

سلطات الضبط الإداري في الطرق العمومية

The authorities of administrative police in the public roads

كفيف الحسن : طالب دكتوراه

كلية الحقوق - جامعة الجزائر1

تاريخ قبول المقال: 2018/12/19

تاريخ إرسال المقال: 2018/10/23

الملخص

تتناول هذه الدراسة سلطات الضبط المكلفة بحفظ النظام العمومي في الطرق العمومية. اعتمد الباحث تقسيم هذه السلطات وفقا للمعيار العضوي، مميزا في ذلك بين سلطات الضبط الإداري العام (رئيس الجمهورية، الوزير الأول، الوالي ورئيس المجلس الشعبي البلدي) التي تملك صلاحيات تختلف حسب الظروف العادية والاستثنائية، وسلطات الضبط الإداري الخاص (الوزير المكلف بالطرق، الهيئات الإدارية والأمنية) التي تستمد صلاحياتها لاسيما من بعض التنظيمات وقانون المرور. وسجل في الأخير بعض النتائج؛ أهمها أن هذا التمييز ينتج عنه تحديد جدي للسلطات والمسؤوليات رغم ملاحظة تداخل بعض الصلاحيات، وأن سلطات الضبط الإداري العام تملك صلاحيات أوسع في ميدان الطرق، لاسيما رئيس المجلس الشعبي البلدي بالنسبة للمسالك الحضرية، في حين تعتمد سلطات الضبط الإداري الخاص غالبا على تدابير ومهام تنفيذية تستهدف أمن الطرقات.

الكلمات المفتاحية

سلطات ضبط، طرق عمومية، نظام عمومي، حركة المرور، أمن الطرق.

Abstract

This study examines police authorities in charge maintenance public order in the public roads. distinct between the general authorities who have powers that vary circumstances, and the special authorities who derive their powers, in particular from the law of the circulation. Observed finally that this distinction involving a serious determination of the powers and responsibilities with overlapping of some competences, and the authorities of general administrative police are broader powers on the matter of roads, especially the President of communal popular assembled for the urban roads, whereas authorities of special administrative police often practice executive measures and missions to ensure the road security.

Key words: Police authorities, public roads, public order, traffic, road security.

المقدمة

يتضمن الضبط الإداري في ميدان الطرق العمومية مجموعة القواعد المتمثلة في التدخلات الإدارية للسلطة التنفيذية من خلال الموانع المستهدفة حماية النظام العمومي في الطرق، وذلك عن طريق تنظيم حرية السير العمومي فيها وتحديد نطاق هذه الحرية وتنظيم نشاط الأشخاص على الطرق¹.

تعتبر الطرق العمومية ميدانا خصبا لممارسة أنشطة الضبط الإداري فيها، شرط ألا تكون الموانع المقامة ضد مستعملي الطرق عامة أو قطعية وإلا كانت غير مشروعة، فمن المفترض إذن أن تكون هذه الموانع نسبية تهدف إلى ضمان وتسهيل أمن المرور، بحيث تستطيع السلطات الإدارية المختصة فرض بعض التنظيمات في ميدان المرور والتوقف حرصا منها على تحقيق المنفعة العمومية².

إن ممارسة سلطات الضبط الإداري صلاحياتها لحماية النظام العمومي في الطرق لا بد أن يستند إلى ضوابط قانونية وتنظيمية مسبقة، ويعتبر قانون المرور الصادر سنة 2001 والنصوص التنظيمية المطبقة له محددًا أساسيا لهذه السلطات والصلاحيات³، إلى جانب النصوص القانونية والتنظيمية الأخرى كتلك المتعلقة بالبلدية والولاية والمصالح المعنية بالطرق. وبالرجوع إلى هذه النصوص، يلاحظ أن هذه الصلاحيات تمارسها سلطات إدارية مختلفة؛ فإذا كان من المؤكد أن تمارس سلطات الضبط الإداري العام صلاحياتها الطبيعية على الطرق العمومية، فإن ميدان الطرق العمومية تتشارك أيضا في تنظيمه وضبط أنظمتها وأمنه بعض السلطات الخاصة المخولة قانونا بممارسة أنواع من الضبط في هذا الميدان بالذات.

يبدو ميدان هذه السلطات ملائماً لتجسيد مختلف صلاحيات التدخل الإداري حسب اختصاصاتها، ومن أجل تجنب الوقوع في مشاكل تمسّ بحدود اختصاص كل سلطة، فمن المهمّ إذن أن نتساءل فيما تتمثّل سلطات الضبط الإداري في الطرق العمومية على اختلافها ومدى صلاحياتها الممارسة في ظلّ القانون الجزائري وما قرّره القضاء الإداري 5.

للإجابة عن هذه الإشكالية، يمكن تقسيم هذه السلطات عضويًا إلى سلطات عامّة وخاصة؛ حيث تملك سلطات الضبط الإداري العامّ صلاحيات واسعة ذات طابع عامّ (أولاً)، في حين تبقى الصلاحيات الخاصّة في ميدان الطرق لسلطات الضبط الإداري الخاصّ التي تضطلع أكثر بالمهام الإدارية والأمنية التنفيذية، إلى جانب المؤسسات العمومية المكلفة بمهام المساعدة في ميدان أمن الطرقات ووقايتها (ثانياً).

أولاً- سلطات الضبط الإداري العامّ في الطرق العمومية

سلطات محدّدة ذات صلاحيات عامّة وواسعة

تستعمل سلطات الضبط الإداري العامّ في الطرق مختلف الوسائل القانونية كالقرارات والأوامر والتعليمات ومختلف التنظيمات، ومختلف الوسائل المادّية كالمركبات والأجهزة والأدوات المستعملة لهذا الغرض، وكذا الوسائل البشرية عن طريق الاستعانة بالمصالح الإدارية والتقنية، وحتىّ المصالح المكلفة بالضبط الإداري الخاصّ على الطرق، لاسيما القوّات الأمنية عند الاقتضاء.

وبالرغم من اختلاف هذه السلطات تدريجياً في هرم السلطة التنفيذية مركزيًا وإقليمياً خلال الظروف العادية، واتساع صلاحياتها لحماية النظام العمومي على الطرق خلال هذه الظروف، إلّا أنّها تبقى خاضعة لضابط شرعية أعمالها الضبطية في هذا الميدان وفقاً للقانون والتنظيم ساري المفعول بالنسبة لكلّ سلطة حسب اختصاصها (أ)، غير أنّ هذه السلطات تتركّز أكثر في رئيس الجمهورية إلى جانب السلطات المدنية والعسكرية، لتمارس صلاحيات أوسع في هذا الميدان خلال الظروف الاستثنائية تناسباً مع الظرف المعلن عنه (ب).

أ- سلطات الضبط العامّ في الطرق خلال الظروف العادية

تتمثّل هذه السلطات أساساً في رئيس الجمهورية والوزير الأوّل على المستوى الوطني

(1)، أمّا على المستوى المحلّي فهي ممثّلة في رئيس المجلس الشعبي البلدي والوالي (2).

1- على المستوى الوطني

بعد أن كان ميدان الضبط الإداري العام على المستوى الوطني عائداً لسلطة رئيس الدولة فقط قبل دستور سنة 1989، أصبح الاختصاص بهذا الميدان بموجبه إلى غاية الدستور الحالي بعد تعديله سنة 2016 موزعاً بين رئيس الجمهورية والوزير الأول كلّ فيما يخصّه، حيث خوّلت المادة 143 من الدستور ممارسة السلطة التنظيمية في المسائل غير المخصّصة للقانون لاختصاص رئيس الجمهورية، والمجال التنظيمي الذي يعود للوزير الأول. وبموجب ذلك يمكن كلاً منهما فرض التدخّلات الإدارية في ميدان الطرق العمومية بإصدار الأعمال الإدارية ذات الطابع التنظيمي والفردي.

يملك رئيس الجمهورية صلاحيات واسعة لضبط النظام والأمن في الطرق على المستوى الوطني، يتجلى ذلك في سلطته مثلاً بوضع المعايير الأساسية لتصنيف الطرق، وضبط القواعد المطبّقة على الطرق السيّارة، ومنع استعمال مكبّرات الصوت للدعاية في الطريق العمومي⁴.

أكّد مجلس الدولة الفرنسي سلطة رئيس الجمهورية للضبط في الطرق من خلال قضاء السيّد "لابون" (LABONNE) بتاريخ 08 أوت 1919، حيث أصدر الرئيس الفرنسي بتاريخ 10 مارس 1899 مرسوماً يتضمّن تنظيم سير السيّارات، نتج عن تطبيقه سحب رخصة سياقة السيّد "لابون" الذي اعترض على شرعية المرسوم، محتجاً بأنّ تنظيم السير يعود لاختصاص المحافظ ورئيس البلدية، وصدر قرار المجلس برفض ذلك على أساس أنّ رئيس الدولة - وخارج كل تفويض تشريعي - يعود له تحديد تدابير الضبط التي يجب تنفيذها في كلّ أنحاء البلاد⁵. وقد أشار الأستاذ "محيو" بصدده هذه القضية أنّ هذا التحليل قابل للتطبيق في ظلّ النظام القانوني الجزائري، بحيث يمكن أن يتّخذ القاضي نفس الموقف فيما لو عرض عليه موضوع مشابه⁶.

وبالنسبة للمجال التنظيمي الذي يعود للوزير الأول في هذا الميدان، فله بصفة عامّة سلطة تحديد قواعد حركة المرور عبر الطرق، والتي من بينها مثلاً تحديد المستويات القصوى لانبعاث الأدخنة والغازات السامّة والضجيج من السيّارات، كما يملك سلطة تحديد شروط الترخيص بممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرق... الخ⁷.

يمكن التساؤل عن مدى سلطة الوزراء في اتّخاذ إجراءات الضبط الإداري العام في الطرق، فمن حيث المبدأ لا يمكنهم ذلك إلّا بنصّ قانوني أو تنظيمي يفوضهم ذلك، كأن يقوم وزيراً التجارة والفلاحة بإصدار قرار يتضمّن منع عرض منتج

استهلاكي معين للبيع في الطريق العمومي⁸، غير أنّ الوزير المكلف بالداخلية الذي يملك صلاحيات في ميدان النظام والأمن العموميين يمكنه توجيه أوامر للولاية كسلطات تابعة له تسلسليا⁹. وعادة ما تتضمن هذه الأوامر تدابير الضبط الإداري قصد ضمان سهولة المرور في الطرق وتنظيم تنقل الأشخاص، وذلك من خلال تطبيق إجراءات الضابطة الإدارية الولائية في هذه الميادين من طرف الولاية.

2- على المستوى المحلي

تتجسد هذه السلطات إقليميا في رئيس المجلس الشعبي البلدي (1-2) والوالي (2-2).

1-2- رئيس المجلس الشعبي البلدي

يستمدّ رئيس المجلس الشعبي البلدي سلطاته من القانون البلدي، فهو مكلف كممثّل للدولة وتحت إشراف الوالي بالسهر على النظام والسكينة والنظافة العمومية، ويكلف بحماية الأشخاص والأماكن العمومية، وفي حالة الخطر الجسيم والوشيك له الأمر بتنفيذ تدابير الأمن اللازمة¹⁰. إنّ مجموع هذه الصلاحيات تشمل شبكة الطرق البلدية الريفية والحضرية بصفة واسعة، ولاسيما في الطرق الواقعة داخل التجمّعات السكنية، حيث يعتبر رئيس المجلس الشعبي البلدي السلطة المؤهّلة الوحيدة لضبط أمن السير في هذه الطرق وحمايتها¹¹.

نصّت المادة 94 من قانون البلدية لسنة 2011 على صلاحيات أخرى له تتعلق باحترام حقوق وحرّيات المواطنين في ميدان الطرق، منها تنظيم ضبطية طرقات البلدية لاسيما ذات حركة المرور الكبيرة، وحفظ النظام في الطرق التي يجري فيها تجمع الأشخاص، ومنع الإخلال بالأمن والسكينة في الطرق، وضمان سهولة السير في الشوارع والمساحات والطرق، واتخاذ مختلف الاحتياطات والتدابير الأمنية والصحيّة لنظافة المحيط وحماية البيئة في طرقات البلدية.

لقد تضمّن هذه الصلاحيات المرسوم الصادر سنة 1981 المتعلّق بصلاحياته أيضا بشأن الطرق والنقاوة والطمأنينة العمومية، مضيفا لها صلاحيات أخرى كتسطير الطرق العمومية ورؤيتها، وتنظيم مرور ووقوف السيّارات داخل المناطق السكّانية، ووضع لوحات الإشارة وتهيئة مساحات لإيقاف السيّارات، وكذا تجميل الطرق وإنشاء مساحات للراجلين، وتشذيب المغروسات وتصنيفها، وتنفيذ التدابير المتعلقة بتسمية الطرق والسبل والأنهج وترقيمتها، والسهر على إنارة الطرق وصيانة شبكتها والطمأنينة العمومية والآداب العامّة، لاسيما أثناء تنظيم الأسواق والمعارض ومختلف التجمّعات والتظاهرات عن طريق ضبط ووقوف السيّارات ومرورها¹².

وبالنسبة للتنظيم المروري لسنة 2004، فقد نصّ على صلاحيات هامة لضبط حركة المرور في الطرق، من بينها ما يتعلّق بإلزام السائقين المقتربين من طريق ذي حركة مرور كبيرة داخل تجمّع سكني بترك المرور للمركبات التي تسير في هذا الصنف من الطرق، وضبط توقّف المركبات على جانبي الطرق أو أحد جوانبها وجعل ذلك بمقابل في بعض المسالك الحضرية¹³.

يعتمد رئيس المجلس الشعبي البلدي في ممارسة صلاحياته الضبطية في الطرق العمومية على الشرطة البلدية ومفتشي المصالح العمومية البلدية، ويمكنه عند الاقتضاء تسخير قوات الشرطة أو الدرك الوطني المختصة إقليميا وكلّ عون عمومي آخر، كما يمكنه الاستعانة بالمصالح التقنية للدولة، لاسيما بمناسبة ممارسة الصلاحيات المنصوص عنها في المادة 94 من قانون البلدية، بالإضافة إلى ممارسة الاختصاص المتعلّق بإشارات المرور التابعة لشبكة طرقات البلدية حسب المادة 123 من نفس القانون¹⁴.

لقد أقرّ مجلس الدولة الفرنسي مبدأ حرية استعمال الطرق العمومية، حيث قرّر في قضية "باريس" (Paris) بتاريخ 07 فيفري 1902 أنّ البلدية لا يمكنها منع الأفراد بصفة مطلقة ودائمة من الاستعمال العادي للطريق العمومي، إلاّ في حالة يثبت فيها اختلال هذا الاستعمال¹⁵، فهذا الاستعمال مشروط باحترام إشارات المرور وتحديد السرعة من أجل ضمان السلامة المرورية¹⁶.

غير أنّ المجلس كان يراقب تجاوز رئيس البلدية سلطته الضبطية في الطرق العمومية بمناسبة انتهاكه هذا المبدأ، ففي قضاء "شركة الحافلات أنتيبوا" (Société des autobus Antibois) بتاريخ 29 جانفي 1932 قرّر عدم شرعية قرار رئيس البلدية لمنع حافلات النقل الجماعي من الوقوف والتوقّف، وحتى التمهّل في الطريق من أجل حمل أو إنزال المسافرين داخل التجمّع السكاني لمدينة "كان" (Cannes)، والذي كان يشترط الحصول على رخصة منه¹⁷.

وبالنسبة للقضاء الإداري الجزائري بشأن ضبط حرية السير العمومي في طرقات البلدية، ففي قضية "شركة تأمينات الشمس" بتاريخ 26 مارس 1965، قرّرت المحكمة الإدارية للجزائر ثبوت مسؤولية إدارة بلدية "بن عكنون" بسبب انعدام الصيانة العادية نتيجة انتهاء الإشارة الدالة على الخطر المؤدية إلى وفاة أحد المارة¹⁸، وهو الإجراء الذي كان ينبغي على رئيس البلدية اتّخاذه باعتباره سلطة ضبط إداري للسير في الطرق. كما قرّر مجلس الدولة في هذا الصدد مسؤولية البلدية عن إخلالها

بمبدأ المحافظة على النظام والأمن العموميين في الطرق، من ذلك ما قضى به سنتي 2003 و2008 من أن البلدية مسؤولة عن الإهمال في صيانة عمود كهربائي موجود بالطريق العمومي، وعن عدم اتخاذ الاحتياطات الضرورية والتدابير الوقائية لسلامة الأشخاص والأموال¹⁹.

2-2- الوالي

يعتبر الوالي ممثلاً للدولة ومفوض الحكومة على مستوى الولاية، فهو السلطة الوحيدة المخولة بممارسة الضبط الإداري العام في إقليم الولاية، حيث يكلف بحماية النظام العمومي في الطرق الواقعة في هذا الإقليم، فهو مخول بحماية حقوق المواطنين وحرّياتهم في إطار مسؤوليته الكبرى عن المحافظة على النظام والأمن والسلامة والسكينة العمومية²⁰.

للوالي اتخاذ جميع الإجراءات ذات الطابع التنظيمي أو الفردي التي من شأنها حماية الأشخاص والأموال ومرورهم عبر الطرق، وضمان سير المصالح العمومية المكلفة بميدان الطرق، ومنع كلّ أشكال المخالفات والاضطرابات التي تمسّ أو تعرقل الممارسة العادية للسلطة العمومية على طرقات الولاية، لاسيما ما يتعلق بضمان السير المستمرّ لمستعملي الطرق وتوفير وسائل النقل العمومي عبرها. وتكون ممارسته للمهام الدائمة المتعلقة بهذه الإجراءات في إطار القانون على أساس وثائق مكتوبة، كما يمكنه إعطاء تعليمات شفوية لاسيما في حالات الاستعجال على أن تؤكد كتابيا فيما بعد²¹.

يتولّى الوالي بهذه الصفة تنسيق نشاطات مصالح الأمن الولائي الموضوعة تحت تصرفه، ويلزم رؤساء المصالح الأمنية بإعلامه في المقام الأول بكلّ القضايا المتعلقة بالأمن والنظام العموميين على مستوى طرق الولاية بواسطة التقارير الدورية، وله أيضا استدعاء الشرطة البلدية، كما له في الظروف الخاصّة طلب تدخل قوات الشرطة والدرك الوطني المتواجدة على إقليم الولاية عن طريق التسخير²².

بصفة عامّة يمكنه اتخاذ القرارات والتدابير اللّازمة من أجل ضمان تطبيق القوانين والتنظيمات الخاصّة بضبط المرور في الطرق، وبالدرجة الأولى قانون المرور لسنة 2001 والنصوص التنظيمية المطبّقة له، وتولّي مراقبة تطبيق ذلك من طرف رؤساء البلديات التابعة لدائرة اختصاص ممارسة سلطاته. ويدخل ضمن سلطاته في هذا الميدان الترخيص بوضع الممهّلات للحدّ من السرعة في بعض الطرق²³، وتحديد السرعة القصوى؛ سواء خارج المجمّعات السكنية بالنسبة للطرق الوطنية غير السّيارة

الواقعة داخل إقليم الولاية أو قطعة طريق بلدي يقطع إقليم أكثر من بلدية تابعة للولاية، أو عند قطع المجمّعات السكنية بالنسبة لقطع المسالك التي تمثّل خطوط سير كبيرة أو طرق ذات حركة مرور كبيرة داخل هذه التجمّعات، وكذا تصنيف بعض التقاطعات فيها، أو في الطرق الولائية الواقعة خارج المجمّعات السكنية بالتنسيق مع مسؤولي الأمن والدرك والأشغال العمومية.

يمكن الوالي أيضا تنظيم حركة المرور في بعض الطرق والدروب أثناء رداءة الأحوال الجوية أو لأسباب أمنية قصد المحافظة على الأملاك العمومية، أو المنع المؤقت لمرور صنف أو أصناف مركبات على بعض أجزاء شبكة الطرق، واتخاذ تدابير تأمين الجسور التي لا تتوفر على شروط أمن المرور في الطرق الولائية والوطنية، وكذا تحديد الدروب الريفية والمسالك لسائقي قطعان الحيوانات لتجنّب عرقلة حركة المرور العمومي²⁴.

وتتّسع سلطاته في ممارسة سلطة الحلول فيما يتعلّق بإجراءات المحافظة على الأمن والنظافة والسكينة العمومية عند امتناع أو عجز السلطات البلدية القيام بها، وله في هذا الشأن إعدار رئيس المجلس الشعبي البلدي المتمتع عن اتّخاذ القرارات اللازمة لحفظ النظام العمومي في الطرق، وممارسة سلطة الحلول تلقائيا لاتّخاذ القرارات اللازمة بعد انقضاء مدّة الإعدار²⁵. وتمدّد سلطاته في غير هذه الأوضاع بمناسبة إجراءات الضبط الإداري على الطرق الولائية، وكذا البلدية متى كانت تابعة لبلديتين أو أكثر.

وبصدد العقوبة الإدارية للسائق بتعليق رخصة سياقته من طرف اللجنة الولائية تقييدا لحقّه في استعمالها للسير في الطرق، فلئن قرّر المجلس الدستوري الفرنسي سنة 1989 بأنّها عبارة عن طريقة للتعبير العادي عن امتياز السلطة العمومية المخوّل للإدارة²⁶، فإنّ مجلس الدولة الفرنسي قرّر بدوره بتاريخ 19 جانفي 1998 بأنّ تدابير تعليق رخصة السياقة من الوالي تشكّل تدابير للضبط الإداري²⁷.

وعن مسؤولية الوالي عن ممارسة سلطاته في الطرق، فقد أصبح القاضي الإداري الفرنسي مكثفيا بالخطأ البسيط بعد تخليه عن اشتراط الخطأ الجسيم بصدد نشاطات الضبط المادّية، حيث قضى بتاريخ 31 ماي 2013 بأنّ عجز الوالي عن ضمان تنفيذ قراره المتضمن منع السير في الطريق العمومي يثير مسؤوليته على أساس الخطأ البسيط²⁸.

ب- سلطات الضبط العام في الطرق خلال الظروف الاستثنائية

تثبت لرئيس الجمهورية خلال الظروف الاستثنائية صلاحيات واسعة من أجل الحفاظ على النظام والأمن الوطني في الطرق (1)، وتمارس السلطات المدنية والعسكرية أيضا صلاحيات هامة للتدخل خلال هذه الظروف (2).

1- سلطة رئيس الجمهورية

يستأثر رئيس الجمهورية خلال الظروف الاستثنائية بجميع سلطات الضبط الإداري في الطرق على المستوى الوطني، وهي الأوضاع التي جسدها إعلان حالي الحصار والطوارئ في الجزائر سنتي 1991 و1992، بحيث تثبت له صلاحيات واسعة في ميدان ضبط حركة المرور والتنقل وتقييد حرية السير العمومي للأشخاص والمركبات، وكذا ضبط حريات التجمع والتظاهر والحرية التجارية. وتظهر هذه الصلاحيات عادة ضمن المراسيم التي يصدرها الرئيس في إطار سلطته في تقرير وإعلان الظرف الاستثنائي المناسب ورفعها، وتقرير التدابير والإجراءات المطبقة على التراب الوطني خلال الظرف الاستثنائي المعلن عنه.

2- السلطات العسكرية والمدنية

تتولى السلطات العسكرية صلاحية الضبط في حالة الحصار، وقد أجازت المادة 8 من تنظيم حالة الحصار لسنة 1991 للسلطة العسكرية تضييق أو منع مرور الأشخاص أو تجمعهم في الطرق والأماكن العمومية، وتنظيم مرور المواد الغذائية وبعض المعدات²⁹. تعدّ حالة الحصار هذه صارمة بالنسبة للحالات الأخرى ماعدا الحالة الاستثنائية، تتضح هذه الصرامة في صلاحيات السلطات العسكرية بدل المدنية، وبإجراءاتها الماسة بحرية التنقل في الطرق مع المحافظة على الحد الأدنى لهذه الحرية الذي يبقى محترما، إن مفهوم الشرعية هو الذي يتغير، وبالتالي فإن مضمون رقابة القضاء الإداري بشأن الحريات يتغير تبعاً لذلك³⁰.

أما بالنسبة لحالة الطوارئ، فإن نتائجها أقرب من نتائج حالة الحصار، باستثناء أن السلطات المدنية هي التي تمارس صلاحيات الضبط المتضخمة التي من بينها منع السير في بعض المناطق³¹، وقد حوّلت المادتان 6 و7 من تنظيم حالة الطوارئ لسنة 1992 لوزير الداخلية والجماعات المحلية وكذا الولاية كلّ فيما يختصّ به سلطة القيام بتحديد أو منع مرور الأشخاص والسيارات في الطرق عبر أماكن وأوقات معينة، وتنظيم نقل المواد الغذائية والسلع ذات الضرورة الأولى، ومنع المظاهرات التي يحتمل

فيها الإخلال بالنظام والطمأنينة العمومية³². لقد استمرّ العمل بنظام حالة الطوارئ لمدة 19 سنة، حيث تمّ تمديده سنة 1993 إلى غاية رفع هذه الحالة بموجب الأمر الصادر سنة 2011³³.

ثانيا- سلطات الضبط الإداري الخاص في الطرق العمومية سلطات متعددة ذات صلاحيات خاصة وتنفيذية

إضافة لبعض صلاحيات الضبط الإداري الخاص المخوّلة لسلطات الضبط الإداري العام على مستوى الطرق لاسيما في مجال الأمن العمومي، فإن القانون عهد لبعض السلطات الخاصة بممارسة صلاحيات الضبط الإداري الخاص في الطرق العمومية، بحيث تخضع لنظام قانوني مغاير يجعلها مؤهلة لممارسة الضبط في هذا الميدان³⁴.

تتعدّد هذه السلطات بفعل تخصيص أهدافها لحماية النظام العمومي في الطرق، بحيث تتمثّل في مجموع الهيئات والأعوان المكلفين بحفظ النظام وتنفيذ تدابير الضبط في الطرق طبقا لنصّ خاصّ هو قانون المرور والتنظيمات المطبّقة له، ففي المقام الأوّل يمكن الحديث على المستوى الوطني عن سلطة الوزير المكلف بالطرق (أ)، ثمّ دور المصالح والمؤسسات الأمنية عبر الطرق ومديريات النقل (ب).

أ- سلطة الوزير المكلف بالطرق

يقوم بممارسة هذه السلطة في إطار النظام الحالي وزير الأشغال العمومية والنقل، لقد نصّت المادة 3 (نقطتان ج - ح) من المرسوم التنفيذي الصادر سنة 2016 المحدّد صلاحياته على بعض الصلاحيات المتعلقة بمجال المنشآت الأساسية للطرق والطرق السيّارة ومجال حركة المرور والوقاية والأمن عبر الطرق، غير أنّ الصلاحيات المذكورة تبقى محدودة، بحيث تتعلّق بمجرد ترقية القواعد المطبّقة في هذين المجالين، مثل تلك الخاصة بتحديد إشارات الطرق، وشرطة الأملاك الطريقية، وتلك التي تطبّق على مختلف مستعملي الطرق والمركبات³⁵.

إنّ هذه القواعد لا تتضمّن بصفة صارمة المعنى القانوني لتدابير تدخّل الضابطة الإدارية في مجال الطرق العمومية، بل تتضمّن المساهمة في ترقيتها. غير أنّه بخصوص صلاحيات أخرى للوزير المكلف بالطرق أكثر أهميّة في ميدان الضبط الإداري في الطرق، فقد خوّلت له ذلك المادة 11 من المرسوم التنفيذي سالف الذكر ضمن صلاحيات التنظيم في هذا الميدان.

تتجسّد هذه الصلاحيات في إعداد النصوص المتعلّقة بقانون المرور وتنظيم حركة السير في الطرق، لاسيما في مجال تحديد الحمولات الإجمالية، وحساب محاور الشاحنات وأحجامها وعتاد النقل البرّي، بالإضافة إلى إعداد تنظيم الإشارات الطرقية وتطبيقه، ومراقبة عمل المتعاملين في مجال النقل. إنّ هذه الصلاحيات غالبا ما يصدر تنظيمها بموجب قرارات الوزير المكلف بالطرق، تتضمّن هذه القرارات فرض تدابير تنظيمية في هذه المجالات.

لقد نصّ التنظيم المروري لسنة 2004 على بعض صلاحيات الوزير المكلف بالطرق في مجال ضبط النقل العمومي بموجب قرار، كتلك المتعلّقة بالزام سائقي السيارات في المجمّعات السكنية بالتمهّل والتوقّف لصالح مركبات النقل العمومي عند مغادرة مواقفها، أو تحديد السرعة القصوى لبعض أصناف المركبات أو في بعض الطرق³⁶.

هذا ويمكن أن تكون بعض صلاحيات الضبط باشتراكه مع وزراء آخرين، كما هو الوضع بالنسبة لتحديد كفاءات استعمال المنبهات الصوتية والإشارات المرسلة باشتراكه مع وزير البيئة، أو تحديد الطرق ذات حركة المرور الكبيرة وتقاطعاتها خارج المجمّعات السكنية وشروط إعداد إشارات المرور باشتراكه مع وزير الداخلية والجماعات المحليّة، أو تنظيم المرور في الطرق السيّارة وتحديد السرعة الدنيا فيها باشتراكه مع وزير الدفاع، والداخلية والجماعات المحليّة³⁷، أو تحديد شروط الترخيص بنقل الموادّ الخطرة عبر الطرقات باشتراكه مع وزراء الدفاع، والداخلية والجماعات المحليّة، والبيئة³⁸.

في هذا الصّد، كان للقضاء الإداري الفرنسي في قضية "جمعية الدفاع الذاتي" (Association auto défense) بتاريخ 22 جانفي 1982 أن يقرّر بأنّ الشروط والأوضاع المتعلّقة بوضع حزام الأمن في المركبات الفردية، والتي يفرضها كلّ من وزير النقل والداخلية بموجب قرارهما الصادر في 1979/09/26 تعتبر من بين تدابير الضبط المخوّلة لهما للحدّ من حرّية المستعملين من أجل الحفاظ على الأمن في الطرق العمومية، طالما أنّه يقع على الحكومة تقليص النتائج السلبية المؤدّية لحوادث المرور في الطرقات³⁹.

ب- دور المصالح والمؤسّسات الأمنية ومديرية النقل

ستتمّ دراسة دور المصالح الأمنية بما تحوزه من مهام متخصصة في الحفاظ على النظام وأمن المرور في الطرق (1)، ومديرية النقل على مستوى الولاية (2)، ثمّ البحث في دور بعض المؤسّسات العمومية الأمنية المستحدثة لغرض الوقاية والأمن عبر الطرق (3).

1- دور المصالح الأمنية

يتجسّد هذا الدور في نشاط مختلف أجهزة الأمن الوطني في تنظيم المرور في الطرقات والوقاية من حوادث المرور الواقعة نتيجة العنف المروري، وتنفيذ التدابير المتخذة في هذا الميدان، وتدابير السياسة الوقائية في الطرق، وقد يكون عملها مبنيا على الشراكة مع قطاعات أخرى معنية بالأمن والسلامة المرورية كمصالح الأشغال العمومية والنقل، وذلك من أجل تحقيق الأمن المروري عبر الطرق⁴⁰. وتتعدّد هذه المصالح تبعا لطبيعة المهام المسندة إليها قانونا، بحيث يمكن أن تتمثّل في شرطة المرور (1-1)، أو مصالح الدرك الوطني (2-1)، أو موظفي الحماية المدنية (1-3)، أو المصالح الجمركية (1-4).

1-1- شرطة المرور

تعتبر شرطة المرور أهمّ بوليس يمارس بصفة اعتيادية على الطرق، فينظّم سير السيّارات ووقوفها وتوقّفها، والسهر على أن يحترم سائقوها قوانين المرور ولافتات الضبط الإداري، كما يهتمّ بأمن الرّاجلين في الطرق والأماكن العمومية⁴¹، ويراقب الوثائق المتعلقة بالسيارة كالبطاقة الرمادية ومحضر المراقبة التقنية. وبخصوص الإشارات التي يعطيها أعوان شرطة المرور في الطرق، فإنّها تغلب على جميع الإشارات الضوئية وإشارات المرور الأخرى⁴².

لقد سبق لمجلس الدولة الفرنسي أن قرّر بتاريخ 23 مارس 1973 في قضية "جمعية حقوق الرّاجلين" (L'association dite « les droits du piéton ») بأنّ لمحافظة الشرطة أن يتخذ في أيّ وقت وفي أيّ مكان التدابير الضرورية لصالح حماية حقوق مستعملي الطرق العمومية وفق متطلّبات السير العمومي للمركبات، وذلك دون أن يكون قانون المرور عائقا لممارسة هذه التدابير، ودون أن يشكل ذلك تعسّفا في استعمال سلطاته في هذا الميدان⁴³.

إنّ دور شرطة المرور على المستوى الوطني منوط بمديرية الأمن العمومي (المديرية العامّة للأمن الوطني) التي تحوز صلاحيات خاصّة في إطار مسؤوليتها عن ضبط سياسة المرور والتدابير الوقائية لتأمين حركة المرور في الطرق.

على المستوى المحلي، يمكن الحديث عن سلك الشرطة البلدية الذي لم يستقرّ على نظام قانوني واحد منذ الاستقلال، فقد أسندت صلاحياته في ميداني شبكة الطرق البلدية وحركة المرور عبرها المخوّلة له تنظيميا سنة 1993 إلى سلك الحرس البلدي سنة 1996⁴⁴، وظلّ هذا الأخير متمتعا بها بصفة واسعة إضافة لمهامه الأمنية

خلال الظرف الاستثنائي الذي عرفته البلاد، إلى غاية أن أقرّ قانون البلدية لسنة 2011 إنشاء سلك الشرطة البلدية من جديد ضمن مجال التنظيم الذي لم يصدر حتى الآن⁴⁵، لتبقى هذه المهمة حاليا من نصيب دوائر الأمن الحضري، مما يعزز من هيمنة السلطة المركزية في الحفاظ على الأمن المحلي في الطرق وحركة المرور فيها⁴⁶.

1-2- مصالح الدرك الوطني

بالنسبة لاختصاص الدرك الوطني التابع لوزارة الدفاع الوطني في مجال الشرطة الإدارية في الطرق العمومية، فهو بصفة عامة يسهر على حفظ النظام والسكينة العموميين بعمل وقائي تميّزه مراقبة عامة ومتواصلة، ويؤمن الأمن العمومي بحماية الأشخاص والممتلكات وحرية التنقل عبر طرق المواصلات⁴⁷، وتتجلى هذه المراقبة أكثر في الطرق الواقعة خارج التجمّعات الحضرية، لاسيما على الطرق الوطنية والسيارة.

1-3- موظفو الحماية المدنية

بالنسبة لدور موظفي الحماية المدنية، فباعتبارهم مكلفين بمهمة وطنية ودائمة في مجال الأمن المدني بما في ذلك أمن الطرق، فيكلفّ الأعوان بالإضافة لمهام الإسعاف والإنقاذ أيضا بحماية الممتلكات وتأمين انسيابية حركة المرور في الطرق، كما يكلفون كذلك بالدعم الإداري والتقني المرتبط بنشاطات الوقاية والتدخل والتحسيس⁴⁸، ويمكن أن تتعلّق هذه التدابير أيضا بمراقبة النقاط السوداء في الطرقات والساحات العمومية بالتنسيق مع المصالح الأمنية والإدارية، وذلك من أجل ضمان السير الحسن لاسيما في الطرق ذات حركة المرور الكثيفة.

1-4- المصالح الجمركية

فيما يتعلّق بدور أعوان الجمارك في الطرق، ففي إطار صلاحياتهم الرقابية في طرق المواصلات الحدودية والطرق الدولية، يكلفون بدور وقائي لحماية الاقتصاد الوطني بمراقبة السلع ووسائل النقل وتوقيفها وكذا مراقبة الأشخاص، وتوجيه أوامر لسائقي المركبات من أجل الخضوع للمراقبة⁴⁹. ويكلفّ أعوان الرقابة بذلك عند نقاط عبور شرعية وإجبارية، بحيث يمكنهم القيام بفحص البضائع وتفتيش المسافرين وأمتعته الشخصية⁵⁰. كما يمكنهم أيضا ممارسة بعض التدابير الوقائية على غرار تصريح التصدير، والتأشير على ورقة الطريق، وإلزام المستعملين بإحضار البضائع المستوردة إلى أقرب مكتب للجمارك باتباع طريق معين⁵¹. وفيما يتعلّق بسلطة

تحديد بعض التدابير المتعلقة بالطرق الشرعية التي يجب المرور منها، فإن السلطة المختصة بذلك هي المدير العام للجمارك⁵².

2- مديرية النقل بالولاية

إضافة للمهام الإدارية لمديريات النقل لضمان خدمات عمومية منتظمة لأصناف النقل البري والمرور والوقاية والأمن في الطرق والتفتيش، فهي تكلف بتطبيق تدابير الوقاية والسلامة في الطرق، كما تملك سلطة تسليم مستندات النقل ورخص وشهادات الكفاءة المهنية، ويمارس المدير سلطة الترخيص بممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات⁵³.

3- دور المؤسسات العمومية للوقاية والأمن عبر الطرق

يعتبر المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق منذ سنة 2017 مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تابعة لوصاية الوزير المكلف بالداخلية، وتعتبر مهامه حسب المرسوم التنفيذي الصادر سنة 2003 مهام ذات طابع إداري ودراسي وتنسيقي وإحصائي، كإبداء تصورات لتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق، واتخاذ تدابير ترقيتها، وتنسيق أعمال مختلف المتدخلين، وتأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ البرامج التي يقررها المركز، وإعداد تقارير ودراسات ووضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها⁵⁴.

إن هذه المهام لا يمكن أن ترقى لطابع الإلزام بفرض التدخلات الإدارية على مستوى الطرق، وبالتالي لا يمكن اعتبار المركز سلطة للضبط الإداري الخاص في هذا الميدان، غير أن من شأنها مساعدة سلطات الضبط الإداري العام والخاص في إصدار القرارات واتخاذ التدابير نتيجة آراء وتقارير تقدم توجيهات ودراسات ذات طابع تقني في ميدان الوقاية والأمن عبر الطرق.

لقد أحدث تعديل قانون المرور لسنة 2017 أيضا مؤسسات أخرى للوقاية والأمن عبر الطرق، فإلى جانب المندوبيات الولائية التابعة للمركز، تم إنشاء مجلس تشاوري ما بين القطاعات وضع لدى الوزير الأول، وكلف بتحديد السياسة والاستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق والتنسيق المؤسساتي، وأيضا المندوبية الوطنية للأمن في الطرق التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية، والمكلفة بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية⁵⁵. وفي انتظار صدور التنظيم المتعلق بطبيعة هذه المؤسسات ومهامها وعملها، يبقى التساؤل مطروحا حول طريقة تنظيمها ومدى الصلاحيات التي تملكها وطبيعة الأعمال الصادرة عنها.

خاتمة

تكلف سلطات الضبط الإداري بممارسة صلاحياتها المخولة لها قانونا في الطرق العمومية، وإن كان اختلاف هذه السلطات على أساس إقليمي أو مرفقي أو ظرفي، إلا أن الحل الذي يميز تقليديا بين سلطات الضبط الإداري العام وسلطات الضبط الإداري الخاص يبقى ذا قيمة قانونية وواقعية، بحيث ينتج عنه تحديد جدي للسلطات، ومن ثم تحديد المسؤوليات حسب ثقل المهام المسندة قانونا لكل سلطة.

ومع ذلك، هناك بعض الصلاحيات التي تتداخل فيها سلطات الضبط الإداري العام مع سلطات الضبط الإداري الخاص، لا سيما فيما يتعلق بتنظيم أمن الطرقات⁵⁶، ومع الازدياد المستمر لحركة مرور السيارات لاسيما في طرق ومسالك المدن الكبرى ومدخلها، فإنه يقع على الإدارة تنظيم وضبط الأنظمة المرورية والأمنية في الطرق على مختلف المستويات، وتحديث عمل المؤسسات الإدارية والأمنية المتخصصة في هذه الميادين ليتوافق مع حاجات السير العمومي المتنامية.

إن مسؤولية سلطات الضبط الإداري لحماية النظام العمومي في الطرق يجب أن يترافق معها تجسيد لآليات الرقابة والتعاون التي تنظم العلاقة بين هذه السلطات باستمرار، مع الأخذ في الحسبان ضرورة التوزيع الفعلي للصلاحيات والمسؤوليات، واحترام مبدأ التخصص طبقا لما ينص عليه القانون والتنظيمات الصادرة في مجال النظام العمومي في الطرق والمرور عبرها.

يمكن استخلاص بعض النتائج والملاحظات المسجلة خلال هذه الدراسة كما يلي:

1- يمتاز الضبط الإداري الممارس في الطرق العمومية بتعدد وتنوع السلطات، غير أن هذه السلطات تختلف حسب اختصاصات الضبط الإداري العام أو الخاص، وكذا درجة مسؤوليتها وطبيعية نشاطها، وقد لوحظ أن سلطات الضبط الإداري العام تملك صلاحيات أوسع من خلال التدخلات الإدارية الضابطة في الطرق، والتي تصبح في كثير من الحالات محل تنفيذ من بعض سلطات الضبط الإداري الخاص، أو حتى في إطار الاشتراك والتعاون بينها، مما يجعل معيار التمييز بين سلطات الضبط الإداري العام والخاص أكثر مرونة في مثل هذه الفرضيات.

2- تمارس سلطات الضبط الإداري العام والخاص صلاحياتها العادية والاستثنائية بنسب متفاوتة من أجل حماية النظام العمومي في الطرق، وكثيرا ما يتجلى ذلك من خلال تنظيم وأمن المرور عبرها وضبط الحريات الممارسة عليها، لاسيما حرية السير

العمومي وبعض النشاطات الأخرى، ومع ذلك تظلّ هذه السلطات خاضعة لمبدأ الشرعية وفقا للقانون والتنظيم.

3- يمتلك رئيس المجلس الشعبي البلدي صلاحيات واسعة لاسيما داخل المسالك الحضرية والتجمّعات السكنية، ورغم ذلك تبقى بعض الصلاحيات التي أسندها القانون والتنظيم في نفس الميدان إمّا للوالي (حالة رفع سرعة المركبات في الطرق ذات حركة المرور الكبيرة والترخيص بوضع الممهّلات)، أو للوزير المكلف بالطرق (حالة تحديد شروط التمهّل والتوقّف الضروريين لسائقي المركبات عند مغادرة مركبات النقل العمومي موافقها).

4- يجب أن تكون تدابير الضبط الإداري الممارسة في الطرق متلائمة مع قواعد المرفق الطريقي، وأن تكون مصحوبة بتدابير نوعية للخدمة العمومية في الطرق، وذلك قصد تأمين وتسهيل حركة مرور مختلف مستعملي الطرق، وتحسين مستوى الخدمة المرورية، فالسلطة العامة للأعوان الإداريين على حدّ تعبير الأستاذ "غ. جيز" (Gaston Jèze) تتضمن طبيعيا كلّ ما هو ضروري لضمان انتظام وديمومة المرفق العمومي للمواصلات على الطرق والمسالك⁵⁷.

الهوامش

1- **Voir:** Gaudemet YVES, Traité de droit administratif, Tome1, Droit administratif général, 16e édition, L.G.D.J, Paris, 2001, p 721.

- محيو أحمد، محاضرات في المؤسسات الإدارية، ترجمة محمد عرب صاصيلا، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، الجزائر، 2006، ص 399.

2- المادة 66 من المرسوم التنفيذي 427/12 المؤرخ في 2012/12/16 المحدد شروط وكيفيات إدارة وتسجير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة. ج.ر، عدد 69.

3- ينظم قانون المرور القانون 14/01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 46. وأهم نص تنظيمي مطبق له هو المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 2004/11/28 المحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 76.

4- انظر: المرسوم 260/63 المؤرخ في 1963/07/22 المتعلق بمنع استعمال مكبرات الصوت في الطريق العمومي. ج.ر باللغة الفرنسية، عدد 51 - المرسوم 99/80 المؤرخ في 1980/04/06 المتعلق بتصنيف الطرق، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 13 - المرسوم 36/85 المؤرخ في 1985/02/23 المتضمن التنظيم المتعلق بالطرق السيارة. ج.ر، عدد 9.

5- C.E.F, 08/08/1919, Labonne, Rec. P 737, G.A.J.A, p 160.

6- محيو أحمد، مرجع سابق، ص 412 و413.

7- انظر: المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 2004/11/28 المحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 76. - المرسوم التنفيذي 410/03 المؤرخ في 2003/11/05 المحدد المستويات القصوى لانبعاث الأذخنة والغازات السامة والضجيج من السيارات. ج.ر، عدد 68. - المرسوم التنفيذي 415/04 المؤرخ في 2004/12/20 المحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات. ج.ر، عدد 82.

8- المادة 8 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1997/02/26 المتعلق بشروط تحضير المرقاز وتسويقه. ج.ر، عدد 34.

9- محيو أحمد، نفس المرجع، ص 413 و414.

10- المواد: 7-82، 88 و89 من القانون 10/11 المؤرخ في 2011/06/22 المتعلق بالبلدية. ج.ر، عدد 37.

11- Ministère des travaux publics, Guide de gestion du domaine public routier, Juin 2003, p 12.

12- المواد: 2، 3، 4، 7، 8، 14 و15 من المرسوم 267/81 المؤرخ في 1981/10/10 المتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق والنقاوة والطمأنينة العمومية. ج.ر، عدد 41.

- 13- المواد: 45، 67 و68 من المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 28/11/2004 المحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 76.
- 14- انظر المادتين: 93 و94 من القانون 10/11 المؤرخ في 22/06/2011 المتعلق بالبلدية. ج.ر، عدد 37. - المادة 17 من المرسوم 267/81 أعلاه.
- 15- C.E.F, 07/02/1902, Paris, Rec., p 37. Gaston Jèze, *Nature juridique du droit du public sur les routes et chemins*, Note sous L'arrêt du C.E.F, 14/05/1915, *Poincloux*, n° 53899. R.D.P, Tome 32, XX^e Année, Paris, 1915, p 472.
- 16- Oberdorff HENRI, *Droits de l'homme et libertés fondamentales*, Edition Alpha, 2 e édition, L.G.D.J, Paris, 2010, p 286.
- 17- C.E.F, 29/01/1932, Société des autobus Antibois, Rec. P 117, G.A.J.A, p 207.
- 18- T.A.A, 26/03/1965, Compagnie d'assurance le soleil, *Annuaire de la justice*, 1965-1966, p 292.
- 19- قرار مجلس الدولة، 2003/03/11، "بلدية ارزيو ضد مخ"، غير منشور. - قرار مجلس الدولة، 2008/01/30، رقم الملف 036230، مجلة مجلس الدولة، عدد 9، 2009، ص 100.
- 20- المواد: 110، 112 و114 من القانون 07/12 المؤرخ في 21/02/2012 المتعلق بالولاية، ج.ر، عدد 12.
- 21- المواد: 1، 2، 4 و7 من المرسوم 373/83 المؤرخ في 28/05/1983 المحدد سلطات الوالي في ميدان الأمن والمحافظة على النظام العام. ج.ر، عدد 22.
- 22- المواد: 115، 116 و118 من القانون 07/12 المؤرخ في 21/02/2012 المتعلق بالولاية، ج.ر، عدد 12. - المادتان: 6 و10 من المرسوم 373/83 أعلاه.
- 23- المادة 27 من القانون 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 46.
- 24- المواد: 24، 49، 91، 92، 93، 265 و266 من المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 28/11/2004 المحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 76.
- 25- المادتان: 100 و101 من القانون 10/11 المؤرخ في 22/06/2011 المتعلق بالبلدية. ج.ر، عدد 37.
- 26- نوبري عبد العزيز، تنازع الاختصاص بين الإدارة والقضاء في إيقاف رخصة السياقة، مجلة الشرطة، عدد 62، مارس 2001، ص 33.
- 27- C.E.F, 19/01/1998, M. Bernard X "N° 163070", Inédit au Rec. Lebon. www.conseil-etat.fr.
- 28- C.E.F, 31/05/2013, "N° 346876", Rec. Lebon. www.conseil-etat.fr.

- 29- المرسوم الرئاسي 196/91 المؤرخ في 04/06/1991 يتضمن تقرير حالة الحصار. ج.ر، عدد 29.
- 30- شيهوب مسعود، الحماية القضائية للحريات الأساسية في الظروف الاستثنائية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الاقتصادية والسياسية، عدد 1، جامعة الجزائر، دار الحكمة، 1998، ص 38 و39.
- 31- محيو أحمد، مرجع سابق، ص 421.
- 32- المرسوم الرئاسي 44/92 المؤرخ في 09/02/1992 يتضمن إعلان حالة الطوارئ. ج.ر، عدد 10.
- 33- الأمر 01/11 المؤرخ في 23/02/2011 يتضمن رفع حالة الطوارئ. ج.ر، عدد 12.
- 34- للاطلاع أكثر على معيار التمييز بوجه عام بين سلطات الضبط العامة والخاصة وطبيعة صلاحياتها وتزاحمها لممارسة صلاحيات الضبط، انظر: Gaudemet YVES, Op.cit, p 726, 730 et 731.
- 35- المرسوم التنفيذي 311/16 المؤرخ في 01/12/2016 يحدد صلاحيات وزير الأشغال العمومية والنقل. ج.ر، عدد 71.
- 36- المادتان: 17 و24 من المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 28/11/2004 المحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 76.
- 37- المواد: 46، 49، 58، 82 و90 من نفس المرسوم التنفيذي 381/04 أعلاه.
- 38- المادة 5 من المرسوم التنفيذي 452/03 المؤرخ في 01/12/2003 يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات. ج.ر، عدد 75.
- 39-C.E.F, 22/01/1982, Association auto défense, Inédit au Rec. Lebon. www.conseil-etat.fr. Voir aussi: Gaudemet YVES, Op.cit, p 723.
- 40- نايلي عيسى، التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر ودور الأمن الوطني، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 8، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وزارة النقل، ص 58. انظر الموقع الإلكتروني www.cnpsr@org.dz.
- 41- لباد ناصر، الوجيز في القانون الإداري، منشورات لباد، الطبعة الثانية، 2007، ص 162.
- 42- المادة 90 من المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 28/11/2004 المحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 76.
- 43- C.E.F, 23/03/1973, L'association dite « les droits du piéton », Rec. Lebon. www.conseil-etat.fr.
- 44- المادتان 7 و8 من المرسوم التنفيذي 207/93 المؤرخ في 22/11/1993 يتضمن إنشاء سلك للشرطة البلدية ويحدد مهامه وكيفية عمله، ج.ر، عدد 60، الملغى بموجب المرسوم التنفيذي 265/96 المؤرخ في 03/08/1996 يتضمن إنشاء سلك الحرس البلدي، ويحدد مهامه وتنظيمه. ج.ر، عدد 47.
- 45- المادة 93 من القانون 10/11 المؤرخ في 22/06/2011 المتعلق بالبلدية. ج.ر، عدد 37.

- 46- لتفاصيل أكثر حول تنظيم ودور سلك الشرطة البلدية في القانون الجزائري، أنظر: أمال حاج جاب الله، دور الشرطة البلدية في الحفاظ على الأمن المحلي ضمن القانون الجزائري، مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 31، الجزء الرابع، جامعة الجزائر 1، 2017، ص [287-309].
- 47- المادة 9 من المرسوم الرئاسي 143/09 المؤرخ في 2009/04/27 يتضمن مهام الدرك الوطني ومهامه. ج.ر، عدد 26.
- 48- المواد: 2، 74 و110 من المرسوم التنفيذي 106/11 المؤرخ في 2011/03/06 يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالحماية المدنية. ج.ر، عدد 15.
- 49- كيبش عبد الكريم وخميسي عبد الكريم، دور الجمارك في حماية الاقتصاد الوطني في ظلّ التحديات الرّاهنة - حالة الجزائر، مجلة الباحث الاجتماعي، العدد 13، 2017، ص 350.
- 50- المادة 49 من المرسوم التنفيذي 286/10 المؤرخ في 2010/11/14 يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بإدارة الجمارك. ج.ر، عدد 71.
- 51- المواد 51 مكرّر، 60 و61 من القانون 07/79 المؤرخ في 1979/07/21 المتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 30.
- 52- المواد 2 وما بعدها من المقرر الصادر عن المدير العام للجمارك المؤرخ في 2005/10/22 يتعلق بمراكز الجمارك الحدودية البرية. ج.ر، عدد 25 لسنة 2006.
- 53- المادة 3 من المرسوم التنفيذي 381/90 المؤرخ في 1990/11/24 المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها. ج.ر، عدد 51. - المادة 3 من المرسوم التنفيذي 415/04 المؤرخ في 2004/12/20 المحدد شروط تسليم رخصة ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات. ج.ر، عدد 82.
- 54- المادة 64 من القانون 14/01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم. ج.ر، عدد 46. والمادة 3 من المرسوم التنفيذي 502/03 المؤرخ في 2003/12/27 المتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وتنظيمه وسييره. ج.ر، عدد 82.
- 55- المواد: 63 مكرّر، 63 مكرّر 1 و64 من القانون 14/01 أعلاه، المعدل والمتمم بموجب القانون 05/17 المؤرخ في 2017/02/16. ج.ر، عدد 12.
- 56- انظر: جلطي أعمار، الأهداف الحديثة للضبط الإداري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، السنة الجامعية 2015 - 2016، ص 34.

57- Gaston Jèze, Op.cit, p 467.