الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الشيخ محمد البشير الإبراهيمي- برج بوعريريج

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

تخصص: تهيئة وتعمير

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في قسم الحقوق: تخصص تهيئة وتعمير

الموسومة بـ:

الحماية الإدارية للطريق السيار شرق-غرب في التشريع الجزائري.

من إعداد الطلبة:

- بن عبد الله نبيل.
- محمادي ياسين.

الأشراف لـ:

- دوار جميلة.

رقم	الاسم واللقب	الرتبة	مؤسسة الانتماء	الصفة
1	حمزة عياش	أستاذ محاضر ب	جامعة برج بوعريريج	رئيسا
2	جميلة دوار	أستاذ محاضر أ	جامعة برج بوعريريج	مشرفا، مقررا
3	حمزة عثماني	أستاذ مساعد	جامعة برج بوعريريج	ممتحنا

السنة الجامعية: 2020/2019

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير :

نشكر الله ونحمده كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم سلطانه، سبحانه الذي

هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله ... أولا وأخرا.

ثم الشكر لجميع الأساتذة الكرام، وبالأخص الأستاذة "دوار جميلة " التي

أشرفت على هذا البحث، ووجهته ليكون على صورته هاته.

كما نشكر كل من كان له يد في إتمام هذا البحث من قريب أو من

بعيد.

إهداء 01:

إلى المعلم الأعظم ... صل الله عليه وسلم.

إلى روح والدي رحمه الله واسكنه فسيح جنانه ... وجزاه عني خير الجزاء.

إلى أمي حفظها الله ورعاها ... وأطال في عمرها.

إلى إخوتي وأخواتي كلا باسمه وكلا بصفته ... الأول فالأول.

إلى كل الأصدقاء الذين لا تسعهم الأسطر ...

إلى الزملاء.

نبيل

إهداء 02:

إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله ... واطال في عمرهما

الى كل أفراد أسرتي ...

إلى أصدقائي ومن كانوا برفقتي أثناء دراستي ...

إلى الزملاء ...

الى كل الأساتذة الكرام الذين لم يدخروا جهدا في مساعدتي ...

ياسين

قائمة الجداول:

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الولايات التي يمر بها الطريق السيار شرق غرب.	07

قائمة الأشكال:

الرقم	العنوان	الصفحة
01	خريطة توضح مسار الطريق السيار شرق غرب.	06

مقدمة عامة

يعتبر النقل وسيلة من وسائل التي يستخدمها الإنسان في حياته اليومية لقضاء حاجاته المختلفة، فهو أداة ربط بين مختلف المدن لنقل الأشخاص والسلع والمنتجات وكذا توفير العبء والتعب وربح الوقت ولا يكون ذلك إلا في إطار القانون.

إضافة إلى ذلك يعتبر الطريق ادات لتنقل الأفراد من أشخاص ومركبات تساهم في تنمية حركة المواطن وتسهل عمله من سفر ونقل لسلع والمنتجات وغيرها كم هو ادات تطور العمل والتنمية الاقتصادية.

ومنه فالطريق السيار شرق غرب من اكبر المشاريع الكبرى والضخمة في الجزائر منذ الاستقلال والذي ساهم بشكل كبير في دفع عجلة التنمية المحلية في جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، كما سهل من عملية التنقل بين الولايات وحركة المرور، وجنب العديد من حوادث الطرق، بالإضافة إلى اختزال الوقت ودفع روح المبادرة لدى التجار من جهة والمسافرين من جهة أخرى.
ما جعل مشروع الطريق السيار مشروع القرن في الجزائر بامتياز.

كما صار احد أهم مفاتيح النمو الاقتصادي، ومؤشر بارز من مؤشرات التنمية الفعالة من خلال ربط المناطق ببعضها بشكل عام، وربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك بشكل خاص.
هذا من جهة، أما من جهة أخرى فان قوام هذا المشروع ارتكز على مجموعة من التدابير والآليات الإدارية، التي نظمت وحرصت على السير الحسن للمشروع.

أهمية الموضوع:

ان أهمية الموضوع تتمثل في الإضافة التي شكلها مشروع الطريق السيار شرق–غرب على مختلف الأصعدة، خاصة تلك الاقتصادية والاجتماعية منها. والدور البارز التي شكلته الرقابة الإدارية في الإشراف على حسن سير المشروع في جميع مراحل انجازه. بالاضافة التنويه بالتدابير والآليات المتبعة من طرف كل من المشرع الجزائري والإدارة الجزائرية من اجل إنجاح مشروع القرن بالنسبة للجزائر.

إشكالية الموضوع:

ما هي التدابير الإدارية للطريق السيار شرق غرب، وماهي الآليات التي اعتمدتها الإدارة الجزائرية لانجاز هذا المشروع؟

أهداف الموضوع:

تتجلى أهداف الموضوع في:

إبراز دور الرقابة الإدارية في إنجاح مشروع الطريق السيار شرق–غرب وكذا إبراز مكانة الحماية الإدارية في تنظيم وتاطير العمل وفق القوانين، إضافة إلى دور الرقابة الإدارية في الإشراف على مشروع الطريق السيار شرق–غرب لتفادي أي خروقات للقانون، بالإضافة إلى إيضاح الدور الجوهري للآليات الإدارية في الرقابة على نفقات مشروع الطريق السيار شرق–غرب، وإعطاء لمحة عن التدابير الإدارية المتبعة لتنظيم حركة السير في الطريق السيار شرق–غرب.

منهج الموضوع:

تم الاعتماد في إعداد هاته الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال:

الاعتماد على المذكرات الجامعية والمقالات البحثية الموثقة من مجلات علمية، والتي لها صلة بالموضوع محل الدراسة وتخدمه.

وتحليل الوثائق الرسمية من مواد، أوامر ومراسيم قانونية صادرة عن الجهات الرسمية، والتي تخص بصفة مباشرة مشروع الطريق السيار شرق – غرب.

هيكل الموضوع:

تم الاعتماد على المنهج الثنائي في تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين، ينقسم كل فصل بدوره إلى مبحثين.

فبالنسبة إلى الفصل الأول الذي تم تخصيصه إلى إبراز أهم التدابير الإدارية لحماية الطريق السيار شرق غرب، فقد احتوى المبحث الأول منه على عموميات حول موضوع نقل المواد الخطرة، والثاني على ابرز المخالفات القانونية المتعلقة بالحجم والوزن المطلوب.

فيما تطرقنا في الفصل الثاني إلى الآليات الإدارية المتعلقة بالتنظيم والإشراف على المشروع، خصص المبحث الأول منه إلى التعريف بالوكالة الوطنية للطرق السريعة وإبراز دورها في الإشراف على المشروع، إما المبحث الثاني فقد تحدثنا فيه عن آلية أخرى من الآليات الإدارية والتي تتمثل في شرطة الطرقات.

الفصل الأول:

التدابير الإدارية لحماية الطريق السيار شرق غرب.

الفصل الأول: التدابير الإدارية لحماية الطريق السيار شرق غرب.

تمهيد:

عرفت الجزائر بعد الاستقلال شتاة ودمار على جميع الاصعدة السياسية والاجتماعية والاقتصادية مما أدى با الدولة الجزائرية إلى اعادة تنظيم مختلف الهياكل لنهوض بالاقتصاد الوطني وتطوير مختلف المشاريع التنموية، كما شرعت في تنظيمات تخص الجانب الإداري وذلك من خلال دراسة مختلف الهياكل والمشاريع الصغرى والمتوسطة والكبرى والسهر على التنظيم والتسيير الحسن من طرف الهيئة الادارية المختصة مع الحرص على تطبيق مختلف القواعد والقوانين، وبهذا فقد حققت الجزائر انجازات عظيمة خاصة في مجال الطرقات السريعة، خاصة مشروع القرن الطريق السيار شرق غرب الذي اعطى نفس جديد على المستوى المحلي الوطني للدولة الجزائرية ،والذي ساهم في ربط مختلف مدن التراب الوطني مما شجع في وجود تنمية اقتصادية، كما ساهم في تسهيل العمل خاصة النقل البري، وكذا ربح الوقت إضافة إلى تجنب مختلف الحوادث.

لذلك سيتم التطرق إلى:

المبحث الأول: كيفية نقل المواد الخطرة عبر الطريق السيار شرق–غرب.

المبحث الثاني: المخالفات المرورية عبر الطريق السيار شرق–غرب.

المبحث الأول: نقل المواد الخطرة.

نتطرق في هذا المبحث إلى كيفية نقل المواد الخطرة عبر الطريق السيار شرق غرب في إطار القانون.

المطلب الأول: ماهية النقل البري.

يعتبر النقل البري وسيلة مهمة تقدم خدمة أساسية لجميع الافراد على جميع المستويات الاقتصادية والاجتماعية والتي تساعد على تطوير مختلف الخدمات على جميع الاصعدة وتساهم في بعث عجلة التنمية.

الفرع الأول: تعريف النقل البري.

تعددت واختلفت التعاريف التي تناولت مصطلح النقل البري، محاولة الوصول الى تعريف شامل لهذا الاخير. لما له من اهمية بالغة على المستويين الاقتصادي والاجتماعي، هو يحض بذات الأهمية ذلك إذا ما تعلق الأمر بالجانب القانوني.

لعل ابرز هاته التعاريف تلك التي جاء بها "برادفور موریاس" والذي عرف النقل البري على انه: "حركة السلع والافراد والمعلومات من مكان إلى آخر".[1]

حيث ركز في تعريفه هذا على الجانب الديناميكي الحركي للنقل, دون تحديد لطبيعة او نوع هاته الحر.

كما عرفه الخبير" هانز ادلر" المختص في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير تعريفا يقول فيه " يعبر النقل عن خدمة او حدث لايصال مراكز الانتاج والمناطق الآهلة بالسكان ببعضها أي مراكز الاستهلاك."[2]

1-التوهامي إبراهيم، سياسات النقل وأثارها على التنمية الاقتصادية، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، جامعة مستغانم – الجزائر، (2017-2018)، ص7.

2-كيحل عبد الحميد، دور الطريق السيار شرق-غرب في التنقلات اللوجيستية، مذكرة تخرج مقدمة صمن متطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، جامعة مستغانم-الجزائر، (2017-2018)، ص6.

ومنه فقد ركز "ادلر" على مسألة العلاقة بين الإنتاج والاستهلاك كما يطرح موضوع الاتصال بين المناطق الاهلة بالسكان والذي يسهل في نفس الوقت توسيع السوق وتسهيل الانسياب للبضائع والاشخاص.

اما قانونا فقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 2 من القانون رقم 11-09-المؤرخ في 5 يونيو 2011 كما يلي: " النقل البري هو كل نشاط يقوم خلاله مشغل بنقل الاشخاص او البضائع من مكان الى اخر عن طريق السكة الحديدية او السكك على متن مركبة ملائمة، كما يعرف على انه يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به مستغلون مرخص لهم لهدا الغرض." [1]

مما سبق يمكن القول إن النقل البري عبارة عن نشاط يتم استغلاله من طرف الأشخاص أو ما يعرف قانونا بالمشغلين في نقل الأشخاص والبضائع من مكان لآخر طبقا للقواعد والقوانين المحددة له والتي تساهم في تنظيم وتسهيل العمل الاقتصادي والاجتماعي للأشخاص.

الفرع الثاني: أنواع النقل البري.

ينقسم النقل البري إلى ثلاث أنواع وذلك حسب القانون:[2]

1- النقل بالسيارات: تعد وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة الى اخرى، وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي يتصف بها ليلبية حاجيات نقل الافراد او البضائع، فلو تمت مقارنته بغيره نجد انه يتميز عن ذالك بتكلفة شحن وتفريغ منخفضة نسبيا، وإمكانية تسييره اقتصاديا بحمولات صغيرة اضافة الى سيولة وسرعة الترابط مابين المناطق الجغرافية خاصة في الوصول الى المناطق التي يصعب اللحاق إليها بواسطة الوسائل الأخرى.

2- النقل بالسكك الحديدية : يعتبر النقل بالسكك الحديدية من اهم وسائل النقل التي تعتمذ عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق اهدافها الاقتصادية والسياسية والعسكرية وذالك

1- الجريدة الرسمية، المادة 2 (قانون رقم 09-11-المؤرخ في 5 يونيو 2011)، المتضمن السياسة الوقائية للنقل البري.
2- التوهامي إبراهيم، سياسات النقل وأثارها على التنمية الاقتصادية، **مرجع سابق**، ص 12.

فيما يتعلق بنقل الافراد او البضائع على حد سواء وتاتي اهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعات عالية قد لا تتجاوز فيها بعض القطارات 300 كم/سا ويعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملا من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز اهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الاولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج الى انماط التخزين والاستهلاك .

3-النقل بالأنابيب : وهو نظام يستعمل عادة لنقل المواد السائلة " النفط ومشتقاته أو مياه الشرب أو الصرف الصحي او الغاز " ويشمل هذا النظام كذلك خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق، وتتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل انابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها.

الفرع الثالث: أهمية النقل البري.

بدأت تبرز أهمية النقل منذ العصور القديمة فقد سافرت القوافل التجارية في العصور التي سادت فيها المقايضة لتحميل السلع من مكان الى اخر وظهرت النقود وانتشرت كطريقة للتبادل أدت إلى توسع الطلب على السفر وأصبح التجار بحاجة الى اكتشاف وجلب السلع الجديدة الى بلادهم بظهور الثورة التكنوليجية في النقل والاتصالات ساهمت في التقدم وسمح لها ان تتحدى وتتجاوز عقبات كثيرة من بينها الظروف الطبيعية الجغرافية لبعض المناطق المسافات الطويلة والبعيدة التي تفصل منطقة عن منطقة اخرى . فساد التقدم التكنولوجي في وسائل النقل الى سهولة احتكاك الافراد والمجتمعات ببعضها ومكنها من تبادل الخبرات والمعارف المختلفة بسرعة كبيرة وتاتي اهمية النقل في حياة الفرد المجتمع من زاويتين:[1]

1- عبد العزيز لكحل، دور الطرق السريعة في تحسين التنقلات ، مذكرة تخرج صمن متطلبات نيل شهادة ماستر تخصص علوم تسيير ،جامعة الحاج لخضر باتنة، السنة الجامعية 2010-2011 ص ص 8-9.

-**الزاوية الأولى:** تعتبر وسائل النقل عامل محدد له اهمية قصوى في تحديد اختيار الافراد واسرهم للمكان الذي يقطنون فيه ومكان العمل.

-**الزاوية الثانية:** تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للافراد بدفع اسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع فس اسعار بيعها ومن جهة اخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام في اسعار بيع المنتجات النهائية ويوضح ذلك الدور الفعال الذي تلعبه وسائل النقل في دائرتي الانتاج والتوزيع.

كما تكمن أهمية النقل أيضا في تأثيره على العديد من المجالات والقطاعات من أهمها الاقتصاد الوطني.

المطلب الثاني : ماهية الطريق السيار شرق غرب .

يعتبر مشروع الطريق السيار من اصخم المشاريع الكبرى في الجزائر والتي ساهمت وبشكل كبير في تقديم خدمات كبيرة للاشخاص على جميع المستويات الاقتصادية والاجتماعية

الفرع الاول : مفهوم الطريق السيار شرق غرب:

ان مشروع الطريق السيار شرق غرب الذي طال انتظاره ، صار الان يتجسد كحقيقة ميدانية ، وتبين التقديرات الاولية للمشروع ان هذا الاخير يتقدم بكيفية سريعة ومتقنة .

يعتبر مشروع القرن العملاق المتمثل في الطريق السيار شرق غرب بحيث يمثل نقطة محورية وتحديا كبيرا بالنسبة للجزائر، وبتاكيدها على ضرورة الالتزام بمقاييس الجودة العالمية ، فان الجزائر تنفذ مباشرة الى التنمية المستدامة ،ان الطريق السيار الذي يكون بطبيعة الحال مفيدا للجزائر وامكانيتها الطبيعية والصناعية تجعل منها قطبا يؤدي دورا اقتصاديا كبيرا.[1]

1- وزارة الاشغال العمومية.

إن مشروع الطريق السيار شرق غرب ، الذي كان يراد تسليمه ضمن افاق 2009 سوف يشكل افضل انجاز في طريق بناء الاتحاد المغاربي. وقد ابرز رئيس الجمهورية هذه الحقيقة بالتاكيد ان لهذا المشروع بعدا جهويا وقاريا، ويشكل الحلقة المركزية لطريق الوحدة المغاربية الذي سوف يربط نواكشوط بطرابلس على مسافة تقارب 7000 كم. مع العلم ان قيمته تبلغ 805 مليار دينار، اي ما يعادل 11 مليار دولار. يعد اكبر ورشة في تاريخ البلاد حجما وأهمية.

والجدير بالذكر انجاز 1216 كم وذلك بربط ولاية تلمسان بالطارف مع تامين المواصلات مع الاقطاب التنمية التي تقع على الساحل وعن الهضاب العليا سوف تؤمن المواصلات معها بفعل نقاط توصيل الطريق السيار شرق–غرب بالشبكة الوطنية وخاصة بفضل منافذ شمال – جنوب مما يمثل طول إجمالي يقدر ب 1700 كم ، ويندرج ضمن المشروع الجهوي الضخم لطريق السيبار المغاربي المقدر خطه ب 7000 كم وكذا تم اعتماد انجازه من قبل بلدان اتحاد المغرب العربي .

إن الجزائر بالنظر إلى موقعها الجيو استراتيجي، من جهة وبفضل الإرادة السياسية المدعمة من طرف اجهزة الدولة بغرض انجاز هذا المشروع ، قد لبت شروط الانفتاح الاقتصادي لمجموع البلدان المغاربية والإفريقية والمتوسط.

ذلك إن البلدان الإفريقية سيتم ربطها من خلال الطريق العابر للصحراء ، وستجد بلدان الصحراء منفذا عصريا نحو اوروبا .

ويعتبر رئيس الجمهورية هذا المشروع مرحلة اضافية في الاندماج الاقتصادي للبلدان الافريقية مما يصمن رفاهيتها.

وعلى الصعيد القاري سيسمح الطريق السيار شرق–غرب بتدعيم النيباد التي تندج عصرنة الهياكل الاساسية كدعامة وعامل اساسي لضمان تحسين ظروف الحياة في القارة .[1]

1– المرجع نفسه.

إن الطريق السيار شرق–غرب الذي يبلغ طوله 1216 كم، سيكون له وقع اقتصادي جد معتبر، ذلك انه يسمح كذالك بتطوير قطاعات تسمح في ثناياها بنمو عوامل الازدهار.

وسيحدث هذا المشروع ديناميكية غير عادية داخل بعض القطاعات مثل السياحة والبناء والاشغال العمومية والمياه التي يكثر الطلب المحلي بشانها (بصرف النظر عن الطلب الدولي).

وسيمكن هذا المشروع مستقبلا من فك العزلة على مناطق بكاملها وتثمين المواد المحلية وخلق مناصب شغل بالالاف حاليا ومستقبلا . ومن جهة اخرى ، يعزز هذا المشروع اختيار الانفتاح الذي اعتمدته الجزائر كونه سيتيح فرص استثنائية للاعمال ، والجزائر لاترى في ذالك عملية تجارية، ولكن ترى فيه نقطة تغير تلم بجميع القطاعات كتكوين وتدريب اطارات جزائرية لادارة مختلف المشاريع الكبرى مستقبلا.

– **المرفق رقم (1):** خريطة توضح مسار الطريق السيار شرق غرب.

المصدر : www.gov.mtp.dz

الجدول رقم (02): يوضح الولايات التي يمر بها الطريق السيار شرق غرب.-

الولاية:	طول المقطع (كم)
الطارف	84
عنابة	28.5
قالمة	2.5
سكيكدة	71
قسنطينة	43
ميلة	57
سطيف	75
برج بوعريريج	72
البويرة	28
بومرداس	26.5
الجزائر	2.5
عين الدفلى	23
الشلف	55
سيدي بلعباس	70
غليزان	87
معسكر	75
مستغانم	2
وهران	25
تلمسان	100
المجموع	**972**

المصدر: سليم بوقنة والعابد سميرة، دراسة تحليلية قياسية لخدمة النقل بين المدن في الطريق السيار شرق غرب، مجلة الاقتصاد الصناعي، جامعة باتنة 1، العدد 10 جوان 2016، ص 33.

الفرع الثاني: أهمية مشروع الطريق السيار شرق غرب:

من الواضح إن الحكومة تسعى الى انجاز طريق اخضر سريع لا تقل مساحته عن 25 مليار متر مربع تتم تهيئتها على ضفتي المنشاة الاساسية.

وبالتالي من المتوقع اعادة غرس الاشجار كالنخيل واشجار البرتقال والزيتون على مستوى ولايتي بومرداس ووهران كمرحلة اولى ، في انتظار تعميم هذه العملية على جميع الولايات التي سيجتازها الطريق السيار، وحتى يومنا هذا، وتم ادراج المعايير الدولية الاكثر صرامة في المشروع فيما يتعلق باحترام البيئة.

وبالتالي سيتم تعميم وانجاز واستغلال هذا الطريق السريع وفق المعايير الاوروبية.

من جهة اخرى، اجريت دراسة تتعلق باثر على المحيط الاخذ بعين الاعتبار الوسط الطبيعي للنشاطات البشرية وكذا الموروث الثقافي والاثري للمحيط.

كما تم اتخاذ اجراءات وقائية عبر وضع تجهيزات المحافظة على موارد المياه السطحية والجوفية باحواض مصفقة ، مزيلة للزيوت وحفر غير نفوذة للماء.

وكذا التهيئة العقارية عن طريق الضم والتهيئة الطبيعية عن طريق اعادة تشجير ضواحي وحواف الطريق وزرع اقامة عمليات حفر تنقيبية في حال ما اذا كان الطريق المراد انجازه يعتبر موقعا مصنفا كموقع اثري.

كما تاخذ الدراسة نفسها بعين الاعتبار احترام عادات وسلامة المناطق المجاورة عن طريق اعادة اصلاح المرافق.

في حين ان الدراسات المتعلقة بالاثار المترتبة على المحيط والمنتظرة من المراقبة الخارجية للتجمعات، تخضع هي الاخرى لتحليل صارم وتصميم عبر المساهمة وهذا وفق المعايير الأوربية عبر تقنية دولية.[1]

1- رشيد بن الديب وحميد باشوش، دور المشاريع في التنمية الاقتصادية، جامعة الجزائر3، العدد 10جويلية 2017 ص87.

تنجز الدراسات المتعلقة بالاثار المترتبة على البيئة وفق مخطط لدراسات المشاريع التمهيدية المفصلة والمحسنة وكذا الدراسات التنفيذية. من جهة اخرى تم اعتماد الدراسات المتعلقة بالتاثير على البيئة لحظيرة القالة بالمساهمة التقنية الدولية وتسليمها لولاية الطارف وكذا لوزارة السياحة وبيئة الاقليم والبيئة، ومجمل القول سيكون الطريق السيار شرق – غرب بكامله اخضرا وبيئيا.

اي بتعبير اخر فان الاشخاص المتنقلين يتاثرون بالطبيعة وخاصة اذا ما تم غرس تزرع مختلف الاشجار على جوانب الطريق فيؤدي بهم الى المثابرة والتنقل بطريقة غير مباشرة في هذه المنشاة، كما يمكن القول ان الطريق السيار طريق مستدام لمراعاته للجوانب البيئية.

اولا: الاهمية الاقتصادية لمشروع الطريق السيار شرق غرب:

يعتبر مشروع القرن الطريق السيار شرق غرب نافذة تنموية على جميع المستويات والاصعدة المحلية والدولية والذي ساهم وبشكل كبير في دفع وتيرة اقتصادية محلية والذي ساهم في دفع عجلة التنمية المستدامة، وتكمن اهمية المشروع الاقتصادية فيما يلي:[1]

- المساهمة القوية في دعم النمو الاقتصادي.
- المساهمة الفعالة في التشغيل من خلال استحداث الاف مناصب العمل,
- التأثير المباشر في بعث عجلة التنمية.
- تحسين الخدمة العمومية المقدمة في مجال نوعية الطرقات.
- إحداث نوع من التوازن الاقليمي في توزيع الانشطة الاقتصادية
- تقليص حوادث المرور والتكاليف الاجتماعية المترتبة عنها.
- ربح الوقت واختصار المسافات ،مما يساعد على ازدهار الانشطة الاقتصادية وتسهيل التواصل بين سكان مختلف الولايات والمناطق.

1- رشيد بن الديب وحميد بابوش، مرجع سابق، ص 87.

الفرع الثالث : تاثير مشروع الطريق السيار على مختلف القطاعات الاقتصادية

ان مشروع الطريق السيار من المشارع الكبرى على المستوى الدولي والمحلي والذي احدث توازن على جميع الاقاليم وذالك من خلال الانشطة الاقتصادية التي قدمها الى الاشخاص فقد اصبح بذلك ادات بعث لعجلة التنمية المستدامة. وكان له بالغ الاثر على العديد من القطاعات، من بينها:[1]

اولا: اثار المشروع على قطاع الاشغال العمومية:

يمكن إجمال الآثار المتأتية عن هذا المشروع على قطاع الاشغال العمومية:

- المساهمة في تنمية ورفع كفاءة الخبرة الوطنية.
- توفير مناصب شغل ورفع القدرات الوطنية في مجال الدراسة والانجاز.
- زيادة الاهتمام بالصيانة في مجال الطرق.

ثانيا:اثار المشروع على القطاع الصناعي:

كان لمشروع الطريق السيار شرق غرب الاثر البالغ على القطاع الصناعي، نذكر من ذلك:

- نمو وتوسيع الأنشطة الاقتصادية وتحفيز زيادة الإنتاج لسهولة إيصال المنتجات إلى ابعد ما كانت عليه سابقا.
- تخفيف تكاليف النقل وربح الوقت جراء انخفاض تكاليف الاستغلال لمختلف وسائل النقل خاصة بالنسبة للمنتجات الفلاحية السريعة التلف إلى مختلف الأسواق والموانئ والمطارات.
- خلق وزيادة الوفرات المالية لمختلف المنتجات الوسطية الداخلية في عملية التصنيع.

1- كيحل عبد الحميد مرجع سابق ص ص 100-102.

ثالثا:آثار المشروع على القطاع السياحي:

- المساهمة بشكل مباشر بزيادة كفاءة وتطور وازدهار الصناعة السياحية .
- تنشيط السياحة الداخلية بين مختلف الولايات الشمال .
- تقليص المسافة والوقت وتسهيل السفر للسياح.
- وجود ماكن للراحة على مستوى الطريق ومساحات خصراء ومطاعم من شانها تشجيع العائلات القيام بجولات سياحية خاصة ايام نهاية الاسبوع.

رابعا:آثار المشروع على القطاع التجاري:

- تقريب مختلف اسواق التصريف للتجار.
- تقريب المستوردين من تجار الجملة والتجزئة.
- ربط العديد من المد اشر من خلال خلق انشطة تجارية موازية على اطراف القرى والمداشر كبيع المنتجات الفلاحية والسلع التقليدية ومطاعم ومحطات البنزين وغيرها.

المطلب الثالث: مفاهيم حول المواد الخطرة.

الفرع الاول: تعريف المواد الخطرة.

إن التعريف الواسع للمواد الخطرة ينطلق من فكرة مفادها: "إن البضاعة الخطرة لايستوجب ان تكون خطورته طبيعية بل ان البضاعة تكون خطرة بالنظر للظروف التي تحصل عند نقل البضاعة، وعليه فان لم تراعى هذه الظروف سيؤدي ذلك إلى تأخير نقل البضاعة. أو خضوعها للحجز...الخ، فان هذه الأمور تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية، وبهذا المعنى لابد أن يتم تصنيف المواد حسب خطورتها الى فئات كون هنالك مواد خطرة ناتجة عن طبيعة البضاعة كالمواد المتفجرة والمواد المشعة ...الخ، ومواد اخرى تكون سليمة وغير خطرة، وتوجد بضائع تاتي مرتبتها بين البضائع الخطرة وغير الخطرة وهي البضائع التي تصبح خطرة عند عدم مراعاة شروط نقلها وعدم وضع علامات عليها."[1]

1- عمار فيصل، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان، العدد الرابع، سنة 2017، ص ص 306-307.

تعريف المواد الخطرة في القانون الجزائري.

لقد عرف المشرع الجزائري المواد أو البضائع الخطرة بأنها: "كل منتوج وبضاعة يعرضان للخطر، أو يسببان أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات أو المنشئات القاعدية".[1]

ومنه فالبضائع الخطرة هي كل مادة على جميع اشكالها والتي تشكل خطر اكيد على البشرية جمعاء وعلى الممتلكات والبيئة، وهذه المواد قد تكون مشعة او متفجرة او سريعة الاشتعال ،وقد تكون اكلة او سامة او مؤكسدة او خطرة كميائيا ،او ذات خواص تجعلها خطرة بسبب بغص الظروف الملابسة لذا يجب اخذ الاحتياطات والتدابير القانونية للحد من انتشارها.

الفرع الثاني: اصناف المواد الخطرة.

اذا كانت المواد الخطرة تشكل حقيقة خطر على البشرية جمعاء والممتلكات والبيئة فقد عمد المشرع الى اتخاذ الاجراءات التي تحد من حدوث عواقب وخيمة وتهدد امن الانسان والبيئة فقد اصدرت الامم المتحدة قرارات وتوصيات حول نقل المواد الخطرة تسمح بتنظيم مختلف انماط النقل خاصة النقل البري والسيطرة عليها وتطويرها بشكل فعال ومقنن فقد قسمت هذه التوصيات والاصناف الى تسع مواد خطرة وذلك حسب طبيعة المخاطر وهي كمايلي:[2]

- **الرتبة1**:المواد المتفجرة.
- **الرتبة2**: الغازات:

*الغازات اللهوية او سريعة الاشتعال.

*الغازات الخاملة.

1- زروالي سهام، النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي- الشلف، العدد الخامس، ديسمبر 2017، ص 122.

2- زروالي سهام، إجراءات الأمن والسلامة في انماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة 1، العدد الثالث عشر، جويلية 2018، ص 445.

* الغزات السامة.

- **الرتبة3:** السوائل اللهوية "المواد سريعة الاشتعال".
- **الرتبة4:** المواد الصلبة القابلة للاشتعال:

* مواد صلبة ملتهبة.

* مواد قابلة للاحتراق التلقائي.

* المواد التي تطلق غازات لهوية لدى ملامستها الماء.

- **الرتبة5:** المواد المؤكسدة:

* العوامل المؤكسدة.

* البروكسيدات العضوية.

- **الرتبة6:** المواد السامة والمعدية.
- **الرتبة7:** المواد المشعة.
- **الرتبة8:** المواد الآكلة:

* الشديدة الخطورة.

* المواد المنطوية على خطر متوسط.

* المواد المنطوية على خطر ضئيل.

- **المرتبة9:** مواد وسلع خطرة متنوعة بما في ذلك المواد الخطرة بيئيا.

الفرع الثالث: شروط النقل الآمن للبضائع الخطرة.

تخضع عملية نقل البضائع الخطرة لعدة مقاييس وشروط موحدة لانماط النقل، وهذا يهدف لضمان النقل الامن لهذه النوعية من البضائع، وحتى يكون من يعمل في مجال نقلها على علم بكيفية التعامل معها وبالاخطار المترتبة عنها وسبل الوقاية منها، وتتلخص هذه الشروط اساسا في شروط بشرسة متعلقة بالعنصر البشري العامل في مجال البضائع الخطرة، اضافة الى الشروط المادية الخاصة بالبضائع في حد ذاتها اصافة الى وسيلة نقلها اي المركبة المتخصصة لنقل هذه البضائع.

اولا:الشروط البشرية:

يمكن تقسيم الشروط البشرية إلى:[1]

1- شروط خاصة بالعمال:

للسير الحسن والامن لنقل البظائع الخطرة يجب على العمال ان يكونوا ذو كفاءة علمية وعملية وفقا لمتطلبات هذا العمل ووفقا لقواعد القانون لتجنب المخاطر والكوارث البشرية والمادية، وقد نصت منظمة الامم المتحدة من خلال اللائحة النموجية التي اصدرتها بشان نقل البظائع الخطرة على اهم معايير الامان الواجب احترامها والتقيد بها ومن اهم هذه المعايير:

1:1- **التدريب:** يجب ان يخضع الاشخاص العاملون في مجال نقل البضائع الخطرة الى تدريب خاص بهذه البضائع ووفقا للقانون واسس العمل وذللك تحت هيئة ورقابة فعلية. وفيه ما يلي:

أ-التدريب الهادف إلى النوعية العامة: ويشمل مايلي:

* وصف رتب البضائع.
* وضع بطاقات التعريف والعلامات.
* الاجراءات المتخذة في حالة طوارئ.

ب-التدريب الخاص بالوظيفة: بحيث يدرب كل شخص تدريبا مفصلا حول طبيعة ونوع البضائع والوظيفة التي تنطبق عليه.

ج-التدريب على معايير الأمان: وهي كالتالي:

* طرق وإجراءات تفادي الحوادث.
* المعلومات المتاحة لمواجهة الطوارئ وكيفية استخدامها.
* كيفية تفادي التعرض للمخاطر التي تنطوي عليها مختلف رتب البضائع الخطرة.

1- زروالي سهام، إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة، مرجع سابق ص ص 450-453.

* إضافة إلى ذلك وجوب ارتداء اللباس القانوني اثناء العمل ونقل هذه البضائع الخطرة عبر الطريق السيار شرق عرب.

2-الشروط المادية:

يقصد بها مجموع الإجراءات والاحتياطات الواجب على العاملين في مجال نقل البضائع الخطرة الالتزام بها ،والتي تتعلق اساسا اما بنقل البضائع في حد ذاتها او بوسيلة النقل والشروط الواجب توافرها في نقل نوعية هاته البضائع.

1:2-الشروط المتعلقة بالبضاعة.

حددت اللوائح المنظمة لنقل البضائع مجموعة من المعايير وهي كالاتي:

أ-المعايير المتعلقة بالتعبئة والتغليف:

- يجب أن تكون البضاعة الخطرة معباة في عبوات ذات نوعية محكمة وجيدة الاغلاق لمنع التنسرب اثناء ظروف النقل، ومقاومة تغيرات درجة الحرارة والرطوبة والاهتزاز.
- يجب أن تكون البضائع الخطرة معباة في اوعية داخل العبوات الخارجية وذلك لتفادي اي تسرب او تلف للغلاف الخارجي ،اما الاغلفة الداخلية والتي تلامس البضائع الخطرة مباشرة فيجب ان تكون مقاومة لاي تاثير كيميائي ،ومطابقة لمواصفات الواردة في التعليمات الفنية الخاصة بمواد التصنيع وشروطه.
- يجب أن تكون الأغلفة الداخلية محكمة ومؤمنة او مبطنة بشكل وسادي بحيث يمنع كسرها او قطعها او تسرب المواد منها.

ب-المعايير المتعلقة بوضع العلامات التحذيرية والرموز:

- يجب أن تكون الرموز والعلامات التحذيرية الموضوعة على البضائع الخطرة موجودة ومنصوص عليها سواءا كانت كتابات او رموز او صور او اشكال في اللوائح الفنية الصادرة عن المنظمات الدولية مثل وثيقة **ايكاو** ووثيقة الامم المتحدة.

- يجب أن يكون لكل بضاعة رمز مكون من اربعة احرف ،بحيث تدل الرموز على نوعية البضاعة هل هي سائلة ام صلبة ام غازية ،وهل هي متفجرة او مشعة اومعدية.
- يجب أن تلصق على اي طرد يحتوي على مادة خطرة بطاقات تكتب عليها بكتابة واضحة وغير قابلة للمحو عبارات تحدد طبيعة المادة الخطرة والأخطار المنطوية عليها.

ج-المعايير المتعلقة بالشحن والرص:

- قطع التيار الكهربائي نهائيا عن مكان الشحن واختياره لعدم وجود اي مجال مغناطيسي منبعث من الاسلاك والتاكد من العزل التام للاسلاك.
- عدم ترك فراغات بين البضائع حرصا على منع حركتها اثناء سير المركبة .
- يجب أن يتم رص المواد الخطرة بعيدا عن مصادر الحرارة وحسب ارشادات الكتب.
- تنفيذ التعليمات المكتوبة على الصناديق واتباع الاسهم المشيرة الى الجانب الذي يجب ان يكون للاعلى.
- وضع الصناديق الخفيفة أعلى من الصناديق الثقيلة.

2:2-الشروط المتعلقة بوسيلة النقل .

عرفت المم المتحدة بشان توصيات نقل البضائع الخطرة وسيلة النقل بانها : اي مركبة" سيارات شاحنات او قطارات " في حالة النقل في الطرق البرية او السكك الحديدية ،واي سفينة او عنبر او حجيرة، وبذلك تشترط معايير النقل وتختلف على حسب نوعية البضائع ومن اهم هذه المعايير نجد:

-أولا: في مجال تصميم المركبة.

يجب ان يكون تصميم المركبة الناقلة للمواد الخطرة متناسب مع طبيعة ومميزات هذه المواد، والحالة التي تنقل عليها فيما ان كانت سائلة او غازية ، تكون بواسطة عبوات وطرود، تختلف المركبة باختلاف المواد الخطرة .

-ثانيا: في مجال المراقبة الدورية .

يجب على ناقل المواد الخطرة التاكد من المعدات التابعة لوسيلة النقل وكافة ماكيناتها، وفيما إذا تعمل بالشكل المطلوب وبكامل طاقتها، وذلك عن طريق المراقبة التقنية والدورية وفقا لاحكام اللوائح الدولية الخاصة بكل نمط من أنماط النقل الثلاث.

-ثالثا: في مجال تنظيف المركبة .

من اهم المعايير النقل الأمن للبضائع الخطرة ،تنظيف وسيلة النقل بعد تفريغها لتخليصها من كا اثر للمواد الخطرة او عدوى قبل عملية الشحن اللاحقة، إلا في بعض الحالات التي تكون الحمولة الجديدة مماثلة للحمولة السابقة، كما أن تنظيف هذه الوسيلة يجب أن يحترم فيه قواعد حماية البيئة.

المبحث الثاني: المخالفات المرورية في الطريق السيار شرق–غرب.

ارتبطت عملية الحركة منذ القدم ارتباطا وثيقا بالطريق نظرا لأهميتها وحاجة الإنسان لها، باعتبارها عنصرا استراتيجيا في التنقل وعاملا من أهم عوامل الرقي والتطور.

ونظرا لأهميتها فالعالم بأسره لم يدخر أي جهد في عملية البحث عن النظام الأمثل والأساليب الناجعة للتحكم في هذا المجال الحيوي وتنظيمه وتطويره. ومن أجل ذلك فإن كل دولة من دول العالم أعطت الأولوية والعناية لهذا المجال، وذلك بتوظيف إمكانيات كبيرة بغية إيجاد المناهج والآليات الناجعة التي تمكن من ضبط هذا العنصر والتحكم فيه.

ولقد سارت الجزائر في هذا المسار، وقامت بجهود معتبرة خاصة في العشرية الأخيرة، وهذا تحت تأثير الظروف وتلبية للمتطلبات الجديدة، حيث نظمت الطريق كملكية عمومية بموجب نصوص وقوانين عديدة، وأسندت للسلطات العمومية مهام تطوير شبكاتها وتنظيم استعمالها، مع وضع عقوبات وجزاءات لضمان حمايتها.

والجزائر واحدة من الدول التي بدأت في إصدار نصوص قانونية تنظم قواعد حركة المرور والتي سنتعرض لها بالقراءة والتحليل في هذا المبحث بحيث تطرقنا إلى ثلاث مطالب.

المطلب الأول: مفهوم قانون المرور.

أما المطلب الثاني: أقسام المخافة المرورية.

أما في المطلب الثالث: أهداف قانون المرور.

المطلب الأول: مفهوم قانون المرور.

إن قانون المرور جاء لتنظيم حركة المرور في الطرقات و سلامتها و التي نحن بصدد دراستها و بهذا نود إعطاء تعريف وجيز لقانون المرور لأنه هو الأساس في دراستنا ثم التطرق إلى أهميته و دور مصالح الأمن في هذا القانون.

الفرع الأول: تعريف قانون المرور.

"يعد قانون المرور مجموعة القوانين و اللوائح و اللافتات التي تنظم حركة المرور الخاصة بالمركبات و السائقين و العابرين و جميع مستعملي الطرق".[1]

إن قانون السير أو المرور هو عبارة عن مجموعة من الأحكام ، والبنود، واللوائح القانونية المتعلقة بتنظيم حركة السير على الطرقات العامة، ويشرع هذا القانون السلطة التشريعية في الدولة بعد تلقيها التوصيات من الجهات التنفيذية والرقابية، على حالة المرور والنقل، وهي على الأغلب وزارة المواصلات ومراقبي المرور، وتطبق شرطة المرور القانون، ولها الحق في محاسبة أي جهة مخالفة له.

يستمد قانون المرور تعارفه من خلال النصوص التشريعية من جهة والنصوص التنظيمية من جهة أخرى، كما يلي:

النصوص التشريعية:

هي الأعمال القانونية الصادرة عن السلطة التشريعية والنصوص التشريعية الصادرة في قانون المرور في الجزائر، والتي تتمثل في:[2]

* الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 والمتضمن قانون المرور.

1- حارتي حسين وبالعلياء بلال، السلوكيات الانحرافة لدى السائقين الشباب وعلاقتها في بارتكاب حوادث المرور، رسالة مقدمة لنبل شهادة الماستر في سوسيولجيا العنف وعلم العقاب قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الجيلالي بونعامة بخميس مليانة، 2017-2018، ص 20.

2- جاب الله هاجر، النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، جامعة الحاج لخضر- باتنة ، الجزائر، 2010-2011، ص ص 5- 6.

* القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10جانفي 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
* القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والذي ألغى القانون رقم 87- 09.
* القانون رقم 04-16، المؤرخ في 10 ديسمبر 2009، المعدل والمتم للقانون رقن 01-14 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

النصوص التنظيمية:

وهي الأعمال القانونية الصادرة عن السلطة التنفيذية في الدولة والمتمثلة في رئيس الجمهورية والوزير الأول وكذا بعض أعمال الوزراء وتتمثل في:

* المرسوم التنفيذي رقم 88-06، المؤرخ في 19 جانفي 1988، والمتضمن القواعد الخاصة بحركة المرور.
* المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 والذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور.

الفرع الثاني: أهمية قانون المرور.

إن لقانون المرور أهمية بالغة، تتمثل في:

* الوقاية من حوادث المرور.
* تنظيم المركبات و ذلك بترقيمها و تجهيزها حتى لا يفلت من العقاب كل من ارتكب مخالفة.
* عدم الإخلال بالنظام العام و عرقلة حركة المرور.
* تنظيم استعمال الطرق العمومي بصفة تحقق تنقلا عادلا.
* تنظيم سير المركبات بهدف ضمان أحسن للظروف الأمنية و أفضلها.
* ردع كل مخالف للغايات و المبادئ حفاظا على سلامة جميع مستعملي الطرق.

الفرع الثالث: ضبط حركة المرور:

عموما عند استفحال السلوكيات المرورية الخطيرة في المجتمع نعود مباشرة إلى التفكير في دور عملية الضبط المروري كركيزة أساسية في إرساء مبادئ السلامة المرورية بمفهومها الواسع، والحقيقة أن الضبط المروري هو قاعدة السلامة المرورية، ويشتمل على عناصر ثلاثة مترابطة ومتكاملة لأداء الوظيفة سياسيا، وهي تحقق الأمن المروري على ارض الواقع.

أولا:الضبط الذاتي:

لابد لمستعمل الطريق سواء كان سائقا أم راجلا أن تكون له دراية واسعة بالسلوكيات الآمنة في استعمال الطريق، وان تكون له القابلية والاستعداد لتجسيدها، فتستعمل الطريق كفرد يجب إن يعي بذاته ما يحيط به أثناء استعمال الطريق، ويتصرف بشكل يصون أمانة وامن مستعملي الطريق بصفة عامة.

ثانيا: الضبط الاجتماعي:

المجتمع هو مجموعة من الأفراد يشكلون أثناء تفاعلهم السلوك الاجتماعي، في إطار القيم والمعايير والعادات الاجتماعية السائدة، فحينما يسلك عدد كبير معتبر من أفراد المجتمع سلوكيات مرورية غير أمنة، فان تلك السلوكيات تصبح من سمات ذلك المجتمع، وتحتاج إلى تفعيل عناصر الضبط الاجتماعي.

ثالثا: الضبط التنظيمي:

ويقصد به دور قانون المرور ورجال المرور في ردع مرتكبي المخالفات المرورية، وضمان الالتزام ببنود قانون المرور.

وبالفعل جاء قانون المرور لينظم ويسير استعمال الطريق لجميع المساهمين في حركة المرور، وتساهم في انتشار السلوكيات المهددة للامان المروري، لذلك توالت تعديلات قانون المرور من

فترة لأخرى حسب المستجدات التي تطرأ على التفاعل المروري في الحياة الاجتماعية بكل عناصره.[1]

الفرع الرابع: دور مصالح الأمن:

في إطار السياسة الوقاية والأمن عبر الطريق تحدد مهام المركز طبقا للمرسوم التنفيذي رقم03-502 المؤرخ في 17 ديسمبر 2003 حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة بتطبيق القانون.

يتضمن الرقابة والأمن عبر الطرقات والتزاماتها وتطويرها، وفي هذا الصدد يكلف المركز بما يلي:[2]

- القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بالرقابة والوقاية والآمن عبر الطرقات.
- تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والآمن عبر الطرقات.
- تاطير وتنشيط أشغال الجان الولائية المكلفة بتنفيذ البرامج الوقائية والآمن عبر الطرقات في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة لشغل.
- تنشيط حمالات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.
- إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرقات.
- القيام بدراسات وبحوث لهال صفة بمهامه.

ومراكز التكوين المتخصصة لشغل.

- تطوير الإعلام والتربية والتكوين في مجال الوقاية والمن عبر الطرق.
- ترقية الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والمن عبر الطرق.
- تنظيم أشغال الجهات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية المشتركة فيها.

1- سعد الدين بوطوبال، دور قانون المرور في الحد من الفوضى وضبط حركة السير في الجزائر،مجلة المدنية للبحوث القانونية، جامعة اسطنبول كلية الحقوق، تموز 2019 م، ص 79.

2- الجريدة الرسمية، المرسوم التنفيذي رقم03-502، المتضمن السياسة الوقائية والأمن عبر الطرق، المؤرخ في 17ديسمبر2003.

– وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها.

المطلب الثاني: المخالفة في قانون المرور.

لقد اعتمد المشرع الجزائري على مجموع القواعد والقوانين التي تنظم حياة الأفراد في المجتمع وذلك عن طريق المؤسسات والهيئات الوطنية التي تحافظ على الأمن والاستقرار العام، ولوجود عصيان وخر وقات لأفراد المجتمع اتخذت الدولة الجزائرية مجموعة من الإجراءات لتقليل من حوادث المرور، والحد من المخلفات وحفظ المن والاستقرار عبر الطرق.

الفرع الأول: مفهوم المخالفة:

هو العيب الذي يصيب محل القرار الإداري، ويحدث عند خروج الإدارة عن الأحكام الموضوعية للقانون فيكون القرار الصادر معيبا من حيث موضوعه وجوهره. ويعد هذا العيب من أهم أوجه الإلغاء وأكثرها وقوعا من الناحية العملية وذلك لان رقابة القضاء الإداري على محل القرار الإداري ليست رقابة خارجية كما هو الشأن في موضوع الاختصاص والشكل، بل هي رقابة داخلية تنصب على جوهر القرار الإداري وموضوعه كما هو الحال في رقابة السبب والغاية وذلك لمعرفة مدى مطابقة أو مخالفة القرار للقانون .

والمقصود بالقانون هنا أي قاعدة قانونية تكون الإدارة ملزمة بتطبيقها أيا كان مصدرها سواء كان المصدر مكتوبا كالدستور والتشريع العادي والأنظمة أم غير مكتوب كالعرف والمبادئ العامة للقانون حسب التدرج القانوني لها. وهذا أما بينته المحكمة الإدارية العليا بقولها : المراد بالقانون هنا بمفهومه العام، أي كل قاعدة قانونية مجردة أيا كان مصدرها سواء كان النص نصا دستوريا أم تشريعيا تقرره السلطة التشريعية المختصة بذلك أم قرارا تنظيميا. إن عيب مخافة القانون يمكن أن يشمل جميع أوجه الإلغاء الأخرى إذا ما فسرت عبارة " مخافة القانون" تفسيرا واسعا، لان مخالفة قواعد الاختصاص المحددة بالقانون والخروج عن الشكليات المقررة بالقانون أو الانحراف عن هدفها السابق بحيث ينحصر هذا العيب بمحل القرار فقط، كما نجد إن قوانين مجلس الدولة في الدول المختلفة قد ذكرت عيب مخالفة القانون كأحد

أسباب الطعن بالإلغاء عن العيوب الأخرى . لذلك فقد اتجه البعض إلى تسمية هذا العيب ب"مخالفة القاعدة القانونية " معنى أدق من التعريف السابق بحيث ينحصر هذا العيب بمحل القرار الإداري فقط.

كما نجد إن قوانين مجلس الدولة في الدول المختلفة قد ذكر عيب المخالفة كأحد أسباب الطعن بالإلغاء مع العيوب الأخرى كالاختصاص والشكل والانحراف بالسلطة. وهذا دليل على اختلاف عيب مخالفة القانون عن العيوب الأخرى. كما أن الفقيهين أوبي ودرا جو فضلا تسميته ب"المخالفة القاعدة القانونية". ويلاحظ أن هذه التسمية غير دقيقة أيضا ولا يختلف في شئ عن اصطلاح مخالفة القانون. ومع ذلك يمكن القول إن عيب مخالفة القانون لايختلط مع عيوب الإلغاء الأخرى، خصوصا عيب السبب وإساءة استعمال السلطة . ومن الملاحظ إن عيب مخالفة القانون لم يكن في بادئ الأمر من أسباب إلغاء القرار الإداري في فرنسا بل كان مجرد يعطي الحق في المطالبة بالتعويض عن الصرر الناجم عن طريق الطعن الذي يثير ولاية القضاء الكاملة ولم يتقرر إلغاء القرار الإداري لعيب مخالفة القانون أمام مجلس الدولة إلا ابتداء من سنة 1864. [1]

وحسب المادة "5" من قانون العقوبات في قانون المرور فان: "المخالفة هو ذالك الفعل الذي يعاقب عليه القانون بعقوبة الحبس التي تتراوح من ... ".[2] ومنه فحسب هذه المادة تتراوح العقوبة حسب جسامة الفعل المرتكب.

ومنه نستخلص من التعاريف السابقة إن المخالفة هي فعل يخالف النظام العام والأمن والاستقرار في المجتمع ونظامه وعليه يجب تطبيق جميع القواعد والقوانين التي تظمن الأمن والسكينة لأفراد المجتمع الواحد ودفع جميع الحوادث والأخطار التي تهدد حياة الأفراد خاصة حوادث المرور والطريق بصفة خاصة.

1- جاسم كاظم كباشي الصبوري، كتاب سلطة القاضي في تقرير عيب الإلغاء في القرار الإداري، 12 جوان 2016، ص ص 92-93.

2- الجريدة الرسمية، المادة رقم 5 من قانون العقوبات، المؤرخ في 24اوت2017.

الفرع الثاني: أقسام المخالفة:

إن المخالفة في قانون المرور بدورها تحتوي على مجموع القواعد والقوانين التي تنظمها وتنقسم بانقسام درجة جسامة تلك المخالفة وتطبق عليها عقوبات على حسب الفعل أو الجرم المرتكب طبقا للقانون المحدد له.

I-/المخالفات من الدرجة الأولى والثانية.

أولا:المخالفات من الدرجة الأولى: وتشمل:

- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإدارة والإشارة وكبح الدراجات: وتشمل انعدام الإشارة الأمامية للدراجات، وانعدام الإنارة الخلفية، وانعدام التجهيزات العاكسة للضوء حسب نص المادة "252"، وانعدامها في الدواسات، وعدم استعمال الأضواء أثناء الضباب.

- الأحكام المتعلقة بتقديم الوثائق المركبة وكذا رخصة السباقة أو الشهادة المهنية وهي شهادة من اجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع وتتمثل الأحكام فيما يلي:
- عدم تقديم رخصة السباقة طبقا لنص المادة 8 من الأمر 03-09 فيجب على كل سائق مركبة أن يكون حاملا لرخصة موافقة للمركبة التي يقودها، وهو ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادتها في المسالك المفتوحة يسلم من طرف والي الولاية التي يوجد فيها مقر سكناه، ورخصة السباقة تشمل على عدة أصناف، ومدة محددة لصلاحياتها.

- عدم تقديم بطاقة الترقيم أو شهادة التامين ، عدم تقديم محضر المراقبة التقنية، وهو فحص دوري بين حالة السيارة بالنسبة للأنظمة السارية المفعول، وبعده يسلم محضر يتضمن نتائج وقائمة العيوب المعاينة وطبقا لنص م 191م ت رقم 11-376 يجب تقديم الرخصة بالنقاط والتي تنظمها أحكام المواد من 191 مكرر 1 إلى المادة 191 مكرر 5 وهي غير فاعلة، وكل هذه الوثائق تقدم حال طلبها من طرف أعوان السلطة المؤهلين.

- مخالفة الأحكام المتعلقة بالقواعد التي تنظم سير الراجلين كلما وجدت على مسافة اقل من ثلاثين متر، عدم استعمال الأرصفة والحواف عند وجودها، وعدم استعمال الأنفاق المخصصة والممرات المحمية للراجلين .[1]

ثانيا: المخالفة من الدرجة الثانية: وتصنف إلى:

- الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في انتظار صدور نص تنظيمي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي، تحكمها المواد من55الى58 م ت، وتشمل استعمال الأبواق متعددة الأصوات، استعمال صفارات الإنذار، استعمال المنبهات الصوتية دون ضرورة حتمية، أو ليلا دون ضرورة قصوى، أو في المجتمعات السكنية مالم يكن هنالك خطر داهم، أو استعمالها بشكل مفرط.
- الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبات المجرورة بواسطة الحيوانات، وتتعلق بعدم استعمال الضوء الأحمر في مؤخرة المركبة ليلا أو نهارا أو في الضباب أو في الأحوال الجوية السيئة حسب م 72/3 وم261م ت.
- الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق والمسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطريق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات النقل الجماعي، أو في المسالك والأشرطة المخصصة للدراجات والدراجات النارية، أو المخصصة للراجلين.
- الأحكام المتعلقة لواحات التسجيل التجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي كذا ومؤشرات السرعة، طبقا لأحكام القرار المؤرخ في 5-5-1988 المعدل والمتمم بالقرار المؤرخ في 15-01-1993 وتتضمن وجود لوحة ترقيم ذات خلفية غير عاكسة، أو ذات لون غير مطابق، انعدامها لمقطورة تجاوز وزنها الجمالي 500 كغ في المقطورة الأخيرة، عدم وضعها

1- نبيلة عبدي، المخالفات المتعلقة بقانون المرور، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر تخصص قانون جنائي، جامعة العربي التبسي، تبسه الجزائر، سنة 2016-2017.ص ص 7-8.

في مقطورة حمولتها المرخص بها اقل من 500 كغ، مخالفة لأحكام المتعلقة بالتجهيزات، أو بالإشارات النقل الاستثنائي، أو بمؤشرات السرعة.

- الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل سائق صاحب رخصة سباقة اختيارية، وتتضمن عدم وضع إشارة 80 في خلف المركبة، الجهة اليسرى للهيكل المعدني طبقا لأحكام م25 م ت .
- الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل، وتتضمن السير عليه طبقا لأحكام م 11 م ت، فإذا تواجدت خطوط متواصلة لايجوز للسائق أن يجتازها أو يدوسها.[1]

II-/ المخالفة من الدرجة الثالثة والرابعة حول المركبة:

أولا: المخالفة من الدرجة الثالثة:

- الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك ومقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات. المادتان 66/ج1و94 من هذا القانون. والمرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها- المادتين 66/ج12و93 من هذا القانون.
- الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحة التسجيل. المادتان 161-162-163من المرسوم م التنفيذي رقم 04-311.
- الأحكام المتعلقة بالمركبات غير مزدوجة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بان يكون له مجال رؤية كاف.
- الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.

1- نبيلة عبيدي، مرجع سابق ص ص 9-10.

– الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغيرات التي أجريت على المركبة، المواد66/ج22 و33 من هذا القانون – 144 من للمرسوم التنفيذي 44-311.

ثانيا: المخالفة من الدرجة الرابعة :

– الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور، بالنسبة للمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين، المادتان 66/د8و94من هذا القانون.

– الأحكام المتعلقة بعبور مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.

– الإحكام المتعلقة بوزن المركبة، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها. المادتان66/د11و94 من هذا القانون . والمواد:103-105-107-109-110.من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 والقرار الوزاري المؤرخ في 25افريل2001 المتعلق بمواصفات الأطر المطاطية . القرار المؤرخ في 1اوت1989.

– الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.المادتان 66/د13و94 من القانون. والمواد 106 إلى 108 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381. [1]

1- حمدي إسماعيل، الجرائم المرورية في الجزائر، مذكرة لاستكمال شهادة الماستر في العلوم القانونية، تخصص قانون عام، جامعة 08ماي1945 قالمة، السنة الجامعية 2016-2017 ،ص ص 45-46.

المطلب الثالث: أهداف قانون المرور:

-الأسلوب المعرفي:

ويعني تزويد الفرد بكل المعارف والمعلومات الخاصة بالمرور، وبالقواعد التنظيمية، تمكينه من الإلمام بقواعد سير المركبات والراجلين على الطريق العام مثل الإشارات والعلامات ومبادئ الأولوية وشروط التجاوز والمكوث.

-الأسلوب المهاري:

ويعني تهذيب سلوك مستعملي الطريق من خلال التركيز على الجوانب النفسية لهم، لإقناعهم بتقبل قواعد السلامة المرورية، وغرس قيم التسامح فيهم والتأكيد لهم بأنهم مسؤولون على سلامتهم وسلامة غيرهم في الطريق.

-الأسلوب السلوكي:

- تكوين نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسالة المرورية.
- شرح قوانين السير وقواعد المرور وأثرها في سلامته وصحته ومصالحه.
- تبصير الفرد على ممارسة السلوك الصحيح لقواعد المرور وآدابه.
- تنمية روح التعاون وبث الألفة والمساعدة بين مستعملي الطريق.
- خلق علاقة الطيبة والثقة المتبادلة بين المواطنين ورجال المرور.[1]

1- كبان احمد، تأثير الإذاعة الجهوية لعين الدفلى غلى الثقافة المرورية لمستمعيها، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص إعلام آلي، جامعة الجيلالي بونعامة ،خميس مليانة السنة الجامعية 2014-2015، ص37.

خلاصة الفصل:

من خلال الدراسة التي قدمناها حول مشروع القرن الطريق السيار شرق غرب الذي يعتبر نقطة تحول على المستوى المحلي،والذي أعطى نفس اقتصادي واجتماعي وثقافي وسياحي والذي أدى إلى رفع عجلة التنمية المحلية وسهل من وتيرة التحرك والعمل براحة وسهولة التنقل بين مختلف المدن الجزائرية.

إضافة إلى ذلك فقد ساهمت المصالح المعنية لقانون المرور وبشكل كبير بتنظيم العمل على مستوى الطريق السيار والطرق الأخرى في خلق الأمن والاستقرار المروري وتفادي المشاكل التي تهدد الروح الإنسانية عبر الطرق، كما ساهم في تنظيم العمل المادي على مستوى الطريق وتقديم يد المساعدة للمتضررين من الأفراد جراء المخالفات،ومحاولة تقديم النصائح وتطبيق جميع القواعد والقوانين الخاصة بالمرور في الطريق والسيطرة على المشاكل التي تهدد امن وصحة المجتمع الواحد.

أخيرا لا يمكن القول بنجاح مشروع القرن (الطريق السيار شرق–غرب) إلا إذا توفرت شروط السلامة المرورية عبر الطرق.

الفصل الثاني:

الآليات الإدارية لحماية الطريق السيار شرق-غرب.

الفصل الثاني : الآليات الإدارية لحماية الطريق السيار شرق–غرب.

تمهيد:

تعتبر الجزائر التي لم تكن غداة الاستقلال تتوفر الا على الطرقات بسيطة على مستوى المدن الكبرى اليوم من بين المدن السائرة في طريق النمو التي تتوفر على شبكة من احسن الشبكات الطرقات بفصل العديد من المشاريع الضخمة على غرار الطريق السيار شرق غرب، فقد عرف قطاع الاشغال العمومية عن طريق الوكالة الوطنية للطرق السريعة في السنوات الاخيرة طفرة نوعية من خلال توفر منشئات قاعدية عصرية خاصة بالطرقات ساهم في انعاش الاقتصادالوطني وفي دعم جهود تنمية الجزائر، بالاضافة الى انجاز طرقات سريعة والطريق السيار شرق غرب والاجزاء الطويلة من الطريق العابر للصحراء والجسور والانفاق ذات التصميم العصري قد شرعت الجزائر منذ فترة معتبرة عن طريق الوكالة الوطنية للطرق السريعة في انجاز مشروع القرن الذي يعتبر نافذة لتطوير الاقتصاد الوطني المحلي ودفع عجلة التنمية على جميع الاصعدة المحلية للوطن.

فقد اعتمدت الجزائر وبشكل كبير على الوكالة الوطنية للطرق السريعة في انجاز المشاريع الكبرى وتسيير الاداري وبشكل كبير في دفع عجلة التنمية الوطنية والسهر الحسن على تطبيق القواعد القانونية التى تشكل حماية للافراد والسهر على امنهم في جميع الطرقات الوطنية.

ومنه نتناول في:

المطلب الأول: مفهوم الوكالة الوطنية لطرق السريعة

المطلب الثاني: تنظيم الوكالة الوطنية لطرق السريعة.

المطلب الثالث: دور الوكالة الوطنية لطرق السريعة.

المبحث الاول: الوكالة الوطنية للطرق السريعة .

تعتبر الوكالة الوطنية للطرق السريعة مؤسسة وطنية ذات طابع المحلي والتي تعتمد على التسيير الاداري والقانوني في اعداد المشاريع الكبرى والصغرى والمتوسطة والتي تساهم وبشكل كبير في دفع وتيرة التنمية المحلية للوطن ومن هذه المشاريع مشروع القرن الطريق السيار شرق غرب الذي اعطى نظرة وبعد اقتصادي كبير .

المطلب الأول: مفهوم الوكالة الوطنية للطرق السريعة.

نتطرق في هذا المطلب الى مفهوم الوكالة الوطنية للطرق السريعة وخصائصها كشخص معنوي عام.

الفرع الأول: تعريف الوكالة الوطنية للطرق السريعة.

نصت الفقرة الاولى من المادة 09 من المرسوم التنفيذي 05_249 من الجريدة الرسمية مؤرخ في10يوليو 2005 الذي يتضمن تعديل القانون الاساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة مايلي : الوكالة هي صاحبة المشروع المفوض وذلك فقد أعطى المشرع الجزائرى لهذه الوكالة الوطنية امتياز وصفة الطريق السريع العام. [1]

بموجب المرسوم التنفيذي 22-322 مؤرخ في 07 يوليو 1992 الذي يتضمن انشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة، حيث نصت المادة الاولى " تنشا مؤسسة عمومية وطنية ذات طابع اداري تسمى الوكالة الوطنية للطرق السريعة ...، والتي أنشئت بهدف تسيير الطرق السريعة بطريقة المؤسسة العمومية التي هي طريقة من طرق التسيير المباشر للمرفق العام.[2]

1- الجريدة الرسمية الفقرة الأولى المادة 09 من المرسوم التنفيذي 05-249 مؤرخ في10 يوليو 2005.

2- الجريدة الرسمية المرسوم التنفيذي 22-322 مؤرخ في 07 يوليو 1992

مما سبق ذكره نستخلص ان الوكالة الوطنية للطرق السريعة بمقتضى قواعد القانون هي مؤسسة وطنية ذات طابع محلي صاحبة المشروع المفوض والتي اكتسبت بذلك صفة الطريق السريع العام،اضافة الى ذلك تمتاز بالطابع الاداري العمومي والتي انشئت بهدف تسيير المشاريع الكبرى والصغرى والمتوسطة للطرق السريعة العامة ،كماتعتبر طريقة من طرق التسيير المباشر للمرفق العام .

وبذلك فقد أصبحت الوكالة الوطنية للطرق السريعة نواة اساسية في انجاز المشاريع الكبرى ومختلف المشاريع الاخرى الصغرى والمتوصة التي تخص الطرق السريعة تتسم بالاستقلال الاداري والمالي .

الفرع الثاني: خصائص الوكالة الوطنية للطرق السريعة.

باعتبار أن الوكالة الوطنية للطرق السريعة مؤسسة ذات طابع اداري عمومي فانها تعتمد على مجموعة من الخصائص:

اولا: الوكالة الوطنية للطرق السريعة كشخص معنوي عام .

تتميز الوكالة الوطنية للطرق السريعة بالشخصية المعنوية عبر خاصيتين هما الاستقلال المالي والإداري، والتخصيص.

إن منح الشخصية المعنوية للوكالة الوطنية للطرق السريعة هدفه اعطاء قدر اكبر من الاستقلالية، التي تجعل له هامش اكبر من الحرية يمكنه من تحقيق اهدافه بفعالية اكبر، ومن نتائج تحصلها على الشخصية المعنوية ما يلي:

- تكون للمؤسسة ذمة مالية مستقلة عن مالية الدولة، فهي مستقلة في تحصيل ارادتها وفي الانفاق.
- حق تلقي الهبات والوصايا.
- حق التقاضي

– يخضع مستخدموها إلى قانون العمل.[1]

ثانيا: مبدأ التخصيص.

ان سبب انشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة هو التخصص،الذي يولد بلا شك الفعالية فنجاح التخصيص في الاقتصاد جعله في وقت ما محور القون الاداري عن طريق انشاء مؤسسة عمومية متخصصة في مجالات محددة بدقة.

فنشأة الوكالة الوطنية للطرق السريعة ، كان من اجل تنفيذ مهام محددة جدا، فهي مكلفة بتنفيذ المخططات والدراسة والانجاز، وتجهيز مشاريع الطرق السريعة للسيارات للحاجة الملحة الى التكفل بالمشاريع الحالية والمستقبلية الخاصة بالمنشئات القاعدية للطرق السريعة.

وفي هذا الصدد، فان الوكالة مسؤولة عن:

– ضمان انجاز شبكة الطرق السريعة للسيارات ولواحقها وتجهيزها وهيكلتها .
– السهر على احترام القواعد التقنية، ومقاييس التصور، والبناء.
– انجاز او القيام وتحديد دراسات التصور، والجدولى، والمشاريع المحددة والتنفيذية لكل الاشغال المرتبطة بمهامها، وضمان متابعتها .
– تطوير هندسة المنشئات وكذا وسائل تصورها، والدراسات بغرض التحكم في التقنيات المرتبطة بهدفها.
– تكوين الملفات الخاصة بالاستشارات مؤسسات الدراسة والانجاز، وتجهيز المنشئات الأساسية المتعلقة بمهامها. واستلام أجزاء الطرق السريعة للسيارات والطرق السريعة، وكذا ملحقاتها لاستغلال وتحويلها الى مؤسسة المكلفة بتسييرها بموجب قرار من الوزير المكلف بالطرق.

1– دفاقرة فاطمية الزهراء، امتياز الطرق السريعة في الجزائر، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر،تخصص القانون الإداري، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2015/2014، ص ص 25– 27.

ثالثا: مبدا الاستقلالية والوصايا.

تملك الوكالة الوطنية للطرق السريعة نوعا من الاستقلالية الادارية والمالية، ويقد بالاخيرة استقلالية ذمتها المالية باعتبارها تحوز وتتمتع بالشخصية المعنوية،وتمتلك حرية التصرف وحرية تحديد ارادتها المالية الخاصة بها، وحرية الانفاق وتنظيم ميزانيتها الخاصة في حدود مايسمح به القانون . اما الاستقلالية الادارية فيعني تسييرها باسلوب اداري لامركزي مع منحها حرية، وسلطة اتخاذ القرارات المتعلقة بعمليات تحقيق اهدافها المحددة وسلطتها، وحرية ابرام العقود الادارية والاقتصادية، وسلطة تعيين العمال.

والاستقلال المالي والاداري مقيد بقيديين اساسيين هما قيد التخصيص الوكالة، حيث يجب على الوكالة ممارسة سلطاتها وصلاحياتها في حدود الاختصاصات ، والاهداف المحددة لها بموجب قانونها الأساسي المنشئ والمنظم لها.

والخضوع للرقابة الإدارية والوصاية التي تمارسها السلطات الادارية المركزية الوصية المختصة.

ويكون قيد الاستقلال المالي والاداري للوكالة بالخصوع للرقابة الادارية الوصية، التي تحوزها وتمارسها السلطات الادارية المركزية الوصية في حدود القانون وذالك بموجب المادة رقم 03 التي تنص على مايلي "توضع الوكالة الوطنية تحت وصاية الوزير المكلف بالطرق" [1]

المطلب الثاني: تنظيم الوكالة الوطنية للطرق السريعة.

الوكالة الوطنية للطرق السريعة بصفتها تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي والاداري فهي تتعتمد على مجموعة من الهياكل والاليات الادارية التي تنظم العمل وانجاز المشاريع الاخرى وفقا لقواعد القانون التي تنظم عمل الوكالة .

1- دفاقرة فاطيمة الزهراء، مرجع سابق ص 27.

الفرع الاول :الهياكل الادارية للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

يمكن تقسيم الهياكل الادارية للوكالة الوطنية للطرق السريعة الى قسمين وذلك حسب مايوجد في الجريدة الرسمية المادة 12 من المرسوم التنفيذي 05-249 المتضمن تعديل القانون الاساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة حيث ينص على مايلي:

"تزويد الوكالة الوطنية بمجلس الادارة، يدعى في صلب النص المجلس".

حيث يسير مجلس الإدارة" المدير العام"

ومن هذا المرسوم نستخلص ان الهياكل الادارية للوكالة الوطنية للطرق السريعة تنقسم الى قسمين اساسين هما:

- مجلس الادارة.
- المدير العام.[1]

ومنه:

فمجلس الإدارة هنا لديها سلطة التقدير.

والمدير العام لديه سلطة التنفيذ.

-اولا: مجلس الادارة.

ان مجلس الادارة هو السلطة العليا التي تصدر وتتخذ مختلف القرارات الخاصة بالوكالة الوطنية للطرق السريعة، فهي التي تسير وتنظم البرامج المختلفة لنشاط هذه الادارة، حيث تتشكل من هيئة واعضاء ومختصين فاعلين في هاذ القطاع نذكر منهم حسب المادة 13 من المرسوم التنفيذي 05-249 المتضمن القانون الاساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة الذي يقسم مجلس الادارة الى ثلاثة عشر عضوا من مختلف الوزارات والادارات المعنية بهذا النشاط.

- ممثل الوزير المكلف بالطرق.
- ممثل وزير الدفاع الوطني

1- الجريدة الرسمية، المادة 12 من المرسوم التنفيذي 55-249 المؤرخ في 3 جمادى الثانية عام 1426 الموافق ل 10 يوليو 2005 المتضمن تعديل القانون الأساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

- ممثل وزير الدولة، وزير الداخلية والجماعات المحلية.
- ممثل الوزير المكلف بالتهيئة العمرانية والبيئة.
- ممثل الوزير المكلف بالمالية .
- ممثل الوزير المكلف بالمساهمة وترقية الاستثمارات.
- ممثل الوزير المكلف بالتجارة.
- ممثل الوزير المكلف بالنقل.
- ممثل الوزير المكلف بالطاقة.
- ممثل الوزير المكلف بالبريد وتكنلوجيا الاعلام والاتصال.
- مدير الطرق بوزارة الاشغال العمومية .
- مدير التخطيط والتنمية بوزارة الأشغال العمومية. [1]

ثانيا: اختصاصات مجلس الإدارة.

يحتوي مجلس الادارة على مجموعة من الاختصاصات التي تتعلق بعمل الوكالة ونشاطها والتي تتعلق بالمسائل التالية:

- تنظيم الوكالة وسيرها العام.
- البرامج السنوية لنشاط الوكالة والميزانية المتعلقة بها.
- حصائل وحسابات النتائج وكذا مقترحات تخصيص النتائج.
- مشاريع الاتفاقيات الجماعية المتعلقة بمستخدمي الوكالة.
- انشاء فروع وكل شكل من اشكال الشراكة.
- اخذ مساهمات في كل قطاع نشاط مرتبط بهدفها.
- تعيين محافظ حسابات وتحديد مرتبه .
- قبول القروض.

1- الجريدة الرسمية ، المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 05-249 المتضمن القانون الاساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

- قبول الهبات والهدايا.

ثانيا: صلاحيات المدير العام:

ان السيد المدير يتمتع بالسلطة الادارية وتنفيذ مختلف القرارات الصادرة عن مجلس الادارة، بالاضافة الى اشرافه على التسيير الاداري والتقني والمالي للوكالة، وبموجب ذلك فان المدير العام يقوم بما يلي:[1]

- يعد التنظيم العام للوكالة ويقترحه على مجلس الادارة.
- يمثل الوكالة في جميع اعمال الحياة المدنية ويمكنه التقاضي.
- يسهر على السير الحسن للوكالة.
- يقترح مشاريع برامج النشاطات ويعد الكشوف التقديرية للوكالة.
- يمارس السلطة السلمية على جميع مستخدمي الوكالة، ويعين المستخدمين الذين لم تتقرر طريقة اخرى لتعيينهم.
- يامر بفتح كل الحسابات الجارية والتسبيقات وحسابات الايداع التي تخص الوكالة وتسييرها لدى الصكوك البريدية والمؤسسات المصرفية والخاصة بالقرض حسب الشروط القانونية المعمول بها.
- يوقع ويقبل ويظهر كل الاوراق المالية والكمبيالات والسفتجات والشيكات والسندات التجارية الاخرى.
- يقوم بسحب كل الكفالات نقدا او بطرق اخرى ويمنح ايصالات ومخالصات.
- يلتزم بنفقات الوكالة.
- يمنح ضمانات أو موافقات طبقا للقانون.
- يوافق على المشاريع التقنية ويعمل على تنفيذها.
- يبرم ويوقع على الصفقات والعقود والاتفاقيات والاتفاقات في اطار التشريع والتنظيم المعمول بهما.

– يعد في نهاية كل سنة مالية تقريرا سنويا عن النشاط مرفقا بحصائل وجداول حسابات النتائج ويرسلها الى السلطة الوصية بعد مداولة المجلس.

– يتولى ادارة مجلس الادارة ويحضر اجتماعات المجلس بصوت استشاري فقط. [1]

الفرع الثاني: الهياكل التنظيمية للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

حسب المادة الثانية من الامر 45 المؤرخ في 11 افريل 2012 المتضمن التنظيم العام للوكالة الوطنية للطرق السريعة على انها تضم الهياكل التنظيمية التالية:

– قسم تقني.

– قسم اداري.

– ثلاث مديريات جهوية.[2]

اولا: القسم التقني.

يشرف على هذا القسم رئيس تتحدد مهامه بموجب الامر 45 المؤرخ في 11 افريل 2012، ويساعده في تادية مهامه مكلفين بالدراسات يحدد عددهم من طرف المدير العام. وبموجب هذا الامر يتولى رئيس القسم التقني مهمة التسيير التقني للمشاريع ابتداء من مرحلة دراسة الجدوى الى غاية الانجاز الكلي للمشروع.

ينقسم القسم التقني الى اربعة ادارات مركزية منظمة في شكل مديريات تتمثل في:

1– مديرية الدراسات التقنية: وتضم اربع مصالح:

– مصلحة جهوية شرقية للدراسات.

– مصلحة جهوية وسطى للدراسات.

– مصلحة جهوية غربية للدراسات.

1– كثيري سمية، الوكالة الوطنية للطرق السريعة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه، جامعة الجزائر 1 – الجزائر، 2014–2015، ص ص 35–36.

2– الجريدة الرسمية ، الأمر 45 المؤرخ في 11 افريل 2012 المتضمن التنظيم العام للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

– مصلحة خاصة بالدراسات في مجال البيئة وتنظيم المرور. [1]

تكلف هذه المصالح بما يلي:

– القيام بالدراسات التقنية وانجاز الخبرات الهندسية والجدوى الاقتصادية وغيرها من العمليات المتعلقة بتنفيذ البنية التحتية للطرق السريعة مع ضمان المراقبة من اجل تطوير شبكة الطرق السريعة الوطنية.

– متابعة تنفيذ البرامج الاستثمارية العمومية السنوية ومتعددة السنوات في مجال الدراسات وتجسيد البنية التحتية للطرق السريعة ولواحقها بمشاركة هياكل المؤسسة.

– اقتراح وتنفيذ اي اجراء من شانه تحسين قدرة البحث وتجسيد البنية التحتية للطرق السريعة.

– اتخاذ الاجراءات التي تؤدي الى تطوير بنك معلوماتي للطرق السريعة.

– ضمان متابعة ومراقبة تنفيذ القواعد التقنية ومقاييس التصور والبناء وتهيئة المنشات الاساسية للطرق السريعة وتطوير البنية التحتية للطرق السريعة.

– السهر على جودة الدراسات وتحسين ظروف انطلاق الاشغال.

– المشاركة في صياغة دفاتر الشروط وملفات التقييم وضمان تنمية وتجسيد البنية التحتية للطرق السريعة ولواحقها.

– تقوم بضمات التكفل بالمخاطر التقنية والتغييرات اثناء تنفيذ دراسات الجدوى وتجسيد البنية التحتية للطرق السريعة، وذلك بالتعاون مع الهياكل الاخرى.

– القيام بدراسات التاثير على البيئة او التكليف بالقيام بها وتعزيز الضمانات اللازمة للحفاظ على البيئة.

– تقييم المعايير المحددة لحماية النباتات والحيوانات ومراقبة تنفيذها إثناء القيام بالأشغال.

1– كثيري سمية، الوكالة الوطنية للطرق السريعة، **مرجع سابق**، ص ص 38–42.

2- مديرية اشغال الطرق السريعة: وتضم اربع مصالح:

- مصلحة جهوية شرقية للاشغال.
- مصلحة جهوية وسطى للاشغال.
- مصلحة جهوية غربية للاشغال.
- مصلحة متابعة ومراقبة النوعية.

تكلف هذه المصالح بما يلي:

- الاعداد للانطلاق في انجاز شبكة الطرق السريعة للسيارات ولواحقها.
- السهر على ضمان انجاز الاشغال واحترام المعايير والمتطلبات التقنية الواردة في عقود الاشغال.
- السهر على ضمان نوعية الاشغال بالتكاليف وفي الاجال المحددة.
- المشاركة في اي مناقشة تهدف الى الحفاظ على راحة وسلامة مستخدمين الطريق السريع.
- تنفيذ وتنمية برامج البحوث في مجال امن الطرق السريعة واشارات المرور.
- ضمان التعاون وتنسيق النشاطات بين المديريات الجهوية المكلفة بانجاز الاشغال الخاصة بالطرق السريعة.

3-مديرية التخطيط والتنمية: وتضم اربعة مصالح:

- مصلحة بنك المعلومات.
- مصلحة البحث والتنمية.
- مصلحة التخطيط والتعاون.
- مصلحة تسيير الميزانية.

تكلف هذه المصالح بما يلي:

- تدعيم رخص البرامج بواسطة اعتمادات الدفع مع ضمان مراقبتها.
- جمع ومعالجة البيانات الاقتصادية المتعلقة بقطاع الطرق السريعة واحصائها.

- اداراة حالات الدفع والقروض والديون، سندات القبض والضمانات المصرفية.
- ضمان التسيير والمراقبة الادارية والمحاسبية للصفقات العمومية الخاصة بالوكالة.
- ضمان تمويل برامج الطرق السريعة وتقييم ومراقبة انجازها وتطوير الجداول المالية الخاصة بها.
- تطوير ومتابعة وتقييم ومراقبة تنفيذ البرامج الاستثمارية السنوية ومتعددة السنوات الخاصة بالطرق السريعة ولواحقها.
- تقييم وتقديم الوسائل اللازمة للقيام بابحاث علمية وتقنية واقتصادية من اجل تطوير البنية التحتية للطرق السريعة.

4-مديرية الاعلام الالي والنظان المعلوماتي: تضم ثلاثة مصالح:

- مصلحة تسيير اجهزة الاعلام الالي.
- مصلحة انظمة المعلومات.
- مصلحة الارشفة وتنمية البرمجيات.

تتكفل هذه المصالح بالمهام التالية:

- ادارة نظام المعلومات الخاص بالوكالة موازاة مع التكنولوجيا الحديثة للإعلام والاتصال.
- جرد اجهزة الاعلام الالي وضمان مراقبة تسييرها وصيانتها.
- انشاء شبكة للانترنت وضمان عملها وربطها بكافة المديريات المركزية والجهوية للوكالة.
- الحصول على البرامج التي تضمن التنمية وتسيير الوكالة.
- السهر على ارشفة وحفظ الملفات المتعلقة بالدراسات والاشغال.
- السهر على خلق امكانيات مادية وضمان تسيير الكتروني للملفات.
- ضمان تطابق الأعمال مع المعايير التقنية المنصوص عليها في الصفقة العمومية.
- اتخاذ المعايير التصحيحية في حالة حدود تغيرات تقنية أو انحراف.

ثانيا: القسم الاداري:

يتولى القسم الاداري رئيس تحدد مهامه وذاك حسب الامر رقم 45 المؤرخ في 11 افريل 2012 المتضمن التنظيم العام للوكالة الوطنية للطرق السريعة اضافة الى مساعدين يحدد عددهم من طرف المدير العام للوكالة ومن خلال هذا الامر تحدد مهام رئيس القسم الاداري مهمة التسيير الاداري والمالي.

ومن مهامه ما يلي:

- وضع مجموع البرامج والسهر على تجسيدها وتطوير التسيير الاداري والمالي للوكالة الوطنية تنسيقا مع المدير العام.
- تنفيذ توجيهات المدرية العامة حسب المهام المحددة للوكالة .
- مساعدة وتقديم استشارات للمدير العام في تنفيد المهام المحددة للوكالة .
- توجيه وتنسيق وتنمية مجموع الهياكل لدعم تجسيد اهداف الوكالة.
- تطوير وتجسيد الاتفاقيات وعقود التسيير باالتنسيق مع خبراء ومختسين من اجل تطوير وظائف الوكالة.
- ضمان السير الجيد للهياكل المركزية والهياكل الجهوية لاسيما تنسيق التشطات ومتابعة ومراقبة المخططات والبرامج. [1]

ثالثا: المديريات الجهوية:

من المراسيم والأوامر (2005–2012) وبعض الهفوات تفطنت الوزارة الوصية إلى ضرورة إعادة تنظيم جديد للوكالة الوطنية للطرق السريعة، نضمنه الامر رقم 45 المؤرخ في 11 افريل 2012 الصادر عن وزارة الاشغال العمومية وهي كما يلي:

- وذلك من خلال تنظيم المناصب حسب الطبيعة القانوتية للوكالة باعتبارها مؤسسة عمومية .
- مراقبة جميع الاعمال التي يقوم بها المدير وعماله.

1– الجريدة الرسمية، الأمر رقم45 المؤرخ في11 افريل 2012 الصادر عن وزارة الأشغال العمومية.

- ضمان السير الحسن للمشروع .
- ضمان مسؤولية تنظيم الاعمال وتجسيد المشاريع .
- ضمان تطبيق الأحكام القانونية في مجال الارشفة وحفظ وادارت السجلات والوثائق والدراسات المتعلقة بالطرق السريعة. [1]

المطلب الثاني: دور الوكالة الوطنية لطرق السريعة.

تعتبر الوكالة الوطنية للطرق السريعة مؤسسة وطنية محلية تتمتع بالسلطة الادارية والمالية والتي ساهمت وبشكل كبير في انجاز العديد من المشاريع على مستوى التراب الوطني،حيث كان لها دور فعال التنمية المحلية للوطن وتطوير الاقتصاد على جميع المستويات.

الفرع الأول: مهام الوكالة الوطنية للطرق السريعة.

تصنف المهام المسندة للوكالة الوطنية للطرق السريعة إلى صنفين بموجب المادة الثامنة من الاتفاقية المحددة لشروط تطبيق المشروع المفوض المتعلق بدراسة وانجاز تركيب تجهيزات الاستغلال للطريق السيار شرق–غرب.

الصنف الأول من المهام:

- مراقبة ومتابعة الأشغال.
- القيام بتحضير دراسات تحديد المسار.
- القيام بتطوير دراسات التنفيذ الخاصة بتحديد المسار والأروقة ومحطات الدفع ومراكز الصيانة.
- القيام بتطوير الدراسات الجيوتقنية التكميلية الخاصة بتركيب أجهزة الاستغلال.
- القيام بتطوير دراسات التنفيذ التكميلية المرتبطة بتركيب منشات الاستغلال.
- القيام بتطوير دراسات تنفيذ الهندسة المدنية لمحطات الدفع.

1– المرجع نفسه.

- القيام بتطوير دراسات تسيير أجهزة الاستغلال.
- القيام بتطوير دراسات جلب المياه ودراسات ربط شبكة صرف المياه بنقاط الصرف المنفردة بالطريق السريع شرق–غرب.
- القيام بتطوير دراسات جلب الكهرباء لكافة مناطق الطريق السريع شرق–غرب.
- القيام بتجسيد أشغال جلب المياه لكافة مناطق الطريق السريع شرق–غرب.
- القيام بتجسيد أشغال ربط شبكات صرف المياه بنقاط الصرف المنفردة بالطريق السريع شرق – غرب.
- القيام بتجسيد أشغال الكهرباء لكافة مناطق الطريق السريع شرق–غرب.
- القيام بتجسيد أشغال تحديد المسار والأروقة والشبكات المختلفة لمحطات الدفع ومراكز الصيانة.
- القيام بتجسيد اشغال الهندسة المدنية لمحطات الدفع.
- القيام بتجسيد مختلف المشاريع المتعلقة بتركيب أجهزة تجهيزات الاستغلال (محطات الدفع، مراكز صيانة، فضاءات للراحة).
- تركيب تجهيزات الاستغلال وتهيئتها لبدأ التشغيل.
- التكفل بضمان مهام صيانة التجهيزات.
- الاستلام المؤقت والنهائي لأجهزة التركيب والاستغلال.

الصنف الثاني من المهام:

- القيام باعداد دفاتر الشروط وتحديد الشروط الإدارية والتقنية المتعلقة بمشروع الدراسة والتنفيذ.
- تطبيق قواعد الصفقات العمومية في إبرام العقود.
- تحديد مكاتب الدراسات التي تقوم بعملية مراقبة ومتابعة أشغال تركيب أجهزة الاستغلال الخاصة بالطريق السريع شرق – غرب ومساعد صاحب المشروع المفوض.

- تحديد مؤسسات انجاز أشغال جلب المياه وربط شبكات صرف المياه بنقاط الصرف المنفردة بالطريق السيار شرق – غرب.
- إمضاء وتسيير العقود المتعلقة بمساعد المشروع المفوض.
- إمضاء وتسيير عقود الأشغال الخاصة بتركيب تجهيزات استغلال الطريق السريع شرق– غرب.
- أمضاء وتسيير عقود الدراسات والمتابعة والمراقبة وعقود أشغال جلب المياه وربط شبكات صرف المياه بنقاط الصرف المنفردة بالطريق السريع شرق – غرب.
- إمضاء وتسيير عقود الدراسات وعقود أشغال جلب الكهرباء لكافة مناطق الطريق السريع شرق – غرب.
- إمضاء وتسيير العقود المبرمة مع الهيئات المكلفة بالمراقبة التقنية.
- دفع المستحقات المترتبة عن الدراسات والمراقبة والمتابعة وعن المساعدة التقنية المقدمة لصاحب المشروع المفوض والمستحقات الناتجة عن وضعيات الأشغال للمؤسسات المتعاقدة.
- وضع تخفيضات مؤقتة ونهائية لكل العقود المبرمة.[1]

الفرع الثاني: انجازات الوكالة الوطنية للطرق السريعة.

أبرمت الوكالة الوطنية للطرق السريعة العديد من الصفقات العمومية والتي تتعلق بما يلي:

1-تعيين مساعد لصاحب المشروع:

أعلنت الوكالة الوطنية للطرق السريعة في نهاية سنة 2012 عن صفقة عمومية رقم 2013/01 تتعلق بتعيين مساعد تقني لصاحب المشروع المفوض من اجل تركيب تجهيزات الاستغلال والدفع للطريق السيار شرق – غرب والتركيب المؤقت للغرف المجهزة، وتتمثل مهمة مساعد صاحب المشروع المفوض في تقديم المساعدة التقنية والإشراف على عملية تجهيز الطريق السيار شرق – غرب ومتابعة المؤسسات المقدمة لخدمات التجهيز المكلفة بتركيب

1- كثيري سمية، الوكالة الوطنية للطرق السريعة، **مرجع سابق**، ص ص 134 – 136.

تجهيزات الاستغلال والدفع وتركيب الغرف المجهزة والمؤسسات المكلفة بمتابعة ومراقبة عملية تركيب التجهيزات، وبعد عملية تقييم العروض التقنية المالية التي تتم بناء على شروط محددة في دفتر شروط الصفقة تتعلق بالخبرة والاقدمية والمستخدمين والأعمال المنجزة، تم ارساء صفقة مساعد صاحب المشروع المفوض المكلف بتركيب تجهيزات استغلال الطريق السيار شرق – غرب على مكتب دراسات فرنسي EGIS الذي له فرع في الجزائر.

2-اقتناء وتركيب تجهيزات الطريق السيار شرق – غرب:

في الطريق السيار شرق – غرب تم إنشاء وتجهيز 56 محطة دفع، 76 فضاء للراحة و22 مركز للصيانة، لذلك قامت الوكالة الوطنية للطرق السريعة بتقسيم المشروع إلى ثلاثة حصص، بحيث تكون كل حصة موضوع صفقة خاصة لاقتناء معدات التجهيز وتركيبها وتضمن دفتر الشروط الخاص بكل صفقة شروط تقنية تتلاءم مع متطلبات الحصة.

حصة الشرق: تبدأ من ولاية الطارف وتنتهي في ولاية البويرة، وتم إرساء صفقة اقتناء معدات التجهيز وتركيبها، الخاصة بهذه الحصة على مجمع جزائري ايطالي (ROUTHHAM مؤسسة جزائرية وشريك ايطالي TRIVI) ينشطان في مجال الأشغال العمومية.

حصة الوسط: تبدأ من ولاية البويرة وتنتهي في ولاية الشلف، وتم إرساء صفقة اقتناء معدات التجهيز وتركيبها الخاصة بهذه الحصة على مجمع جزائري اسباني سويدي (كوسيدار مؤسسة جزائرية، INDRA مؤسسة اسبانية، IRECSSON مؤسسة سويدية).

حصة الغرب: تبدأ من ولاية الشلف وتنتهي في مغنية، وتم إرساء صفقة اقتناء معدات التجهيز وتركيبها الخاصة بهذه الحصة على مجمع جزائري برتغالي (حداد مقاول جزائري ومؤسسة TEXIRA شريك برتغالي.

3-متابعة ومراقبة عملية تركيب تجهيزات الطريق السريع شرق – غرب:

أعلنت الوكالة الوطنية للطرق السريعة بتاريخ 2012/06/12 على ثلاثة صفقات لمتابعة ومراقبة عملية تركيب تجهيزات الطريق السريع شرق – غرب، تتعلق بالحصة الشرقية والوسطى والغربية للطريق السيار شرق – غرب. [1]

1- كثيري سمية، الوكالة الوطنية للطرق السريعة، **مرجع سابق**، ص ص 136 – 137.

المبحث الثاني: شرطة الطرقات.

إن المجتمع الجزائري باعتبار مجتمع مسلم واحد والذي تتوفر فيه جل المؤهلات العيش في جميع الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وغيرها خاصة المشاريع الصغرى والمتوسطة والكبرى نذكر منها مشروع القرن الطريق السيار شرق غرب الذي اعتبر نقطة تحول بالنسبة لتنمية المحلية الداخلية وغيره من المشاريع الأخرى ،إلا أن هذه الأخيرة يعنى بأهمية قانونية كبيرة من طرف المشرع الجزائر وذلك من اجل تنظيم حياة الأفراد داخل المجتمع ودفع كل ما يحدث ضرر يهدد السكينة والأمن العام, فقد وضع شروط وقواعد تنظم عمل الأفراد داخل المجتمع، واحدث التزامات يلتزم بها جل أفراد المجتمع الواحد لحفظ الأمن والاستقرار،ومن هذه القواعد والقوانين ،قانون المرور الذي يسهر على دفع الأخطار والحوادث التي تؤدي إلى هلاك النفس البشرية، وقد خصص بذلك أعوان مؤهلين لتقديم الخدمة الشريفة والسهر على راحة الأفراد ،وهم أعوان الأمن شرطة الطرقات الخاضعون لأوامر وقرارات المشرع الجزائري لمحاربة جل الجرائم والمخالفات المرورية التي تؤدي إلى هلاك الأشخاص .

ومنه سنتطرق إلى:

المطلب الأول: الشرطة الأمنية.

المطلب الثاني: الشرطة المتعلقة بالطريق السيار.

المطلب الثالث: دور شرطة الطرقات.

المطلب الأول:الشرطة الأمنية:

إن مشروع القرن الطريق السيار شرق غرب نظرا لأهميته الإستراتجية والاقتصادية التي حققت قفزة نوعية في التنمية المحلية داخل الوطن، إلا انه يعنى بأهمية وقواعد قانونية تنظيميه من اجل لسلامة والأمن المرور وذلك يتضح في دور مصالح الأمن ومهامهم النبيلة في تحقيق الأمن والاستقرار الداخلي.

الفرع الأول: مفهوم الشرطة:

أصل مصطلح الشرطة المستعمل اليوم في اللغات العالمية بمعنى مؤسسة أو هيئة مكلفة بالحفاظ على النظام العام لحماية الأشخاص والأموال هي كلمة جذورها لاتينية" polita" لقد جاءت جذورها من لغة اليونان القديمة " politea" والتي تعني فن الإدارة المدنية كما تعني مجموعة القواعد المفروضة على المواطنين في سبيل ضمان النظام، السلام والمن داخل المجتمع، ثم بعد ذلك أطلقت الكلمة على القوة العمومية المطلقة بضمان تنفيذ القواعد المتعلقة بالغاية المذكورة. [1]

وعرفها الضبط الفقيه اندريه دي لوبادير قائلا: "إن الضبط هو صورة التدخل من جانب السلطات الإدارية بقصد فرض قيود على الحرية الفردية بغية الحفاظ على النظام العام وحمايته". [2]

وعرفها الفقيه فالين على أنها: "قيد تستلزمه وتقصيه المصلحة العامة، ومن ثم تفرضه السلطة العامة على نشاط المواطنين وليس على حريتهم".

1- هناء نور الدين، المسؤولية عن الأعمال الشرطة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر حقوق،تخصص قانون إداري، جامعة خيضر بسكرة 2014-2015، ص19.

2- قادري عبد الفتاح الشهاوي، السلطة الشرطية ومناط مشروعيتها جنائيا وإداريا، منشاة المعارف الإسكندرية، 1973 ص 69

الفرع الثاني: أهداف الشرطة:

إن فكرة النظام العام الذي تحميه سلطة الضبط الإداري على أنها تشمل عناصر ثلاثة هي: الصحة العامة،السكينة العامة،التي سوف نقوم بتوضيحها فيما يلي:

1-**الآمن العام:** يقصد به اتخاذ الإجراءات اللازمة لتوقي الأخطار التي يمكن أن تستهدف الأفراد والمجتمع والأموال الو الأشياء كالمنشئات والمرافق العامة وذلك اياكان مصدر هذه الأخطار: الإنسان مثل ارتكاب الجرائم، المظاهرات والتجمعات الخطرة والمؤامرات والحروب. الحيوان مثل الحوادث الناشئة عن الحيوانات الضارة والمفترسة. الأشياء مثل الحرائق، انهيار المباني. الطبيعة مثل الزلازل والفيضانات.

2-**الصحة العامة:** يقصد بها وقاية صحة الأفراد من أخطار الأمراض، وذلك باتخاذ مايلزم من إجراءات لمنع انتشار الأوبئة وكفالة نظافة مواد الغذاء ومياه الشرب والمحافظة على نظافة البيئة والأماكن العامة ...الخ.

3-**السكينة العامة:** يقصد بها المحافظة على الهدوء والسكون في الطرق والأماكن العامة عن طريق الإجراءات الوقائية من مختلف أسباب الانزعاج والمضيقات التي قد يتعرض لها الأفراد في حالت تجاوزها لما هو مألوف عادة في حياة الجماعة وذلك مثل الضوضاء والأصوات المزعجة الناشئة عن آلات التنبيه في السيارات ومكبرات الصوت وسوء استخدام أجهزة الراديو التلفزيون وأصوات الباعة المتجولين في الطرق العامة...الخ.

4-**الأخلاق العامة:** يراد بها حماية الآداب العامة وقيم المجتمع وذلك: مثلا: بخطر عرض المطبوعات والأفلام الفاضحة وارتكاب الأفعال المخلة بالحياء والآداب في الطرق والأماكن العامة وغير ذلك مما يتنافى مع تقاليد المجتمع وأعرافه وآدابه...الخ.[1]

1- هناء نور الدين، المسؤولية عن أعمال الشرطة، مرجع نفسه ص 21.

الفرع الثالث: مهام الشرطة:

تتولى المديرية العامة للأمن الوطني في إطار صلاحيتها، السهر على احترام القوانين والتنظيمات من خلال:

- ضمان حماية الأشخاص والممتلكات.
- التحري ومراقبة المخلفات الجزائرية والبحث ولقاء القبض على مرتكبيها.
- الحفاظ واسترجاع الأمن العمومي.
- البحث عن المعلومات لفائدة السلطات المختصة.
- الوقاية من الجريمة والانحراف.
- مراقبة حركة تدفق الأشخاص على الحدود.
- المساهمة في عمليات امن الدولة.
- السهر على حماية امن موانئ والمطارات والمؤسسات العمومية أو المتطلبات الأجنبية.
- ضمان الشرطة الإدارية
- المشاركة في العمليات الكبرى للدولة في إطار المهام المنوطة بها.
- تتصف الخدمات التي تقدمها أجهزة الشرطة ذو طبيعة خاصة تختلف عن بقية الأجهزة القطاع العام في الحكومات لتنوع عمل الشرطة فهو يقوم بتقديم الخدمة لكل المواطنين، لما يتسم به هذا الجمهور من اختلاف التناقص والسلوكيات المختلفة.[1]

لذلك فان خصوصيات الشرطة هي:

- نشاط غير ربحي إذ يستغني المعيار المادي لتحليل التكلفة والعائد ويبقى المعيار المعنوي من خلال الإدراك لخدمة الأمن والإحساس من قبل المواطن.
- إن اختلاف سلوكيات المواطنين وشخصياتهم فهنالك الملتزم وهنالك الخارج عن القانون وهنالك المتطرفين وهذا ينعكس على شكل وأسلوب الخدمة المقدمة لهم.

1- العيزوزي ربيع، الاتجاهات الطلبة نحو الشرطة الحوارية وحفظ الأمن في المجتمع وحفظ الأمن في المجتمع لجزائري، أطروحة الدكتوراه علم النفس الاجتماعي،2007-2008، ص44-45.

- إن المخرجات التي تقدمها الشرطة يصعب أحيانا قياسها لكنها ملموسة في نتائجها عبر الإحساس بالأمن.
- بما أن جهاز الشرطة يعتبر من أجهزة المنفذة للقانون فهذا يتعارض مع بعض المواطنين الخارجين عنه.
- عمل الشرطة دائما يكون تحت طائلة ويتعرض للضغوطات من مؤسسات المجتمع المدني بمختلف إشكاله.
- أجهزة الدولة تتحمل الأخطاء والقرارات التي تصدر عن المسئولين في الحكومات مثل قرارات رفع الأسعار وتفشي البطالة، التوظيف ، وما ينجم عن ذلك من اضطرابات واتهامات واحتياطات الأمن الذي يدفع لجهاز الشرطة لتحمل تلك المسؤولية أمام الجمهور لأنه يتعامل معه نيابة عن الدولة.
- إن أجهزة الشرطة مقيد بإعماله لقوانين صارمة تمتاز بالضبط والربط الناجم عن الطبيعة الخاصة وفق أحكام من الصيرورة الهادئة للمصلحة العامة.
- تنوع أعمال الشرطة وأخذها مزيدا من الواجبات عن وزارات ودوائر حكومية وأخرى يجعلها عرضة للانتقادات والأولى أن تلتزم لما حدده قانونها فقط
- لوجود لحسابات كمية واحتمالية والأدوات الإحصائية لاتصلح أحيانا في العمل الشرطي.
- الطبيعة الخاصة لتطبيق القوانين وضبط تصرفات الجمهور وتجعل العلاقة تتسم بالتحفظ والحذر من الجانبين.

المطلب الثاني: الشرطة المتعلقة بالطريق السيار.

إن الشرطة المتعلقة بالطريق السيار هي نفسها تلك التي تقوم بضبط الأمن على باقي الطرق، والتي تعرف بشرطة الطرقات.

تعريف شرطة الطرقات:

شرطة الطرقات هم مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المناطق، أعوان محلفون يختصون حسب المادتين 131، 132 من القانون01-14 السالف الذكر معاينة المخالفات والأضرار التي تلحق بالمسالك العمومية وإعداد محضر عن الأعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم، فهم ملزمون بالقيام بزيارات دورية لشبكة الطرق وهذا لملاحظة المخالفات واتخاذ الإجراءات التالية:[1]

- التعرف على المسؤول قانونا على المخالفة.
- إصدار بطاقة معاينة للمعني مع إعطائه مهلة يطلب منه إصلاح الأضرار المرتكبة في حق الطريق.
- تبليغه مرة ثانية مع إعطائه مدة أخرى نهائية للإصلاح وإلا سوف تصدر في حقه رخصة اقتطاع بعد إنجاز الأشغال من طرف وحدة الصيانة.

وفي حالة عدم جدوى الإجراءات المتخذة:

- يعد محضر معاينة الأضرار المرتكبة في حق الطريق ممضى من طرف العون المحلف.[2]
- تصدر حالة التنفيذ.[3]
- يملأ كشف كمي وكيفي للأشغال وكذا الرسومات اللازمة لحساب الأشغال وكل ما يعتبر ضروريا.[4]

1- وردت هذه الإجراءات في مداخلة Mer Salhi : Séminaire sur le domain public routier, Op cit, P 28, 29.

2- أنظر الملحق رقم 04 لمعرفة كيفية إعداد المحضر.

3- أنظر الملحق رقم 02

4- أنظر الملحق رقم 03

– يحول الملف إلى الخزينة لتغطية النفقات.

وفي حالة عدم جدوى هذه العملية يحول الملف كاملا إلى العدالة قصد المتابعة القضائية.

بناء على مخطط العمل الوارد أعلاه يحول الملف الذي يعده العون المحلف في حالة عدم جدوى الإجراءات المتخذة إلى العدالة قصد المتابعة القضائية، ويثبت ذلك بموجب محاضر، هذه المحاضر المحررة يكون لها قوة الثبوت ما لم يدحضها دليل عكسي بصراحة نص المادة 136 من القانون 01-14 سالف الذكر: « تبلغ هذه المحاضر مباشرة ودون تأخير إلى وكيل الجمهورية، ويكون للمحاضر المحررة تطبيقا لأحكام هذا القانون قوة الثبوت ما لم يثبت العكس».

وإذا كان النص القانوني قد حاول حصر مجال تدخل شرطة الطرقات، فإن الواقع العملي كشف العكس، حيث لوحظ ميدانيا عدم حمل هؤلاء الأعوان لبطاقة مهنية تثبت وظائفهم ولا لإشارات متميزة تضفي الشرعية على تدخلاتهم، فهم في أغلب الأحيان يتعرضون إلى اعتداءات كثيرة سواء من طرف الخواص أو من طرف المؤسسات المختصة للملك العمومي للطريق أثناء تأدية وظائفهم، مما جعل النصاب الأعظم منهم يمتنع عن التعرف على المسؤول قانونا على المخالفة واتخاذ الإجراءات ضده.

وحتى وإن حدث ذلك فإن محاضرهم ذات حجية نسبية يدحضها دليل عكسي بالكتابة أو بشهادة الشهود، مما يؤدي إلى عدم جدوى فتح التحقيق، هذا من جهة ومن جهة أخرى وفي حالة حدوث العكس، فإن هذا العون المحلف يستدعى أمام القضاء للإدلاء بشهادته والتأكيد على محتوى المحضر، وللقاضي السلطة التقديرية لإثبات أقواله أو نفيها.[1]

وأمام هذه الأوضاع ارتأى الأعوان المحلفون إتباع سياسة اللامبالاة وتجاهل المهام الملقاة على عاتقهم حفاظا على حياتهم وحقوقهم، فهم اليوم يطالبون بتعديل مراكزهم القانونية بشكل يضفي

1– الملاحظات استقرت من الزيارات الميدانية لمديريات الأشغال العمومية.

على تدخلاتهم نوعا من المصداقية، وهم في اعتقادي على صواب، حيث إذا كان المشرع الجزائري قد خول لمهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق معاينة الأضرار المرتكبة على الملك العمومي للطريق وألزمهم بالقيام بالزيارات الدورية، فلا بد من إعطائهم بعض المكنات القانونية، ولما لا الاعتراف لمحاضرهم بحجية لحين ثبوت تزويرها، شأنها في ذلك شأن محاضر الجمارك، لأن شرطة الطرقات في نظري صاحبة الاختصاص العام في البحث والتحري والمعاينة وتقويم الأضرار المرتكبة على الملك العمومي للطريق، ويشكل ضباط الشرطة القضائية وأعوان الضبط القضائي تكملة لهذا الجهاز ولاختصاصاتهم نقطة نتمنى أن يأخذها البرلمان الحالي بالاهتمام والدراسة ويقترح البديل لما هو كائن.

مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المقاطعات:

اصطلح على تسميهم بشرط حفظ الطريق (Police de conservation) 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 ميدانيا، حيث يتعرف الشرطي على نوع الاعتداء أو التخريب الواقع على الملك العمومي للطريق ويقوّم الأضرار الملحقة بمكوناته.[1]
يتم اقتراحهم من طرف مديرية الأشغال العمومية ويصادق على هذا الاقتراح وزير الأشغال العمومية.[2]

وقبل مباشرة مهامهم يؤدي هؤلاء الأعوان اليمين القانونية أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم، هذا إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل[3]، وتكون صيغة اليمين على النحو التالي:" أقسم بالله العلي العظيم وأتعهد بأن أقوم بأعمال وظيفتي بأمانة وأن أراعي في كل الأحوال الواجبات التي تفرضها علي.[4]

1- أنظر المذكرة رقم0101المؤرخة في25فيفري1993المتعلقة بتنظيم و إنشاء الأقسام الفرعية على مستوى الولايات.

2- المرجع نفسه

3- أنظر المادة 135 من القانون 01-14 سالف الذكر.

4- والصيغة موجودة في نص المادة 135 أيضا.

وبهذا فالعون المحلف (Agent assermenté) ملزم باحترام القواعد التالية [1]:

- معاينة المخالفات المرتكبة على الملك العمومي للطريق فقط.
- ضرورة معرفة كل أنواع هذه المخالفات.
- ضرورة معرفة كل أنواع الاتفاقات التي تشغل الملكيات الخاصة المجاورة.
- الخضوع للإجراءات المحددة في النصوص التنظيمية فيما يخص المعاينات وتقويم الأضرار.

المطلب الثالث: دور شرطة الطرقات:

منذ إنشاء المدرية العامة للأمن الوطني عقب الاستقلال أبت هذه المؤسسة التي تعد مراقبة وتسيير الحركة المرورية من أهم مهامها وانشغالاتها على الحرص والتقليل من حوادث الطرقات وحوادث بمختلف أنواعها وأشكالها، من خلال مختلف البرامج والجهود المبذولة في هذا الشأن منها القانون 14 المؤرخ في2001/08/19 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها ويمكن:

- إنشاء حظائر التربية المرورية لفائدة أطفال المدارس والمشاركة في تنشيطها وتفعيلها.
- المشاركة في الأيام الإعلامية والحملات التوعية التي تستهدف أطفال المدارس حول السلامة المرورية واحترام قواعد المرور.
- تنظيم نشاطات توعية تحسسية لفائدة السواق من اجل ترسيخ الثقافة المرورية وكذا التذكير باحترام قواعد المرور.
- نشر اللوحات التنظيمية وتوزيع الملصقات والنشرات المتضمنة قواعد السلامة المرورية وكذا قوانين المرور بهدف نشر المعلومة من اجل تحسيس اكبر قدر من شرائح المجتمع.

1 أنظرالمذكرة رقم 0101 السالفة الذكر.

الدور بالنسبة للجانب الردعي:

- توقيع الغرامات الجزافية المنصوص عليها ضمن أحكام القانون04/01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلقة بهذا الشأن، ومن أهمها:
- تقديم مرتكبي الغرامات الجنح المرورية للعدالة من اجل توقيع الجزاءات اللازمة.
- الدوريات الراكبة والراجلة من اجل السهر على سير حركة المرور وضمان عدم مخالفة أحكام قانون المرور.
- الحرص على تطبيق القانون وتفادي الحوادث.
- الحرص على تطبيق القواعد والالتزام بمضمونها.[1]

1- محمد السعيد زناتي، احمد بنيني، دور الشرطة في مواجهة حوادث المرور، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة- الجزائر، العدد 03 سبتمبر 2019 ص ص 262-264.

خلاصة الفصل :

إن التدابير الإدارية للطريق السيار شرق غرب والمتمثلة في الوكالة الوطنية للطرق السريعة من جهة وشرطة الطرقات من جهة أخرى، هي تدابير جاءت لغرض تنظيم كل ما له علاقة بالمشروع. ووضعه بجميع مراحل انجازه في إطار قانوني تحت وصاية هاته الهيئات.

فالوكالة الوطنية للطرق السريعة هي صاحبة المشروع المفوض بموجب الصفة أو الامتياز الذي منحها إياه المشرع الجزائري، تمتاز بالشخصية المعنوية والتخصيص بالإضافة إلى الاستقلالية، ولها هيكل تنظيمي عام يتكون من مجلس الإدارة والمدير وثلاث هياكل تنظيمية فرعية تتمثل في أقسامها (القسم التقني، الإداري والمديريات الجهوية الثلاث).

تشرف هذا الوكالة على كل أجزاء المشروع، انطلاقا من الدراسات الأولية المختلفة مرورا عبر إعداد دفاتر شروط المشروع وصولا إلى المراقبة والإشراف على الانجاز الفعلي للمشروع. بالإضافة إلى الوظائف العديدة التي تؤديها الوكالة في سبيل إنجاح المشروع من تعيين مساعد للمشروع يوفر الدعم التقني، اقتناء تجهيزات المشروع ومراقبة عملية تركيب هاته التجهيزات.

اما شرطة الطرقات فهي احد أهم التدابير الإدارية التي توفر استمرارية المشروع، كونها الهيئة التي تفرض تطبيق القوانين المتعلقة باستغلال الطريق السيار شرق – غرب، وتحمي مستغليها من أشخاص ومركبات، وتحافظ عليه كمرفق عمومي يحق للجميع استغلاله في إطار ما يسمح به القانون.

فمشروع الطريق السيار شرق – غرب ارتكز في كل مراحل انجازه على الوكالة الوطنية للطرق السريعة والتي تعتبر احد التدابير الإدارية للمشروع من جهة، ويدين في فرض الأمن وحماية مستغلي المشروع لشرطة الطرقات والتي تعتبر هي الأخرى إحدى التدابير الإدارية لمشروع الطريق السيار شرق – غرب.

خاتمة عامة

على ضوء ما درسنا نستنتج إن الحماية الإدارية لطريق السيار شرق غرب حضت بأهمية بالغة من قبل الإدارة الجزائرية، وذلك لارتباطها الوثيق بنشاط الدولة والإفراد داخل المجتمع وتحقيق الفائدة العامة. فتم تخصيص العديد من التدابير والآليات التي تنظم وتشرف على هذا المشروع.

هذا المشروع الذي يقوم في الدرجة الأولى على أساس:
تقديم خدمة للمواطن في إطار القانون وتطبيق القواعد التي اقرها المشرع الجزائري، وكذا المساهمة في التنمية المحلية للوطن والمساهمة في دفع عجلة التنمية، وكذا تسهيل عمل وتنقل الأفراد في الطريق السريع، مع تخفيف عبئ المتنقل وكذا ربح الوقت وكذا تكاليف وأعباء المسافر.

إضافة إلى ذلك فقد طبق المشرع الجزائري قواعد وقوانين بالنسبة للمركبات التي تقوم بالتنقل عبر الطرق السريع، وكيفية التنقل للأفراد، والنقل الأمن للمواد خاصة المواد الخطرة التي تسبب حوادث السير، حيث ألزم السائقين بتحلي بتطبيق جميع القوانين التي تحد من حدوث كوارث المرور,كما عالج من خلال قانون المرور جميع المخالفات على جميع درجات جسامتها، وطبق عليها عقوبات وذلك لتحقيق الآمن والسلامة المرورية.
حيث اعتمد مشروع القرن الطريق على آليات إدارية من خلال تنظيم هياكله التي أعطت دافع مهم لنجاح المشروع، إضافة إلى الهياكل التنظيمية للوكالة الوطنية لطرق السريعة والتي هي أيضا ارتبطت ارتباط وثيق بعامل الأمن والشرطة لتحقيق الاستقرار من ناحية السلامة المرورية، وكذا من الناحية الاقتصادية والتنمية المحلية للبلاد.

نتائج الدراسة:

من خلال دراستنا لمشروع القرن نستنتج أن التدابير الإدارية لحماية الطريق السيار شرق غرب تمثلت في مجموعة القواعد والقوانين، الأوامر والمراسيم التي وضحت شروط استغلال الطريق السيار والمخالفات التي يعاقب عليها القانون، بالإضافة إلى المواد المباح نقلها عبر هذا الطرية وتلك التي تعتبر خطرة.

أما الآليات الإدارية لهذا المشروع فقد تلخصت في كل من الوكالة الوطنية لطرق السريعة التي نظمت وأشرفت على كل مرحلة من مراحل انجاز المشروع، بالإضافة إلى شرطة الطرقات التي تعتبر المخول الوحيد لتطبيق القوانين التي وضعت من اجل سلامة وامن مستغلي الطريق السيار ومركباتهم وحماية المشروع بصفته احد المرافق العامة.

توصيات الدراسة:

- من خلال دراستنا لمشروع الطريق السيار شرق غرب نوصي جميع الباحثين بالتحلي بروح الأمانة العلمية والاطلاع على جميع القواعد القوانين الموضوعة فيما يخص سير مشروع الطريق السيار شرق غرب.
- الاعتماد على مختلف المصادر والمراجع التي تخص هذا المشروع.
- نشر ثقافة مشروع الطريق السيار شرق غرب وتعريف الباحثين بمختلف التدابير والآليات التي تم الاعتماد عليها لانجاز هذا المشروع.
- نشر الثقافة المرورية بين الأفراد وتطبيق مختلف القواعد والقوانين لتجنب حوادث المرور.
- التعريف بقيمة هذا المشروع على المستوى المحلي ومكانته الاقتصادية.
- اتخاذ مجموعة التدابير الوقائية والسلامة المرورية لتجنب الحوادث.

القوانين:

1- الجريدة الرسمية المادة 02 القانون رقم 09-11المؤرخ في5 يونيو 2001، المتضمن السياسة الوقائية للنقل البري.

2- الجريدة الرسمية، المرسوم التنفيذي رقم 03-502 المتضمن السياسة الوقائية والأمن عبر الطرق، المؤرخ في 17سبتمبر 2003.

3- الجريدة الرسمية، الفقرة الأولى المادة 09 من المرسوم التنفيذي 05-249 المؤرخ في 10 يوليو 2005، المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة.

4- الجريدة الرسمية، المرسوم التنفيذي 22 -322 مؤرخ في 07يوليو 1992، المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للطرق السريعة.

5- الجريدة الرسمية المادة 12من المرسوم التنفيذي 55- 299 جمادى الثانية عام 1426 الموافق ل10 يوليو 2005 المتضمن القانون الأساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

6- الجريدة الرسمية المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 05-249 المتضمن القانون الأساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

7- الجريدة الرسمية، الأمر 45 المؤرخ في11افريل 2012 المتضمن التنظيم العام للوكالة الوطنية للطرق السريعة.

8- الجريدة الرسمية، الأمر رقم 45 المؤرخ في 11افريل 2012 الصادر عن وزارة الإشغال العمومية.

الكتب:

1- الصبوري جاسم كاضم كباشي، كتاب سلطة القاضي في تقرير عيب الإلغاء في القرار الإداري، 12 جوان .2016

2- قادري عبد الفتاح الشهاوي، سلطة الشرطة ومناط مشروعيتها جنائيا وإداريا، منشاة المعارف الإسكندرية 1973.

الرسائل المذكرات:

1- بن الديب بابوش رشيد، دور المشاريع في التنمية الاقتصادية، جامعة الجزائر3، العدد 10 جويلية 2017.

2- جاب الله هاجر، النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر 2011.

3- دقا قرة فطيمة الزهراء، امتياز الطرق السريعة في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص القانون الإداري، جامعة قاصدي مرباح ورقلة،2014-2015.

4- حارثي حسين وبالعلياء بلال، السلوكيات الانحرافة لدى السائقين وعلاقتها في ارتكاب حوادث المرور، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص سوسيولوجي وعلم العقاب، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة خميس مليانة2017-2018.

5- حمدي إسماعيل، الجرائم المرورية في الجزائر مذكرة لنيل شهادة ماستر،في العلوم القانونية، تخصص قانون عام،جامعة 08 ماي 1945، جامعة قالمة،2016-2017.

6- كيحل عبد الحميد، دور الطريق السيار شرق غرب في التنقلات اللوجستيكية، مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة ماستر في علوم التسيير، جامعة مستغانم، الجزائر2017-2018.

7- كيان احمد، تأثير الإذاعة الجهوية لعين الدفلى على الثقافة المرورية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص إعلام آلي، جامعة الجيلالي بونعامة،خميس مليانة،2014-2015.

8- كثيري سمية، الوكالة الوطنية للطرق السريعة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، جامعة الجزائر1 ، 2014-2015.

9- لكحل عبد الحميد، دور الطرق السريعة في تحسين التنقلات، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تخصص علوم تسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة،السنة الجامعية 2010-2011.

10- نور الدين هناء، المسؤولية عن أعمال الشرطة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تخصص قانون إداري، جامعة خيضر بسكرة 2014-2015.

11- عبدي نبيلة،المخالفات المتعلقة بقانون المرور، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر تخصص قانون جنائي، جامعة العربي تبسي، تبسة الجزائر،2016-.2017

12- الفروزي ربيع، الاتجاهات الطلابية نحو الشرطة الجوارية وحفظ الأمن في المجتمع وحفظ الأمن في المجتمع الجزائري، أطروحة الدكتوراه علم النفس الاجتماعي،2007-2008.

13- التو هامي إبراهيم، سياسات النقل وأثرها على التنمية الاقتصادية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في العلوم التجارية،، جامعة مستغانم 2017-2018.

الوثائق البحثية:

1- بوطوبال سعد الدين، دور القانون المرور في الحد من الفوضى وضبط حركة السير في الجزائر، مجلة المدينة للبحوث القانونية، جامعة اسطنبول، كلية الحقوق تموز 2019.

2- بوقنة سليم والعابد سميرة، دراسة تحليلية لخدمة النقل بين المدن في الطريق السريع، مجلة الاقتصاد الصناعي، العدد 10 جوان .2016

3- زياتي محمد السعيد واحمد بنيني، دور الشرطة في مواجهة حوادث المرور، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة، العدد 03 سبتمبر 2019.

4- زروالي سهام، النظام القانوني لعملية النقل البري للبضائع الخطرة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، العدد الخامس ديسمبر 2017.

5- زروالي سهام، لإجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة، العدد الثالث عشر2018.

6- عمار فيصل، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مجلة الجزائرية للقانون البحري، جامعة تلمسان بلقا يد، العدد الرابع 2017.

المواقع الالكترونية:

1- موقع وزارة الأشغال العمومية www.gov.mtp.dz.

فهرس المحتويات

العنوان	رقم الصفحة
شكر وتقدير.	
الإهداء.	
قائمة الجداول.	
قائمة الأشكال.	
فهرس المحتويات.	
مقدمة عامة.	**أ–د**
الفصل الأول: التدابير الإدارية لحماية الطريق السيار شرق – غرب.	**2**
تمهيد:	**2**
المبحث الأول: نقل المواد الخطرة.	**3**
المطلب الأول: ماهية النقل البري.	**3**
الفرع الأول: تعريف النقل البري.	**3**
الفرع الثاني: أنواع النقل البري.	**4**
الفرع الثالث: أهمية النقل البري.	**5**
المطلب الثاني: ماهية الطريق السيار شرق–غرب.	**6**
الفرع الأول: مفهوم الطريق السيار شرق–غرب.	**6**
الفرع الثاني: أهمية الطريق السيار شرق–غرب.	**10**
الفرع الثالث: تأثير الطريق السيار شرق – غرب على مختلف القطاعات الاقتصادية.	**12**
المطلب الثالث: مفاهيم حول المواد الخطرة.	**13**
الفرع الأول: تعريف المواد الخطرة.	**13**
الفرع الثاني: أصناف المواد الخطرة	**14**

الفرع الثالث: شروط النقل الآمن للمواد الخطرة	**15**
المبحث الثاني: المخالفات المرورية في الطريق السيار شرق–غرب.	**20**
المطلب الأول: مفهوم قانون المرور	**21**
الفرع الأول: تعريف قانون المرور	**21**
الفرع الثاني: أهمية قانون المرور.	**22**
الفرع الثالث: ضبط حركة المرور.	**23**
الفرع الرابع: دور مصلح الآمن.	**24**
المطلب الثاني: المخافة في قانون المرور .	**25**
الفرع الأول: مفهوم المخالفة.	**25**
الفرع الثاني: أقسام المخالفة.	**27**
المطلب الثالث: اهداف قانون المرور	**31**
خلاصة الفصل.	**32**
الفصل الثاني: الآليات الإدارية لحماية الطريق السيار شرق–غرب.	**34**
تمهيد.	**34**
المبحث الأول: الوكالة الوطنية للطرق السريعة.	**35**
المطلب الأول: مفهوم الوكالة الوطنية للطرق السريعة .	**35**
الفرع الأول: تعريف الوكالة الوطنية للطرق السريعة.	**35**
الفرع الثاني: خصائص الوكالة الوطنية للطرق السريعة.	**36**
المطلب الثاني: تنظيم الوكالة الوطنية للطرق السريعة.	**38**
الفرع الأول: الهياكل الإدارية للوكالة الوطنية للطرق السريعة.	**39**
الفرع الثاني: الهياكل التنظيمية للوكالة الوطنية للطرق السريعة.	**42**
المطلب الثاني: دور الوكالة الوطنية لطرق السريعة.	**47**
الفرع الأول: مهام الوكالة الوطنية للطرق السريعة.	**47**
الفرع الثاني: انجازات الوكالة الوطنية للطرق السريعة.	**49**

المبحث الثاني : شرطة الطرقات.	**52**
المطلب الأول: الشرطة الأمنية	**53**
الفرع الأول: مفهوم الشرطة.	**53**
الفرع الثاني: أهداف الشرطة.	**54**
الفرع الثالث: مهام الشرطة.	**55**
المطلب الثاني: الشرطة المتعلقة بالطريق السيار	**57**
المطلب الثالث: دور شرطة الطرقات.	**60**
خلاصة الفصل.	**62**
خاتمة عامة.	**64**
قائمة المراجع.	**66**

الملخص:

إن الحماية الإدارية للطريق السيار شرق غرب تتمثل في مجموعة التدابير والآليات الإدارية التي وضعها كل من المشرع الجزائري من جهة والإدارة من جهة أخرى، تتشكل التدابير الإدارية من القوانين والمراسيم والأوامر التي وضعها التشريع الجزائري بخصوص نقل المواد الخطرة وتصنيفاتها على الطريق السيار شرق غرب ،بالإضافة إلى المخالفات المرورية المتعلقة بمخالفة الحجم والوزن القانوني المسموح به على الطريق السيار.

أما الآليات الإدارية فتمثلت في الوكالة الوطنية للطرق السريعة التي تم إنشاءها عبر مرسوم رقم والتي تهدف إلى الإشراف، التوجيه والرقابة على مراحل انجاز المشروع. إضافة إلى شرطة الطرقات التي تعمل على تنظيم العملية المرورية عبر الطريق السيار شرق غرب وحماية مستغليه.

الكلمات المفتاحية:

الطريق السيار– الحماية الإدارية– شرطة الطرقات – التدابير الإدارية – الآليات الإدارية.

Résumém:

The adminstrtive protection of the east-west highway is repersented in the set of administrative measures and meachanisms established by the algerian legislature on the hand and the administration on the other hand.

Administrative measures consist of laws, decrees and orders laid down by algerian legislation regarding the transport of hazardous materials and thier classifications on the east-west highway, in addition to traffic offenses related to violations of the legal size and weight permitted on the motorway.

As the adminstrative meachanisms, they were represented by the national highway agency. Which was established through decree no –

Which aims to supervise, direct and control the stages of project completion. In addition to the road police, which works to organize on the east-west higway and protect its exploiters.