتضى المادة 296 يسلم محضر المخالفة التي تسبب في توقيف المركبة في أقرب الآجال إلى الجهة القضائية المختصة و إلى الوالي المختص إقليميا عندما يمكن أن تؤدي المخالفة إلى إيقاف رخصة السياقة تطبيق للمادة 111 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، يذكر المحضر بصفة موجزة الظروف والشروط التي أدت إلى اتجاه هذا الإجراء.(3)

وطبقا لنص المادة 297 يرفع إجراء التوقيف كل من:

- 1- العون الذي أمر به إذا كان حاضرا عند انتهاء المخالفة.
- 2- ضابط الشرطة القضائية المعني طبقا للشروط المنصوص عليها في المادة 295، فور إثبات السائق انتهاء المخالفة، وفي هذه الحالة، يعيد ضابط الشرطة القضائية البطاقة الرمادية للسائق ويبلغ السلطات المختصة المعنية بالمحضر المذكور في المادة 296 نسخة من استمارة التوقيف تحمل ملاحظة إنهاء الإجراء.

(1) 294، المرسوم التنفيذي رقم،04-381.

(2) 295، من المرسوم التنفيذي رقم،04-381.

(3) 296، من المرسوم التنفيذي رقم،04-381.



- يمكن ضابط الشرطة القضائية، في حالة ما إذا لم يثبت سائق المركبة انتهاء المخالفة في أجل ثمان وأربعين (48) ساعة، أن يحول التوقيف إلى الوضع في المحشر، ويرفق حينئذ بكل نسخة من نسخ إجراء الوضع في المحشر التي يسلمها للسلطات المذكورة في المادة 296، نسخة أو صورة مطابقة لأصل استمارة التوقيف.

وفي جميع الحالات، يمكن المركبة أن تسير بمجرد انتهاء المخالفة التي تسببت في التوقيف ما بين مكان التوقيف ومقر إقامة السلطة المعنية لإنهاء الإجراء، في ظل نسخة من استمارة التوقيف المسلمة للسائق.<sup>(1)</sup>

طبقا لنص المادة 298: يقصد في مفهوم هذا المرسوم بالوضع في المحشر، حجز مركبة في مكان تعيينه السلطة المختصة على نفقة مالكيها.

يعد بمثابة الوضع في المحشر، نقل مركبة إذا هذا المكان.<sup>(2)</sup>

تنص المادة 299 أنه لا يمكن أن تتجاوز مدة الوضع في المحشر في جميع الحالات عشرة أيام غير أنه، يمكن أن تمدد مدة الوضع في المحشر بالنسبة للمركبات المذكورة في المادة 309-2 إلى أن يقدم مالك المركبة فاتورة تثبت تنفيذ الأشغال المأمور بها.<sup>(3)</sup>

- تنص المادة: 300 على أنه يأمر بالوضع في المحشر ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا في الحالات الآتية:

- بعد توقيف مقرر، إذا لم يثبت سائق المركبة انتهاء المخالفة في أجل ثمان وأربعين (48) ساعة.
- ارتكاب مخالفات للأحكام المتعلقة بتوقف المركبات، كما هو منصوص عليها في المادتين 66 و86 (الفقرة 1 و3) من هذا المرسوم عندما يكون السائق غائب أو يرفض تنفيذ أوامر الأعوان بإنهاء التوقف غير القانوني<sup>(4)</sup>

(1) 297، من المرسوم التنفيذي رقم، 381-04.

(2) 298، من المرسوم التنفيذي رقم، 381-04.

(3) 299، من المرسوم التنفيذي رقم، 381-04.

(4) 300، من المرسوم التنفيذي رقم، 381-04.

تنص المادة 301 على أنه عندما يتم الوضع في المحشر في مكان عمومي أو تابع لسلطة عمومية، تكون السلطة التي ينتمي إليها المحشر هي:

1- الوالي:

إذا كان المحل و المساحة الأرضية ملكا للدولة أو الولاية أو إذا كانت الدولة أو الولاية تملك التصرف فيه.

إذا كان قرار الوضع في المحشر قد اتخذته ضابط الشرطة القضائية من الدرك الوطني أو الأمن الوطني.

2- رئيس المجلس الشعبي البلدي، إذا كان المحل أو المساحة الأرضية ملكا للبلدية أو تملك التصرف فيه، ما عدا المركبات التي قد وضعها في المحشر ضابط الشرطة القضائية التابع لمصالح الأمن.

تعين السلطة التي ينتمي إليها المحشر حارسا عليها<sup>(1)</sup>

تنص المادة 302 على أنه لا يمكن أن يأمر بوضع مركبة في المحشر إلا ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا في حالة عدم تقديمها إلى المعاينة التقنية الإجبارية أو عدم تنفيذ التصليحات والتهيئات التي أمر بها الخبير المكلف بالمعاينات التقنية<sup>(2)</sup> طبقا لأحكام المادة 303 يذكر محضر المخالفة الذي تسبب في وضع المركبة في المحشر، بإيجاز الظروف والشروط التي اتخذ فيها الإجراء، ويبلغ في أقرب الآجال إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا، في حالة ما إذا احتج المعني على إجراء الوضع في المحشر، يمكن وكيل الجمهورية المختص إقليميا طبقا لأحكام المادة 122 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001، إما تأكيد الإجراء وإما الأمر بإلغائه في أجل أقصاه 5 أيام<sup>(3)</sup>

تنص المادة 304 يجب على ضابط الشرطة القضائية الذي أعد محضر الوضع في المحشر أن يبلغ مالك المركبة بذلك، إلا إذا كان السائق هو مالك المركبة و حاضرا عند إعداد المحضر.

(1) 301، من المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(2) 302، من المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(3) 303، من المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

يبين هذا التبليغ المصحوب عند الاقتضاء بقائمة الأشغال الواجب القيام بها قبل استرداد المركبة السلطة المؤهلة لإنهاء الإجراء ويعذر المالك لإخراج مركبته قبل انقضاء أجل خمسة وأربعين (45) يوماً.

ويبين أيضاً أنه في حالة عدم إخراج المركبة في الآجال المحددة، تسلم المركبة وفقاً للشروط المنصوص عليها بقرار إما للتدمير أو لمصلحة أملاك الدولة قصد التصرف فيها، إذا ثبت في فهرس الترقيمات أن المركبة مقيدة برهن، ترسل نسخة من الوضع في المحشر إلى الدائن المرتهن.<sup>(1)</sup>

تنص المادة 305 " يمكن أن يتم نقل مركبة من مكان توقفها إلى مكان الوضع في المحشر كما يأتي "

- من مالك المركبة أو سائقها.

- بوسائل الإدارة.

- بوسائل أخرى كما هو منصوص عليها في المادة 123 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001.

و تكون النفقات على عاتق المالك<sup>(2)</sup>.

كما نصت المادة 306 على أنه: يحدد سعر نقل المركبات والعمليات التي تسبقه، بقرار مشترك بين وزراء الداخلية والمالية والنقل، يراعى في صنف المركبة التي تحدد الشروط التي تضبط بموجبها أسعار مصاريف الحراسة<sup>(3)</sup>

تنص المادة 307 على أنه لا يمكن أن تتوقف عمليات نقل المركبة متى شرع فيها، ولا يمكن إرجاع المركبة إلى مالكها إلا وفقاً للشروط المبينة في المادة 311<sup>(4)</sup>

المادة 308 تنص على أنه إذا كان مالك المركبة الذي عوقب بوضع مركبته في المحشر يسكن أو يقيم في دائرة اختصاص ضابط الشرطة القضائية الذي اتخذ الإجراء، يمكن هذا الأخير أن

(1) 304، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(2) 305، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(3) 306، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(4) 307، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

يقرر أن تكون المركبة تحت حراسة مالكيها، تسحب في هذه الحالة بطاقة الترخيم وتطبق عليها أحكام المادة 309.(1)

- المادة 309 تقوم السلطات التي يخضع لها المحشر بتصنيف المركبات الموضوعية في المحشر في أحد الصنفين الآتيين:

1- المركبات التي يمكن أن يخرجها مالكوها في حالتها.

2- المركبات التي تتطلب أشغالا تعتبر ضرورية قبل إرجاعها إلى مالكيها.

في حالة خلاف بشأن حالة المركبة، يمكن المالك أن يستعين على نفقته، بخبير يختاره من قائمة يعتمدها الوالي.(2)

نصت المادة 310 على أنه يمكن السلطة التي يخضع لها المحشر أن ترخص بخروج المركبة مؤقتا من المحشر قصد تمكين المالك من القيام بالتصليحات اللازمة في مؤسسة يختارها، يمكن هذه الرخصة أن تأخذ مؤقتا صفة وثيقة مزور وتحدد خط السير وشروط الأمن، وتكون مدة صلاحية هذه الوثيقة محددة بالوقت المنقضي في المسالك والتصليحات.

يجب على المصلح أن يسلم مالك المركبة فاتورة تثبت تنفيذ الأشغال المقررة طبقا للمادة 309-2.(3)

كما نصت المادة 311 على أنه يترتب على إنهاء إجراء الوضع في المحشر، إرجاع السلطة المؤهلة لبطاقة الترخيم، إذا تم سحبها و تسليم رخصة نهائية للخروج إلى المحشر تسترجع المركبة عند رفع المصاريف(4)

(1) 308، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(2) 309، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(3) 310، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(4) 311 ، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

## المبحث الثاني

### الجهات المختصة بفرض الجزاءات الإدارية المرورية

تعد السلامة المرورية مطلباً أساسياً في حياة المجتمعات المعاصرة، نظراً لما تشكله الحوادث المرورية وما ينجم عنها من وفيات وإصابات من مشكلات رئيسية في العصر الحديث، فبالإضافة إلى ما تخلفه الحوادث المرورية من مآسي اجتماعية فإنها أيضاً تمثل تكاليف وأعباء اقتصادية وخسائر بشرية، لذلك تعمل الدولة على وضع الخطط والإجراءات التي تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من الخسائر الاقتصادية والبشرية والتخفيف من أثارها وأضرارها، وذلك من خلال عدة أجهزة رسمية تتشارك في مشاريع السلامة المرورية تخطيطاً وتمويلاً وتنفيذاً ومتابعة، ولا يكون ذلك إلا بفرض العقوبات الردعية، لذلك من خلال هذا المبحث سنبين الجهات المختصة بفرض الجزاءات الإدارية المرورية<sup>(1)</sup>.

### المطلب الأول

#### اللجان المختصة بسحب وتعليق رخص السياقة

لتسليط الضوء على اللجان المختصة بسحب و تعليق رخصة السياقة يجب أن نبين أساسها القانوني وتشكيلاتها واختصاصاتها.

(1) محمد الصغير بعلي، المرجع السابق، بدون صفحة.

### الفرع الأول: الأساس القانوني للجنة سحب و تعليق رخصة السياقة.

تجد لجنة سحب و تعليق رخصة السياقة أساسها القانوني في المواد من 279 إلى 283 من المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، وهي لجنة تنشأ بقرار من الوالي المختص إقليميا و يرأسها ممثله<sup>(1)</sup> ويعين أعضائها لمدة 3 سنوات قابلة للتجديد<sup>(2)</sup> ويمكن أن تنشأ عند الاقتضاء لجنة أو عدة لجان<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثاني: التشكيلة.

تتكون لجنة تعليق وسحب رخصة السياقة من:

- ضابط من الدرك الوطني.
- موظف من الأمن الوطني.
- ممثل مديرية النقل.
- ممثل من مصلحة المناجم.
- ممثل عن مديرية الأشغال العمومية.
- ممثل عن مصلحة التنظيم والشؤون العامة.
- ممتحن رخصة السياقة.
- ممثل عن المحترفين في سياقة السيارات تعيينه الاتحادات المهنية في الولاية.
- وممثل عن الوالي كرئيس.

(1) أنظر المادة 280، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(2) أنظر المادة 281، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(3) أنظر المادة 282، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

يمكن اللجنة عندما تقتضي طبيعة المخالفة ذلك أن تستعين بطبيب محلف يشارك بصوت تداولي ويمكنها أن تستعين بكل شخص أو هيئة يمكن أن تثيرها بسبب كفاءتها في مداولاتها وتشارك بصوت استشاري.

تحدد كفاءات سير اللجنة بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالنقل والصحة والداخلية والجماعات المحلية والدفاع الوطني والعدالة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: الاختصاصات.

تقضي المادة 283 من المرسوم التنفيذي 04-381، تؤهل اللجنة للنظر في كل محاضر معاينة لمخالفات مثلما هي مبينة خصوصا في المادة 111 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 2001 وذلك في حدود اختصاصها الإقليمي<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثاني

#### رئيس المجلس الشعبي البلدي

ينتخب رئيس المجلس الشعبي البلدي لعهدة انتخابية طبقا لأحكام القانون رقم 11-10 المؤرخ في 22 يونيو سنة 2011 المتعلق بالبلدي ويمارس سلطاته باسم الجماعة الإقليمية التي يمثلها وباسم الدولة<sup>(3)</sup>.

إضافة إلى هذه السلطات يتمتع بصلاحيات في مجال المرور، في التدابير المرورية السابقة له يد في صيانة الطرقات وإشارات المرور التابعة لشبكة طرقاتها، أما التدابير اللاحقة يختص بفرض الجزاءات المرورية وأهمها توقيف المركبات ووضعها في المحشر.

(1) انظر المادة 280، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(2) انظر المادة 283، المرسوم التنفيذي رقم، 04-381.

(3) انظر المادة 62، القانون رقم 10-11.

## الفرع الأول: الأساس القانوني.

يستمد رئيس المجلس الشعبي البلدي أساسه القانوني من المواد من 64 إلى 76 من لقانون رقم 10-11 المتعلق بالبلدية، حيث تقضي المادة 64 منه: يستدعي الوالي المنتخبين قصد تنصيب المجلس الشعبي البلدي خلال الخمسة عشر يوما التي تلي إعلان نتائج الانتخابات<sup>(1)</sup>

## الفرع الثاني: اختصاصات رئيس المجلس الشعبي البلدي في مجال المرور.

في إطار احترام حقوق وحرقات المواطنين، يكلف رئيس المجلس الشعبي البلدي بتنظيم ضبطية الطرقات المتواجدة على إقليم البلدية مع مراعاة الأحكام الخاصة بالطرقات ذات الحركة الكثيفة.<sup>(2)</sup>

يتكفل بتهيئة المساحات الخضراء ووضع العتاد الحضري وتساهم في صيانة فضاءات الترفيه.<sup>(3)</sup>

يبادر المجلس الشعبي الولائي بالأعمال المرتبطة بأشغال تهيئة الطرق والمسالك الولائية وصيانتها والحفاظ عليها<sup>(4)</sup>.

يختص رئيس المجلس الشعبي البلدي بوضع المركبات في المحشر إذا كان المحل أو المساحة الأرضية ملكا للبلدية أو تمتلك التصرف فيه، ما عدا المركبات التي قرر وضعها في المحشر ضابط الشرطة القضائية من الدرك الوطني أو الأمن الوطني، ويعين حارسا عليها<sup>(5)</sup>.

(1) المادة 64، القانون رقم 10-11.

(2) أنظر المادة 94، القانون رقم 10-11، ص16.

(3) أنظر المادة 124، القانون رقم 10-11، ص19.

(4) المادة 88، القانون رقم 07-12، المؤرخ في 2012، المتعلق بالولاية، الجريدة الرسمية، العدد12، 2011.

(5) طالب شرطة، توقيف المركبات ووضعها في المحشر طبقا للقانون والواقع العملي، وزارة الداخلية، المدرسة العليا للشرطة، دفعة 2007، ص14.



## المطلب الثالث

### الوالي

يعين الوالي من طرف رئيس الجمهورية بموجب مرسوم رئاسي، لذا فإن الوالي يتمتع بسلطات وصلاحيات واسعة، أولاً بصفته ممثلاً للولاية وثانياً بصفته ممثلاً للدولة، إضافة إلى هذه السلطات يتمتع بصلاحيات واسعة في مجال السياسة المرورية من تدابير سابقة كصيانة الطرقات ومراقبتها وإشارات المرور وهندسة الطرق وغيرها، وكذلك له سلطات واسعة في التدابير اللاحقة كفرض الجزاءات المرورية، ومن خلال هذا المطلب سنبين سلطة الوالي في فرض هذه الجزاءات.

### الفرع الأول: الأساس القانوني.

يستمد الوالي أساسه القانوني من المادة 92 من القانون رقم 01/16 المؤرخ في 6 مارس 2016 المتضمن التعديل الدستوري، حيث يعين رئيس الجمهورية في الوظائف والمهام الآتية:....الولاية....<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: اختصاصات الوالي في مجال المرور.

بناءً على نص المادة 300 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04، فإن إجراء وضع المركبات في المحشر لا يمكن أن يتم إلا من طرف ضابط الشرطة القضائية، سواء من تلقاء نفسه في المخالفات المتعلقة بقانون المرور، أو بناءً على كتاب من وكيل الجمهورية أو قاضي التحقيق، أو بناءً على قرار صادر من الوالي.<sup>(2)</sup>

أي إجراء الوضع يكون من الوالي المختص إقليمياً بقرار يرسل إلى ضباط الشرطة القضائية في حالة المخالفات الخاصة بمركبات نقل الأشخاص والبضائع بناءً على اقتراح لجنة العقوبات الولائية أو استشارة اللجنة التقنية لسيارات الأجرة في حالة مخالفات المتعلقة بهذه الأخيرة، أما بالنسبة

(1) أنظر المادة 92، القانون رقم 01/16.

(2) أنظر المادة 300، المرسوم التنفيذي رقم 381/04.

للمحشر فيتم الوضع في المحشر في مكان عمومي أو تابع لسلطة عمومية وتكون هذه السلطة الوالي إذا كان المحل والمساحة الأرضية ملكا للدولة أو الولاية أو إذا كانت الدولة أو الولاية تملك التصرف فيه وإذا كان قرار الوضع في المحشر قد اتخذته ضابط الشرطة القضائية من الدرك أو الأمن الوطني<sup>(1)</sup>

### المبحث الثالث

#### مدى فعالية الجزاءات الإدارية المحلية ( معوقات عمل الجماعات المحلية لدى فرض الجزاءات المرورية)

إن مسألة الحد من الحوادث المرورية لا يمكنها أن تتجسد إلا بتحديد نوعية خاصة من العقوبات التي تعيق حركة الفرد، لذا كان من الضروري على الجهات الإدارية خاصة المختصة بفرض الجزاءات المرورية أن تهتم بتشديد العقوبات على المخالف الذي يتعمد ارتكاب المخالفات المرورية وخاصة الخطيرة منها والابتعاد عن التهاون والتساهل في ضبط المخالفات وتطبيق العقوبة الملائمة لها وعدم التفرقة بين المخالفين مهما كانت مرتبتهم العلمية أو الوظيفية أو مكانتهم الاجتماعية وبالنتيجة يمكن القضاء على الوساطة والمحسوبية الشخصية لأنه تساهم في تكرار ارتكاب المخالفات التي تؤدي بأرواح المخالفين أنفسهم أو غيرهم من مستعملي الطريق، لذا من خلال هذا المبحث سنبين معوقات عمل الجماعات في فرض الجزاءات المرورية، والجهات المساعدة للجماعات المحلية وكذلك تقييم هذه الجزاءات.<sup>(2)</sup>

### المطلب الأول

#### الجهات المساعدة للجماعات المحلية

سنبين من خلال هذا المطلب الجهات المساعدة للجماعات المحلية في فرض الجزاءات المرورية كالأعوان المؤهلين المتمثلين في ضباط الشرطة وأعوان الدرك الوطني وغيرهم من الأعوان، وكذلك وزارة النقل والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

(1) طالب شرطة، المرجع السابق، ص22

(2) محمد الصغير بعلي، المرجع السابق، دون صفحة.

## الفرع الأول: الأعوان المؤهلين.

طبقا لأحكام الإجراءات الجزائية، تتم معارينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بموجب محضر يحزر من طرف:

1- ضباط الشرطة القضائية.

2- الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني.

3- محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني.

يمكن مهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيين للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، معارينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي.

يمكن مهندسي وتقنيي الأشغال العمومية دون المساس بالحق المخول لجميع الموظفين والأعوان المذكورين في المادة 130 أعلاه.

معارينة الأضرار التي تلحق بالمسالك العمومية، وإعداد محضر عن الأعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم.<sup>(1)</sup>

يختص الأعوان المذكورون في المادة 130 بمعارينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون ونصوصه التطبيقية بموجب محضر:

أ- عند اقترانها بالمخالفات المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق.

ب- عندما تكون مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسلك العمومي أو بجوارها، و ينتج عنها أو يمكن أن ينتج عنها ضرر يضرب الاستغلال العادي لتلك الورشات المذكورة أو بحماية المستخدمين فيها.

يختص مفتشو النقل البري بمعارينة مخالفة أحكام الفقرتين 1 و 4 من المادة 85 أعلاه وإعداد محضر بذلك.

(1) أنظر المادة 130، القانون رقم، 01-14.

يؤدي الأعوان محررو المحاضر، من غير الضباط وأعوان الشرطة القضائية المذكورين في المادة 130 أعلاه، اليمين أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم. هذا إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل.

تكون صيغة اليمين كما يلي:

" أقسم بالله العلي العظيم وأتعهد بأن أقوم بأعمال وظيفتي بأمانة وأن أراعي في كل الأحوال الواجبات التي تفرضها علي".<sup>(1)</sup>

يتجلى دور الأعوان المؤهلين في مساعدة الجمعيات المحلية لفرض الجزاءات المرورية في المواد 136 و137 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حيث تنص المادة 137 على أن المحاضر التي يحررها الأعوان المؤهلين تبلغ دون تأخير إلى رئيس الجمهورية، وترسل نسخة إلى الوالي عندما يحتمل أن يترتب على المخالفة تعليق رخصة السياقة.<sup>(2)</sup>

### الفرع الثاني: وزارة النقل.

برغم التزاماته القانونية التي أصدرتها وزارة النقل فيما يخص بتنظيم حركة المرور، إلا أننا ما نزال نسجل تزايد لحوادث المرور سنويا، فالمشكلة لا تنحصر في القوانين الصادرة بل هناك مطالب يجب إعطاؤها أهمية قصوى و تتمثل فيما يلي:

- إعادة النظر في المنظومة والتشريعات الخاصة بتنظيم حركة المرور، بحيث تتناسب مع التطور الحاصل، مع فرض عقوبات ردية أكثر صرامة لمخالفي القواعد المرورية.
- اعتماد مقياس جديدة لمنح رخصة السياقة مع التركيز على احترافية مدربي السواق.
- إنشاء مراكز للسياسة الافتراضية، مخصصة لتحسين أداء السواق الجدد عبر طريق افتراضي.
- كما يمكن للوزارة فرض أو على الأقل توفير يمكن لتصميم السيارات أن يكونوا أثر كبير فيما يتعلق بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور، بل حتى أنه لها الدور في تلاقي وقوع هذه الحوادث

(1) أنظر المادة 135، القانون رقم، 01-14.

(2) أنظر المادة 136، 137، القانون رقم، 01-14.

فالدراسات الحديثة بينت الضرورة الملحة لتطوير بعض التقنيات للمساهمة في التقليل من أضرار حوادث المرور، فمساهمة التصميم في وقوع الحوادث من خلال العيوب التي تتسم بها يتراوح من 03 إلى 05 بالمائة من مجموع حوادث المرور، وحسب تقرير أصدرته المفوضية الأوروبية مؤخراً،<sup>(1)</sup> فإنه إذا صممت جميع السيارات في الإتحاد الأوروبي لتكون متساوية في مستواها مع أفضل السيارات فإنه يمكن توقي ما يقدر بـ50% بالمائة من الإصابات المميتة، كما أشارت دراسة أخرى إلى احتمال تعرض السيارات المصنوعة قبل 1984 بمعدل أكثر بثلاثة مرات من السيارات المصنوعة حديثاً (الحوادث التي تقع بسبب المركبة)<sup>(2)</sup>

### الفرع الثالث: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

هو مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي أنشأ بموجب القانون 87-09 المؤرخ في فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، في إطار السياسة الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق طبقاً للمرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تطور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها وفي هذا الصدد يكلف المركز بما يلي:

- \* القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية والأمن عبر الطرق.
- \* تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- \* تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقررها المركز.

\* تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.

(1) التقرير العالمي للأمم المتحدة للوقاية من حوادث المرور، ص40، الموقع الإلكتروني:

[www.un.org/ar/roadsafety/background.shtml](http://www.un.org/ar/roadsafety/background.shtml)

(2) مرجع نفسه، ص 41.

- \* إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق.
- \* القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.
- \* تصور وتنظيم، بالتنسيق مع السلطات المؤهلة، تعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة للنقل.
- \* تطوير الإعلام والتربية والتكوين في ميدان الوقاية والأمن عبر الطرق.
- \* ترقية الحركة الجموعية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- \* تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
- \* وضع البطاقيّة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها.<sup>(1)</sup>

## المطلب الثاني

### معوقات عمل الجماعات المحلية في فرض الجزاءات المرورية

الفرع الأول: عدم قيام الأعوان ( تهاون المؤهلين لمهام المنوطة بهم الأعوان المؤهلين).  
إن عدم قيام الأعوان المؤهلين لمهامهم يعيق الجماعات المحلية المتمثلة في الولاية والبلدية في فرض الجزاءات المرورية مما يؤدي إلى كثرة الحوادث المرورية هذا التهاون يسيء إلى مجهودات ومهام الأعوان المؤهلين الذين قاموا بها وفيما يلي بعض المجهودات التي قام بها الدرك الوطني كأحد الأعوان المؤهلين.

#### أولاً- في الميدان العمليّاتي.

تم إعداد مخطط يشمل إنشاء وحدات وإعادة انتشار وتوزيع لوحات أمن الطرقات عبر كامل شبكة الطرق الوطنية بناء على العمليات الآتية:

(1) أنظر لقانون 87-09، المؤرخ في 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية العدد 1987، 75.

- توسع شبكة الطرق ( مخطط تطور شبكة الطرق و الطرق السيارة سنة 2005 إلى سنة 2025 الصادر من طرف وزارة الأشغال العمومية سنة 2004).

- المسالك والنقاط السوداء.

- الكثافة المرورية وزيادة الحظيرة الوطنية.

- حوادث المرور المسجلة والمعاناة من طرف وحدات الدرك الوطني.

يهدف هذا المخطط إلى مسايرة برنامج تطور شبكة الطرق الصادر من طرف وزارة الأشغال العمومية ( 2005-2025)، مع انتشار وحدات الدرك الوطني المكلفة بالسلامة المرورية من أجل ضمان حماية وسلامة مستعملي الطرق<sup>(1)</sup>

### ثانياً: تصور الخدمة.

بالنسبة لتصور الخدمة تعمل وحدات الدرك الوطني ( وحدات أمن الطرقات) على تغيير أسلوب العمل، ذلك باستحداث طريقة عمل أكثر ديناميكية وتأثير من أجل التقليل من حوادث المرور محاربة السلوكيات السلبية للسواق باستعمال كل الأجهزة التقنية الحديثة مثل جهاز كشف نسبة الكحول.....إلخ.

أسلوب العمل الجديد يتم فيه التركيز على المقاطع والنقاط السوداء، وهذا يوضع تشكيل مختلط في جزء من الطريق يكون محدد المكان والزمان، يعتمد فيه على السدود الثابتة والنصف الثابتة الدوريات، مع المراقبة والتغطية الجوية لمكان التشكيل، وسيتم الشروع في هذا النوع من الخدمات في القريب العاجل.<sup>(2)</sup>

### ثالثاً: في الميدان الإعلام و التوجيه:

- المداخلات اليومية في الصباح الباكر عبر التلفزيون الجزائري في حصة "صباح الخير يا جزائر" لإعلام مستعملي الطرق عن حالة شبكة الطرق الوطنية.

(1) ممثل عن الدرك الوطني، مداخلة بعنوان سلامة الطرقات في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع و المأمول، 16 نوفمبر 2015، جامعة 8 ماي 1945، ص21.

(2) مرجع نفسه، ص21.

- المداخلات اليومية في الصباح الباكر عبر القناة الإذاعية الأولى، لإعلام مستعملي الطرق عن حالة شبكة الطرق الوطنية.

- المشاركة بمداخلات سواء ميدانية أو من المحطات الإذاعية المحلية لأفراد الدرك الوطني فيما يخص السلامة المرورية لإرشاد مستعملي الطرق في الحالات الاستثنائية (حوادث المرور الخطيرة الاضطرابات الجوية، توجيه مستعملي الطريق في حالة انقطاع الطرق.....إلخ).

- المشاركة في الأيام التحسيسية رفقة وسائل الإعلام المختلفة.

استغلال الرقم الأخضر 1055 من طرف وحدات الدرك الوطني المكلفة بالسلامة المرورية، لأجل تقديم يد المساعدة لمستعملي الطريق عند الضرورة<sup>(1)</sup>

**رابعاً: علاقات الدرك الوطني مع الشركاء الأساسيين في ميدان السلامة المرورية:**

- المشاركة في الاجتماعات الدورية مع مختلف الوزارات.

- تقديم يد المساعدة والرد بالإيجاب على كل طلبات الجمعيات المدنية الناشطة في ميدان السلامة المرورية فيما يخص المشاركة الفعالة لأفراد الدرك الوطني .

- التنسيق الدوري مع الوزارات المعنية بواسطة المراسلات والحصائل المختلفة من أجل استغلالها في الدراسات لإعداد المخططات المستقبلية.

- تزويد الباحثين والمخابر (02) الموجودة على مستوى جامعة باتنة ومستغانم، وكذا الطلبة الجامعيين بكل المعطيات الميدانية والإحصائيات من أجل إنجاز الدراسات ذات الطابع العلمي.<sup>(2)</sup>

### الفرع الثاني: ضعف الوازع الديني.

إن انتشار المخالفات المرورية وزيادتها يشير إلى ضعف الوازع الديني، ومرد ذلك في الغالب أن المخالفات المرورية لا تشكل في نظر فئة كبيرة من الناس خروجاً على الآداب والتوجيهات الشرعية

(1) ممثل عن الدرك الوطني، المرجع السابق، ص22.

(2) مرجع نفسه، ص22.



من منطلق عدم مساسها المباشر بمصالح الآخرين، وحتى في حال وقوع أضرار بالأرواح والممتلكات فإن تلك المخالفات تعد مجرد أخطاء ذات آثار سلبية محدودة وليست جرائم عمدية تثير السخط العام وهذا الشعور دفع الكثيرين إلى التساهل في كثير من الممارسات التي تؤثر على الالتزام بآداب الطريق.

والحقيقة فإن هذه النظرة غير مقبولة حيث يجب تنمية الشعور المناسب في مقابلة السلوك الغير مثالي لمستخدمي الطريق، ومن هنا يجب إحياء الحس الأمني في النفوس نحو القيام بواجبات الطريق على الوجه الأمثل، فالشريعة الإسلامية حثت الإنسان على مراقبة النفس، أي يجب أن يحاسب نفسه قبل أن يسأل، فيرتقي الإنسان ولا يخضع للشهوات والرغبات، أو إلى هوى النفس والرعونة والطيش، وإذا ظهر أثر الاعتقاد في تصرفات الإنسان و سكناته أحس بوازع داخلي يدفعه للعمل بأحكام الدين دون رقيب والسير دون مخالفة الأنظمة المشتملة على المصلحة بدون حاجة إلى مسؤول يراقبه<sup>(1)</sup>

حيث يجب أن يعلم أن من أذية المسلمين في الطريق مخالفة بعض سائقي السيارات لأنظمة المرور وأصول القيادة، كالتهور في السرعة، وعدم التزام خط السير، وقطع إشارة الوقوف، أو الوقوف في الأمكنة التي يمنع الوقوف فيها، أو قيادة السيارة وهو في حالة لا يتمكن من ضبط القيادة كما ينبغي عمن يغالبه النعاس، وجميع هذه الأحوال تعرض الإنسان وتعرض غيره للخطر فيجب تلافئها والحذر منها.

### الفرع الثالث: انعدام التوعية المرورية.

من معوقات عمل الجماعات المحلية في تنفيذ وفرض الجزاءات المرورية انعدام التوعية المرورية الفعلية رغم المحاولات التي قام بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث تعد التوعية المرورية أحد أهم جوانب السلامة المرورية لأنها تسعى إلى نشر الوعي المرور بين جميع أفراد المجتمع من مستعملي الطريق لحمايتهم من أي خطر قد يحدث بهم، فبالإضافة إلى وسائل الإعلام فإن جميع المؤسسات الحكومية المسؤولة في الدولة عن المرور تسعى جاهدة لنشر الوعي المروري

(1) عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، المرجع السابق، ص52

بكل الوسائل الممنوحة لها و لديها أقسام خاصة و مصالح مهمتها فقط التوعية المرورية كالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق الذي أحدث أساسا لإعداد برامج التوعية التي تسهم في الوقاية والسلامة المرورية.

فبالرغم من إقامة العديد من الحملات، إلا أنها ما زالت عاجزة عن تحقيق النتائج المرجوة منها، كذلك فإن الاهتمام من جانب الدولة وما تبذله من جهد ومال في سبيل التوعية المرورية لحماية الإنسان في أعلى ما يملك أمنه وسلامته ومهما كانت النتائج لحملات التوعية بسيطة وليست على المستوى المنشود ولا ترتقي إلى تطلعات المراقبين والمهتمين، إلا أننا نؤيد ونؤكد على ضرورة استمرار هذه الحملات بمختلف أشكالها مهما كانت نسبة تأثيرها والاستجابة لمضمونها، ورغم انفراد إدارات المرور بهذا الجهد من خلال بعض الحملات من منطلق مسؤوليتها التوعوية إلا أن هناك أجهزة حكومية أخرى ما زالت تغط في سباتها العميق متجاهلة واجبها ودورها في إيصال الرسالة لكافة أفراد المجتمع وشرائحها.<sup>(1)</sup>

### المطلب الثالث

#### تقييم الجزاءات المرورية المحلية

##### الفرع الأول: المزايا.

##### أولا: من حيث الضوابط النظامية للجماعات المحلية.

- تجنب أن يكون الهدف من فرض الجزاء تحقيق المصلحة الشخصية.
- إلتزام بالنصوص القانونية عند فرض الجزاءات المرورية.
- مراعاة الصلاحيات التي منحها لها القانون في حدود الشروط النظامية.
- لا توقع عقوبة تتجاوز بها الحد الأعلى الذي حدده القانون حتى ولو كان بهدف الردع.
- تجنب التأثر بعامل الصداقة أو الوساطة عندما تتصدى لفرض الجزاءات المرورية.
- عدم تأثير المنصب الوظيفي للمخالف على الجماعات المحلية في فرض الجزاءات المرورية.

(1) محمد الصغير بعلي، المرجع السابق، بدون صفحة.

- الالتزام بالجزاء المذكورة في النصوص القانونية وعدم تجاوزها.
  - قوة درجة الإدراك لتعليمات المرور واستعمال عوامل تشديد أو تخفيف العقوبة في ضوء ذلك.<sup>(1)</sup>
- ثانياً: من حيث الضوابط الفنية و المهنية للجماعات المحلية:**
- تشديد العقوبة على من يريك حركة المرور بالقيادة المتهوره في أوقات الذروة .
  - وضع في عين الاعتبار جسامه الخسائر المادية الناجمة عن مخالفة المرورية عند استعمال الجماعات المحلية السلطة التقديرية في التشديد أو التخفيف من العقوبة.
  - تجاوز الجماعات المحلية المخالفات المرورية التي تعاصر وقوع حالة طارئة.<sup>(2)</sup>

**ثالثاً: من حيث الضوابط الاجتماعية.**

- وضع آلات تنبيه في مناطق المدارس والمستشفيات.
- تشديد العقوبة عند فرض الجزاء على مرتكب المخالفة أمام أماكن التجمعات السكانية.
- المراعاة عند فرض الجزاء في المخالفات التي ترتكب بمناسبة وقوف السيارات أمام المساجد في أوقات الصلاة.
- مراعاة الحالة الصحية والنفسية عند فرض الجزاء.
- المراعاة في فرض الجزاء على المخالف الذي يرتكب مخالفة بقصد سرعة إسعاف مريض يرافقه<sup>(3)</sup>

**رابعاً: من حيث الضوابط الأخلاقية:**

- تجنب الجماعات المحلية قبول أي واسطة للتساوي في فرض الجزاءات المرورية.
- تشديد في فرض الجزاء على المخالف الذي يقف في الأماكن المعدة للمعاقين.

---

(1) خزام بن عايش بن سعد الشهراني، ضوابط السلطة التقديرية لرجل الشرطة في مجال ضبط المخالفات المرورية رسالة ماجستير، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2001، ص 206.

(2) مرجع نفسه، ص 207.

(3) مرجع نفسه، ص 208.

- تشديد العقوبة على من يقود السيارة وهو في حالة سكر أو مخدر.
- تشديد العقوبة على المخالف الذي لا يحترم أماكن عبور المشاة.
- التساهل في فرض الجزاء على المخالف من كبار السن الذي أجبرته ظروفه على قيادة السيارة.
- تشديد الجزاء إذا اقترنت المخالفة باستعمال المخالف الهاتف الجوال أثناء وقوعها.
- الأخذ بعين الاعتبار خطأ الغير الذي أجبر المخالف على ارتكاب المخالفة أثناء ازدحام حركة المرور.<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: العيوب.

#### أولاً: الجزاءات المرورية المحلية غير الردعية.

رغم أننا ذكرنا سابقاً في خصائص الجزاءات الإدارية المرورية بأنها ذات طبيعة ردعية، لكن من عيوب هذه الجزاءات ضعف الرادع:

حيث شرعت العقوبات الدنيوية التي يطبقها ولي الأمر أو من ينوبه لتكون رادعة لمن لا يرتدع بوازع الدين، ومن أهدافها التخويف حتى يسود السلوك المثالي بقدر الإمكان، وإذا كان الأمر كذلك فلا بد من القيام بها على الوجه الأمثل حتى تؤدي الغرض المنشود، وبالتالي فلا يغيب على البال إصلاح الخلل الحاصل في العقوبات على المخالفات المرورية و المتمثل في عدة جوانب، منها: ضعف مستوى تطبيق العقوبة على وجه المساواة، فكثيراً من مرتكبي المخالفات المرورية لا يتم تطبيق العقوبة بحقهم أو حتى تسجيل المخالفة عليهم، حيث ينظر إلى شخصية المخالف أو منصبه أو معارفه وبالتالي لا تطبق عليه العقوبة، وهذا بلا شك من أكبر الأسباب المؤدية إلى المخالفات المرورية، إذ أن كل من يجد نفسه في أمان من العقاب لا يرتدع من المخالفة، مع أن المفترض أن يبدأ بصاحب المنصب والرئاسة حتى يكون قدوة حسنة بدلاً من أن يعفى فيكون قدوة سيئة يجر على نفسه ومجتمعه آثار خطيرة جداً.<sup>(2)</sup>

(1) خزام بن عايض بن سعد الشهراني، المرجع السابق، ص209.

(2) عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، المرجع السابق، ص52

### ثانياً: التهاون أو ضعف التطبيق.

فبعد أن يتم ضبط المخالفة لا يتم تطبيق العقوبة المقررة بحق المخالف مما يحدث نوعاً من الاستهانة بالمخالفات المرورية، حيث تتدخل العلاقات الشخصية بالتوسط لحماية المخالف، مما يضعف العقوبة ويحول دون تحقيقها الأهداف المرجوة، فالعقوبة يجب أن يتم تطبيقها بالعدل والمساواة وإلا فقدت التأثير المطلوب.<sup>(1)</sup>

### ثالثاً: غياب التنظيم للإشارات الضوئية.

يساهم غياب التنظيم في الإشارات الضوئية والعلامات الإرشادية في كثير من المخالفات المرورية كالإكثار من الإشارات بدون داع حقيقي، أو وجودها في أماكن غير ضرورية، وبالتالي يلجأ سائق السيارة إلى قطع الإشارة، وكذلك يؤدي الموقع الغير عملي للإدارة إلى ازدحام السيارات، وتعطيل الوقت والذي يمكن تلاقيه من خلال وضع الإشارة في المكان المناسب، كذلك لا بد أن يكون هناك تناسق بين الإشارات وخاصة في الطريق الواحد، فكثيراً ما يجد السائق نفسه بعد أن تجاوز إشارة أنه أمام أخرى يقف عندها مما يفقده الوقت ويزيد من الضغوط النفسية عليه، وبالتالي يقوم بمخالفة هي من أخطر المخالفات وهي قطع الإشارة.<sup>(2)</sup>

### رابعاً: ضعف الرقابة المرورية.

حيث تؤثر الرقابة المرورية في الحد من المخالفات المرورية، وحين تضعف الرقابة أو تقصر في هذا الجانب تزداد المخالفات، حيث أن الكثير من الناس لا يتجرأ على ارتكاب المخالفة المرورية إلا عند الرقابة، وعليه يجب أن تكثف الرقابة بحيث يتم ضبط أغلب من يرتكب المخالفات من خلال زيادة الأفراد القائمين بهذه المهمة، والبحث عن الوسائل الحديثة المتطورة لمواجهة هذا القصور، ومن ذلك الاستعانة بكاميرات تصور السيارة المخالفة.<sup>(3)</sup>

(1) عثمان عبد الرحمان عثمان السنيدي، المرجع السابق، ص 58.

(2) مرجع نفسه، ص 57.

(3) مرجع نفسه، ص 58.

الثامنة

في الأخير أضحى إشكالية التوفيق في تسيير المرور وإدارته من جهة و بين إشباع رغبات المواطنين من جهة أخرى وتوفير المنشآت القاعدية الضرورية التي بها يسير الجانب الأمني، من أهم انشغالات السلطات العمومية وخاصة الجماعات المحلية حيث تجند أحسن السبل للتغلب على الصعاب وفق سياسة مرورية سديدة.

يز في هذه الدراسة على تفصيل عناصر مخططات التنقل وبيان دورها الفعال في التقليل من الأخطار التي تحدث بمستعملي الطريق، وفرها في اشارات المرور وكيفية وضعها وتوظيفها لتعزيز تدابير السلامة عبر الطرق، ودور هندسة الطرق في الحفاظ المرورية، كذلك سلط الضوء على الجزاءات المرورية المحلية والجهات المختصة بفرض هذه

بة على الإشكالية المطلوبة

أنه على الرغم من صرامة التي نصت عليها قوانين المرور لردع المخالفين، الملاحظ تزايد عدد المخالفات المرورية وهذا قد لا يرجع إلى بساطة العقوبة ولكنه في الغالب قد يرجع إلى خلل في أسلوب تنفيذ تلك العقوبة على

توصلت الدراسة إلى العديد من النتائج و التوصيات التي اتضحت من خلال تحليل سير النصوص القانونية التي تمت الاستعانة بها والمبينة أدناه:

1- ترسانة هائلة من القوانين التي تنظم المرور والتي تم بموجبها احداث هيئات متخصصة في تجسيد السلامة المرورية تعمل جاهدة لمساعدة الجماعات المحلية للقضاء على حوادث الطرقات والحد من المخالفات المرورية كالمركز الوطني للوقاية والوقاية عبر الطرق.

2- أن السياسة المرورية للجماعات المحلية ( تنظيم المرور ) ناحية النظرية لا تشوبها شائبة لأن قوانين المرور وقانون الجماعات المحلية تسعى من خلال أحكامها تحقيق أهداف السلامة المرورية من الناحية العملية فإن تجسيدها على أرض الواقع أمر جد صعب وهذا راجع لعدة عوامل منها ما يعود إلى مستعملي الطريق أنفسهم ومنها ما يعود إلى الجهة المكلفة بمراقبة المرور على مستوى الجماعات الإقليمية.

3- عدم المساواة بين المخالفين في تطبيق العقوبات المرورية وتمكن البعض من المخالفين من الهرب من نقاط التفتيش التي يعدها الأعوان المؤهلون من درك الجهات المختصة على مستوى الولاية من معاقبة المخالفين.

4- تدخل عامل الوساطة و المحسوبة لإعفاء بعض المخالفين من التملص من العقوبة المرورية، سيثجع المخالف على ارتكابها مرة أخرى نظرا لشعوره بالاطمئنان لأن هناك من سيساعده إما على سحبها.

5- ظهور ظاهرة شديدة الخطورة وهي إتباع بعض المخالفين لأسلوب التحدي لأعوان المؤهلين خاصة ، رغبة منهم في إثبات وجودهم، فأصبحت مسألة ارتكاب المخالفات المرورية وكأنها تحدي وتباهي والتي نجدها غالبا لدى المراهقين الذي أصبحوا السواد الأعظم

6- أن العقوبات الإدارية المرورية المسلطة على المخالفين غير رادعة، وهذا مفاده أنه ينبغي على العقوبة أن تكون أشد حتى يكون المعاقب عبرة لمن يعتبر ولا تسول للآخرين ارتكاب مخالفات من نفس

وبهذا توصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات نجلها في ما يلي:

1- ضرورة التنفيذ الحازم للجزاءات المرورية حيث يعد من الأمور المساهمة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر بشكل كبير ذلك لأنها تهدف إلى ردع المخالفين من ارتكاب المزيد من المخالفات المرورية مستقبلا تجنباً للعقوبة التي سيتلقاها.

2- إشارات مرور ضوئية إلا بعد توافر الضمانات الهندسية المطلوبة لذلك.

3- الموضوعه حاليا إلى تقييم لبيان مدى فاعليتها في تحقيق الأمان والسيولة المطلوبة بالتقاطعات وتوافر ضماناتها.

4- إجراء أعمال الصيانة الدورية لإشارات المرور والإصلاح الفوري لأعطالها.

5- اميرات تصوير المركبات المخالفة لمد مدلولها.

6- التوسع في تجهيزات التقاطعات لتشغيل الكاميرات بها حيث يتعذر على قاندي المركبات تحديد أماكن تشغيلها.

7- تدريب الكوادر الفنية لملاحقة ومتابعة العمل اليومي لتشغيل الكامير .

8- السلامة المرورية وجعلها مقرا في المناهج التربوية والتعليمية بمختلف أطوارها.

9- توحيد نام مروري موحد على مستوى الدول العربية يراعي الموازنة بين المخالفة والعقوبة.

10- على صياغة منظومة تشريعية متطورة، عادلة وراذعة بفاعلية وقابلة للتطبيق.

11- تحسين مستوى أداء الأجهزة المرورية من خلال التأهيل والتدريب المتخصص وتوظيف التجهيزات الحديثة في مجال المراقبة المرورية الالكترونية.

12- انتهاج إستراتيجية تهدف إلى إعطاء الأولوية لوسائل النقل الجماعي بمختلف أشكاله وتخصيص مسارات خاصة بالمشاة ذوي الاحتياجات الخاصة وراكبي الدراجات.



---

13- تسيير الدوريات لمراقبة حركة المرور وتسهيلها وضبط مخالفتي السير.

14- تطبيق الجزاءات المرورية على مخالفتي المرور مع التقيد  
شتم أو التهديد أو الكلام الجارح أو الضرب أو الرفع وما إلى ذلك من أساليب

15- تنفيذ ما تحتاج إليه الطرق من رصف وإصلاح وترميم وصيانة وتركيب الإشارات الضوئية  
واللوحات الإرشادية ومراقبة استمرار عملها ووجودها في أماكنها بالوضع السليم.

المسابق

## شبكة الطرقات

تقطع ولاية قالة شبكة هامة من الطرقات بطول 2018 كلم مصنفة كما يلي :

❖ 1.900 كلم من الطريق السيار (شرق-غرب) أنجز و هو مفتوح لحركة السير و يبقي منه محولات.

❖ 08 طرق وطنية بطول 297 كلم.

❖ 13 طريق ولائي بطول 437 كلم.

❖ 1284 كلم من الطرق البلدية.

❖ من جهة أخرى يعبر الإقليم، خط للسكة الحديدية يربط ولاية سوق أهراس بولاية عنابة بطول 37 كلم.

❖ تسهر على مراقبة و تأمين هذه الشبكة الوحدات الإقليمية و 03 فرق أمن الطرقات.  
❖ حظيرة سيارات الولاية 128535.

❖ تتدفق المركبات على الطرق الوطنية رقم: 20 و 21 حوالي 17000 مركبة يوميا.



## النشاط في ميدان أمن الطرقات

الفارق	سنة 2015	سنة 2014	التصنيف
3061 +	14456	11395	جنيح قانون المرور
515 +	4650	4135	مخالفات الرادار و التيليتايمتر
1931 +	4699	2768	جنيح تفسيق النقل
1097 +	3476	2379	مخالفات قانون المرور
6604 +	27281	20677	المجموع



## الغرامات الجزافية

تقدر عدد الغرامات الجزافية المرفوعة من طرف وحدات  
 36004 ب:.....  
 غرامة خلال سنة 2015.

## الاحتفاظ برخص السياقة

الفارق	سنة 2015	سنة 2014	نوع السحب
515 +	4650	4135	بامتثال الاجهزة
2284 -	31354	33638	مخالفات اخرى



## الوضع في الحظيرة

الفارق	سنة 2015	سنة 2014	الوضع في الحظيرة
70 +	207	137	المعدل

## المراقبة التقييمية

الفارق	سنة 2015	سنة 2014	التصنيف
851 +	2222	1371	عدم تقديم المركبة الى المراقبة التقييمية
277 -	167	444	عدم احترام تعليمات مهتاس المناجم الميمنة في محضر المراقبة التقييمية
169 +	191	22	عدم تقديم المركبة ذات نشاط منظم للمراقبة التقييمية
743 +	2580	1837	المجموع

# قائمة المراجع



:

## النصوص القانونية :

### - نصوص الدستورية

01- القانون رقم 16-01، المؤرخ في 06/03/2016، يتضمن التعديل الدستوري، الجريدة الرسمية، العدد 14، 2016

### ب- النصوص التشريعية:

02- القانون رقم 87-09، المؤرخ في 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية العدد 75، 1987

03- القانون رقم 90-30، المؤرخ في 1 ديسمبر 1990، المتعلق بالأماك الدولة، الجريدة الرسمية، العدد 72، 1990.

04- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم بالقانون 09-03 المؤرخ في 22 يونيو 2009، الجريدة الرسمية، العدد 45.

05- القانون رقم 01-13، المؤرخ في 7 غشت 2001، المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم بالقانون 11-09 المؤرخ في 5 يونيو 2011، الجريدة الرسمية، العدد 32، 2011.

06- القانون رقم 10/11، المؤرخ في 2011، المتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية، العدد 37، 2011.

07- القانون رقم 12-07، المؤرخ في 2012، المتعلق بالولاية، الجريدة الرسمية، العدد 12، 2011.

08- الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بأخر تعديل له بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية، العدد 31، 2007.

09- 09-03 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 45 2009.

10- الأمر رقم 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015، يعدل و يتم الأمر 66-155 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، العدد 40 لسنة 2015.

### ج- النصوص التنظيمية

11- المرسوم التنفيذي رقم 81-385، المؤرخ في 26-12-1981، والمحدد لصلاحيات كل من الولائية والبلدية واختصاصهما في قطاع المنشآت الأساسية القاعدية، الجريدة الرسمية، العدد 52، 1981 .

12- المرسوم التنفيذي رقم 03-261 23 يوليو 2003، المتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطيرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها و سيرها، جريدة رسمية، 46 2003.

13- المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 28 2004 ، ي عد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية، 76 2004.

14- المرسوم التنفيذي رقم 04-392، المؤرخ في 01 ديسمبر 2004، المتعلق برخصة شبكة الطرق، الجريدة الرسمية، العدد 678، 2004.

- 15- المرسوم التنفيذي رقم 12-230، المؤرخ في 24 ماي 2012، المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارة الأجرة الجريدة الرسمية، العدد 33، 2012.
- 16- المرسوم التنظيمي رقم 85-36، المؤرخ في 23 فبراير 1985، المتضمن تنظيم الطرق السريعة، الجريدة الرسمية العدد 52، 1985.

### ثانيا: المؤلفات:

#### أ- باللغة العربية

- 17- الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون، دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، الطبعة الأولى، 2010.
- 18- عبد الحميد محمد فاروق، التطور المعاصر لنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة 1988، الجزائر.
- 19- علي حسن علي عبد المجيد، الغلو في الجزاء وأثره على مدى صحة القرار الإداري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- 20- محمد أبو ضيف باشا، النظام التأديبي ضوابط الجزاءات التأديبية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2011
- 21- محمد سعد فودة، النظام القانوني لعقوبات الإدارية، بدون دار  
دون تاريخ نشر.
- 22- مغاوري محمد شاهين، القرار التأديبي وضماناته و رقابة القضائية بين الفعالية والضمان، المكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، مصر، 1986.

#### ب- باللغة الفرنسية

- 23- Robert Catherine, le fonctionnaire français, édition Allain Michel, paris, 1961.
- 24- chapus René, droit administratif général, Montchrestien, paris, 1998.

### ثالثا: المقالات

- 25- الهاشمي بوزيد بوطالبي، دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات واللقاءات العلمية، الجزائر، 2009.
- 26- أحمد فنيديس، مداخلة بعنوان إشارات المرور وضمان السلامة والأمان عبر الطرق، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، 16 نوفمبر 2015.
- 27- عمرو صلاح الدين جمجوم، الوسائل الحديثة في تنظيم حركة المرور ودورها في رفع كفاءة المرور بشبكة الطرق أبحاث الندوة العشرين التي عقدت بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض من 23-25/02/1987.
- 28- محمد الصغير بعلي، مداخلة بعنوان حدود السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 16 نوفمبر 2015.
- 29- عمر عبد النبي، المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، الندوة العربية والدولية لتجارب العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

- 30- الأخصر عمر الدهيمي، مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية ( التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور)، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2009/06/31.
- 31- محمد الصغير بعلي، مداخلة بعنوان حدود السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، 16 نوفمبر 2015، مجمع هيليوبوليس، قلمة، 2016/2015.
- 32- سهيلة بوخميس، مداخلة بعنوان دور رخصة السياقة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر، بين الواقع و المأمول، 16 2015 08 1945 .

#### رابعاً: الرسائل العلمية

- 33- عفاف لكحل، دراسة تحليلية للتنقلات الحضرية المستدامة( التنقل بالحافلة في مدينة باتنة نموذجاً)، مذكرة الماستر اقتصاد النقل والامداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، باتنة، 2010-2011.
- 34- وسام كحلوش، واقع وآفاق النقل سيارات الأجرة في الجزائر (دراسة حالة مدينة باتنة )، مذكرة الماستر، اقتصاد النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، باتنة، 2010 - 2011.
- 35- جميلة دوار، النظم القانوني للطرق في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون عقاري، المركز الجامعي سوق أهراس، 2007 - 2008.
- 36- إبراهيم بن محمد بن إبراهيم الزرير، القدرة الاستيعابية للطرق وتجهيزاتها وعلاقتها بالحوادث المرورية بمنطقة القصيم، رسالة ماجستير، العلوم الشرطية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، الرياض 2003.
- 37- شحات أحمد مفتي، دور إدارات المرور في منبع وقوع الحوادث، رسالة ماجستير، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض، الرياض، 1989.
- 38- عيسى محمد نايلي، التنظيم المؤسسي للمرور في الجزائر ودور الامن الوطني، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- 39- يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، مذكرة الماستر، اقتصاد وتسيير الخدمات، جامعة الحاج لخضر - باتنة، 2010/2011.
- 40- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحد من المخالفات من وجهة نظر الضباط والجمهور بمدينة الرياض، رسالة ماجستير في العلوم الشرطية تخصص القيادة الأمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003.
- 41- تاسة الهاشمي، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية في الجزائر، مذكرة الماستر، تخصص قانون إداري، جامعة محمد خيضر، بسكرة( كلية الحقوق و العلوم السياسية)، 2013/2014.
- 42- عقون مهدي الرقابة القضائية على مشروعية الجزاءات الإدارية العامة، مذكرة ماجستير، تخصص قانون اداري (كلية الحقوق و العلوم السياسية) 2003/2011.
- 43- جمال عبد المحسن عبد العال، الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها، رسالة ماجستير، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض، 1997.

## خامسا: التقارير

44- التقرير العالمي للأمم المتحدة للوقاية من حوادث المرور، موقع إلكتروني:  
[www.un.org/ar/roadsafety/background.shtm/](http://www.un.org/ar/roadsafety/background.shtm/)

الفصل السادس

	.
<b>:التدابير الإحترازية ( الوقائية) للسياسة المرورية</b>	
14	:
14	:اتجاهات المتنقلين.
15	:-
15	: تنقلات دراسية.
15	:
16	: تنقلات لإنجاز وقضاء أعمال شخصية.
16	ثانيا:
16	: تنقلات لغرض التسلية و الترفيه.
16	:
17	:
17	: النقل بالسكك الحديدية.
17	ثانيا:
18	:
19	: توفير العدد الكافي لوسائل النقل.
19	: سيارة الأجرة.
20	ثانيا:
20	: ( ) .
20	: (الميترو).
21	:
21	:
21	ثانيا:
21	:
21	: إحترام التوقيت.
22	:

22	: تهيئة محطات .
22	ثانيا: .
22	: تحديث حظيرة النقل الحضري.
23	: .
23	: .
24	: .
25	: الإشارات الضوئية.
25	: .
25	ثانيا: إشارات الزمن المتغير وفق الحجم المروري للتقاطع.
26	: .
26	: الإشارات العمومية.
26	: الإشارات التحذيرية.
26	ثانيا: التوجيهية.
26	: الإشارات الإلزامية.
26	: الإشارات الأفقية.
27	: الشروط الواجب توفرها في إشارات المرور.
27	: مبدأ التثمين و التقييم.
28	: .
28	: .
28	: المشار إليه.
29	: المصادقية.
29	: تكامل إشارات المرور و تتابعها.
29	: التكامل بين إشارات المرور.
30	: .
31	: هندسة الطرق
31	: مفهوم الطرقات في التشريع الجزائري

32	: تعريف الطريق
32	:
32	ثانيا: جميع أجزاء الملك العمومي الطبيعي المندمجة ضمن الملك العمومي لشبكات الطرق عيبين الحدود
33	: تصنيفات الطرق
34	: التصنيف الإداري.
40	ثانيا: التصنيف الوظيفي.
40	: الطبيعة القانونية للطرق في التشريع الجزائري.
40	: الطرق من الأملاك الوطنية الاصطناعية.
41	ثانيا: ترتبط بمبدأ الإقليمية.
41	: القابلية للتغيير.
41	: التخصيص لنفع العام.
41	: موضوعة تحت تصرف الجمهور.
42	: تدخل يد الإنسان في تكوينها.
42	: إمكانية إلغاء تصنيفها.
42	: منازعاتها معهودة للقضاء الإداري.
42	: مواصفات الطريق.
44	: تهيئة الطرق و هندستها.
45	: التهيئة الهندسية للطريق.
45	: التصميم الهندسي.
45	ثانيا: البيئة العامة للطريق.
45	: إضاءة الطريق.
47	: العلامات والتخطيط الأرضي.
47	:
48	: تهيئة ملتقيات الطرق.
48	: التقليل من التقاطعات.
49	ثانيا:



50	: الملتقيات الدائرية.
50	:
50	:
51	:
51	ثانيا: ممرات عبور و تأمين المشاة.
52	: الحواجز الواقية.
52	: اللوحات و الإرشادية للمشاة و المكبات.
52	: تنظيم المرور عبر الأحياء السكنية.
53	: تخصيص مسار لبعض وسائل النقل البطيئ.
54	: مراقبة الطريق.
54	: أجهزة المراقبة و أدوات القياس.
55	: جهاز الرادار.
55	ثانيا: كاميرات المراقبة.
56	: الهيئات المكلفة بالرقابة.
56	: ضباط الشرطة القضائية.
58	ثانيا: أعوان الشرطة القضائية.
59	:
59	: مهندسو الأشغال العمومية و رؤساء المقاطعات.
59	:
60	:
60	: رخصة السياقة.
61	ثانيا:
61	:
61	: رخصة سيارة الأجرة
62	: اعتماد المراقبة التقنية للسيارات
62	:

63	:
: التدابير العلاجية للسياسة المرورية للجماعات المحلية.	
67	: مفهوم الجزاءات الإدارية.
67	: مبدأ شرعية الجزاءات الإدارية المرورية.
68	: شرعية الجزاءات الإدارية العامة
69	:
69	ثانيا:
70	: مبدأ عدم رجعية الجزاءات الإدارية العامة
70	: رجعية القانون الجديد استنادا لطبيعة المخالفة
71	ثانيا: رجعية الجزاء الإداري الأصلح للمتهم.
72	: شخصية الجزاءات الإدارية العامة.
72	: توقيع الجزاء الإداري العام عن فعل الغير.
73	ثانيا: توقيع الجزاء الإداري .
73	: تعرف الجزاءات الإدارية المرورية.
74	: تعريف الجزاءات عموما.
75	: تعريف الجزاءات المرورية.
75	: خصائص الجزاءات الإدارية المرورية.
76	: الجزاءات الإدارية المرورية توقعها السلطة الإدارية.
76	ثانيا: الجزاءات الإدارية المرورية ذات طبيعة ردعية.
76	: العمومية.
77	: الإدارية المرورية المحلية.
77	: الجزاءات المتعلقة برخصة السياقة.
78	: الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة.
79	ثانيا: الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة.
79	: تعليق رخصة السياقة بغية إلغائها.
80	: سحب رخصة السياقة.
82	: توقيف المركبات ووضعها ف المحشر.

90	: الجهات المختصة بفرض الجزاءات الإدارية المرورية.
90	: اللجان المختصة بسحب و تعليق رخص السياقة.
91	: الأساس القانوني للجنة سحب و تعليق رخصة السياقة.
91	: التشكيلة.
92	:
92	: رئيس المجلس الشعبي البلدي.
93	:
93	: اختصاصات رئيس المجلس الشعبي البلدي في مجال المرور.
94	:
94	:
94	:
95	: مدى فعالية الجزاءات الإدارية المحلية.
95	: الجهات المساعدة للجماعات المحلية.
96	: الأعوان المؤهلين.
97	:
98	: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.
99	: معوقات عمل الجماعات المحلية في فرض الجزاءات المرورية.
99	: عدم قيام الأعوان المؤهلين لمهام المنوطة بهم (تهاون الأعوان المؤهلين).
99	: في الميدان العملياتي.
100	ثانيا:
100	: في الميدان الإعلام و التوجيه.
101	: علاقات الدرك الوطني مع الشركاء الأساسيين في ميدان السلامة المرورية.
101	: ضعف الوازع الديني.
102	: انعدام التوعية المرورية.
103	: تقييم الجزاءات المرورية المحلية.
103	الفرع الأول: المزايا.

103	أولاً: من حيث الضوابط النظامية للجماعات المحلية.
104	ثانياً: من حيث الضوابط الفنية و المهنية للجماعات المحلية.
104	ثالثاً: من حيث الضوابط الإجتماعية.
104	رابعاً: من حيث الضوابط الأخلاقية.
105	الفرع الثاني: العيوب.
105	أولاً: الجزاءات المرورية المحلية غير الردعية.
106	ثانياً: التهاون أو ضعف التطبيق.
106	ثالثاً: غياب التنظيم الإشارات الضوئية.
106	رابعاً: ضعف الرقابة المرورية.
108	خاتمة
111	الملاحق
118	قائمة المراجع