

استعمال الأملاك العامة للطرق في التشريع الجزائري

أ/مخلوف طارق - جامعة تبسة-

ملخص:

تتكون الأملاك العامة من أملاك عامة طبيعية وأملاك عامة اصطناعية، ونجد من بين أنواع الأملاك العامة الاصطناعية الطرق العامة، كمثيلاتها من الأملاك العامة، تم تحصيلها بموجب مجموعة من المبادئ من شأنها أن تضمن لها توفير الحماية اللازمة ضد جميع أشكال التعدي (المادي والقانوني)، ومن أهم هذه المبادئ مبدأ عدم جواز التصرف في الأملاك العامة باعتبارها موضوعة رهن تصرف العموم.

إلا أن ذلك لا يتعارض مع إمكانية فتح المجال أمام الاستعمالات الخاصة لها، وذلك بشروط معينة منها ضرورة المحافظة على الملكية العامة، وكذا ضمان حقوق العموم.

وسأتناول ضمن هذه الدراسة النظام القانوني لاستعمال الأملاك العامة للطرق العامة والتي تبنى بموجبها المشرع الجزائري نظاما مزدوجا، حيث نص بموجبه على الاستعمال الجماعي للطرق العامة باعتباره مبداء عاما، وأجاز استثناء إمكانية استعماله استعمالا خاصا.

Résumé:

Le domaine national est constitué du domaine public naturel et du domaine public artificiel, et on trouve parmi le domaine public artificiel les voies publiques. Comme d'autres domaines publics, ils ont été immunisés en vertu d'un ensemble de principes qui leurs assureront la protection nécessaire contre toutes formes de violation (physique et légale), le plus important de ces principes c'est inaliénabilité de domaine public, tel qu'il est mis à la disposition du public.

Mais cela n'est pas incompatible avec la possibilité d'ouverture leur propre usage que, dans certaines conditions, y compris la nécessité de maintenir la propriété publique, ainsi que d'assurer les droits du public.

Je vais aborder dans cette étude, le système juridique de l'utilisation du domaine public routier pour lesquelles le législateur algérien a adopté un système dual, où le texte stipule l'utilisation collective des voies publiques en tant que principe général, et a autorisé ses utilisation privée exceptionnellement.

مقدمة

تعتبر الطرق العامة من أهم الأملاك العامة، فهي الهيكل الضروري والقاعدة الأساسية لتحقيق العديد من المرافق العامة والخدمات للأفراد سواء كان ذلك ضمن المرافق العمومية، أو ضمن الاستعمال المباشر للطرق العامة.

وقد سائر المشرع الجزائري العديد من التشريعات المقارنة فيما تعلق بقواعد استعمال الأملاك العامة للطرق، وذلك من خلال وضع نظام قانوني مزدوج يتعلق أحدهما بقواعد استعمال الملك العام للطرق استعمالا جماعيا، والآخر بقواعد استعمال الملك العام للطرق استعمالا خاصا.

إن تبني المشرع الجزائري هذه الازدواجية في طرق استعمال الأملاك العامة للطرق يعبر ضمنا عن قناعته بإمكانية فتح هذا النوع من الأملاك أمام الاستعمالات الخاصة مع الاحتفاظ بالمبادئ التي تحكم استعمال الأملاك العامة بصفة عامة (ومن بينها الطرق العامة)، والمقصود بهذه المبادئ هي تلك التي تضع الملك العام رهن تصرف العموم، إضافة إلى كونه غير قابل للتصرف فيه.

وعليه يمكن القول بأن الاستعمال الخاص للطرق العامة هو استثناء للقاعدة العامة التي تحكم منطوق الملكية العمومية والتي هي معدة للاستعمال الجماعي، ومن ثم يجب أن لا يؤثر سلبا على استعمال الملك العام في الغرض المرصود له، فلا يمكن مثلا الترخيص بإشغال جزء من الملك العام للطرق من أجل مزاولة نشاط تجاري أو غيره، من شأنه أن يخلق تجمهرا قد ينتج عنه آثارا سلبية على سلامة مستعملي الطرق.

والإشكالية التي يمكن طرحها في هذا المقال هو: إلى أي مدى استطاع المشرع الجزائري ضبط قواعد الاستعمالات المختلفة للطرق العامة، وخاصة منها الاستعمالات الخاصة من أجل توفير الحماية القانونية اللازمة سواء للملك العام الطرقي في حد ذاته، أو لمستعملي هذا الملك؟

للإجابة على هذه الإشكالية يمكن تقسيم الموضوع إلى مبحثين اثنين، أتطرق ضمن الأول إلى قواعد الاستعمال الجماعي للملك العام للطرق، وأخصص الثاني لدراسة الاستعمال الخاص للملك العام للطرق.

المبحث الأول: الاستعمال الجماعي للطرق العامة.

يعتبر الاستعمال الجماعي للأملاك العامة هو الأصل من بين الاستعمالات التي يكون الملك العمومي موضوعا لها، ذلك أن طبيعة الملك العمومي لا تتوافق إلا من وضعه رهن تصرف العموم⁽¹⁾، وتأتي الأملاك العامة للطرق من بين الأملاك العامة التي تستعمل فيما خصصت له من السير فيها سواء بالنسبة لسير

الراجلين، أم سير المركبات⁽²⁾، ولقد بين المشرع الجزائري صور الاستعمال الجماعي للطرق العامة وذلك من خلال الأمر رقم 09-03⁽³⁾.

مما سبق، فإن الاستعمال العام للطرق العامة يأخذ صورتين إما استعمال من قبل الراجلين، أو استعمال المركبات لها، ولكل صورة منها قواعد خاصة بها وعليه يمكن تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين اثنين أتناول ضمن الأول مفهوم الاستعمال الجماعي للطرق العامة، وأتطرق ضمن المطلب الثاني إلى صور الاستعمال الجماعي للطرق العامة.

المطلب الأول: مفهوم الاستعمال الجماعي للطرق العامة.

سأتطرق في هذا المطلب إلى كل من تعريف الاستعمال الجماعي للطرق العامة، ثم إلى المبادئ التي تحكم هذا النوع من الاستعمال، وأخيرا إلى صور الاستعمال الجماعي للطرق العامة ضمن الفروع الثلاثة التالية:

الفرع الأول: تعريف الاستعمال الجماعي للطرق العامة.

إن المقصود بالاستعمال الجماعي للطرق العامة هو ذلك الاستعمال المخصص للغرض الذي وجد من أجله هذا الملك العام وهو المسلك العمومي المفتوح لحركة مرور المركبات، وكذا الراجلين⁽⁴⁾.

ويستنتج من هذا التعريف أن الملك العمومي للطرق هو ملك مخصص للاستعمال المباشر من قبل العموم⁽⁵⁾ يمارسه جميع الأفراد وفق مبادئ وشروط مشتركة، فهو نوع من الاستعمال المغفل وغير الشخصي⁽⁶⁾.

ويرتكز هذا الاستعمال على مبادئ أساسية ثلاثة هي مضمون الفرع التالي.

الفرع الثاني: المبادئ التي تحكم الاستعمال الجماعي للطرق العامة.

بالرجوع إلى نص المادة 63 فقرة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 12-427⁽⁷⁾ فإنه يمكن استنتاج مجموعة من المبادئ التي تحكم استعمال الأملاك العامة المخصصة لاستعمال الجمهور استعمالا مباشرا ومن بينها الأملاك العامة للطرق وهي: الحرية، المساواة، المجانية ويأتي تفصيلها فيما يلي:

أولا: حرية الاستعمال.

يقضي هذا المبدأ بأن يتمتع الأفراد باستعمال الملك العام للطرق متى رغبوا في ذلك على أن يكون متوافقا مع تخصيص الملك و هو السير والجلان⁽⁸⁾، على أن للإدارة من السلطات ما يجعلها تضبط هذا الاستعمال بما يتوافق والغرض الذي خصص له، وخاصة منها سلطة الضبط⁽⁹⁾ وسلطاتها في مجال أعمال الصيانة⁽¹⁰⁾.

ثانيا: المساواة في الاستعمال.

يضع هذا المبدأ الأفراد على قدم المساواة في الحقوق والواجبات، فهو من المبادئ التي نادى بها الشرائع السماوية والقوانين الوضعية⁽¹¹⁾، إلا أن هذه المساواة ليست مطلقة بين جميع أصناف المستعملين، فطبيعة الملك العام وضرورة حمايته قد يجعل الإدارة تضع نظاما مختلفة اتجاه أنواع المستعملين، فالطرق السيارة⁽¹²⁾ مثلا لا يمكن استعمالها من طرف النقل الاستثنائي، والوقوف على جوانب الطرق العامة قد يكون مقننا فيمنع على بعض أنواع السيارات ويخصص للبعض الآخر⁽¹³⁾.

ثالثا: مجانية الاستعمال.

مفاد هذا المبدأ أن يكون استعمال الملك العام دون مقابل، غير أن الإدارة قد تفرض بعض الرسوم على استعمال الطرق العامة من ذلك مثلا أن يعطى صاحب امتياز شق طريق سريع، أو طريق سيار حق استيفاء رسوم مرور على الطريق لمدة الامتياز، أو لمدة أقصر⁽¹⁴⁾، كما فرض المشرع الفرنسي في هذا الصدد على بعض المشروعات التي تلحق سياراتها أضرارا كبيرة بالطرق دفع مبالغ معينة لمساعدة الإدارة في إصلاح هذه الطرق وهو ما يطلق عليه بالمساعدات الصناعية⁽¹⁵⁾.

الفرع الثالث: صور الاستعمال الجماعي للطرق العامة.

يأخذ استعمال الطرق العامة استعمالا جماعيا صورتين هما:

استعمال الراجلين، واستعمال المركبات وهو ما سأتناوله من خلال تعريفهما وبيان قواعدهما فيما يلي:

أولا: استعمال الراجلين للطرق العامة.

وسأطرق شرحا لهذا العنوان إلى تعريف الراجلين، ثم الأحكام المتعلقة بهذا النوع من الاستعمال للطريق العام.

1- تعريف الراجلين:

عرف الأمر رقم 03-09 الراجل بأنه "كل شخص ينتقل سيراً على الأقدام ويعد بمثابة الراجلين الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو المعطوبين أو اللذين يجرون الدراجات أو الدراجات النارية، والمعطوبين اللذين ينتقلون في عربات متحركة يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى"⁽¹⁶⁾.

يستفاد من مضمون هذا النص أن الراجل نوعان، إما حقيقة وهو كل من يسير على قدميه في الطرق،

وإما حكما وهو كل من يسير على قدميه ويجر عربة أطفال، أو مرضى، أو معطوبين، أو الذي يجرد الدراجات والدراجات النارية، وكذا الذي ينتقل في عربة متحركة يقودها بنفسه⁽¹⁷⁾.

2- القواعد المتعلقة باستعمال الراجلين للطرق العامة:

وتتمثل هذه القواعد في جملة من الحقوق والواجبات المرتبطة بالراجلين عند استعمالهم للطريق العام استعمالا جماعيا.

أ- حقوق الراجلين:

- لا يجوز لسائقي المركبات التوقف أو الوقوف على الممرات المخصصة للراجلين⁽¹⁸⁾.
- عند قيام الإدارة بأشغال معينة على الطريق أو تقوم بتهيئته فهي ملتزمة باتخاذ التدابير اللازمة من أجل ضمان سلامة مرور الراجلين⁽¹⁹⁾.
- يلتزم سائق والمركبات بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرات المخصصة لذلك في حالة انعدام الإشارات الضوئية⁽²⁰⁾.
- يجب على سائقي المركبات السير بسرعة جد منخفضة مع أخذ كل الاحتياطات من أجل عدم الإضرار بالراجلين، وذلك في الحالات التي يمكن أن تتواجد فيها حطائر وقوف المركبات على الأرصفة أو على الأشرطة الترابية⁽²¹⁾.

ب- واجبات الراجلين:

- يتعين على الراجلين استعمال الأرصفة المهيأة لغرض سيرهم، كما لا يجوز لهم إتيان أي عمل من شأنه أن يعيق حركة المارة⁽²²⁾.
- يتعين على الراجلين استعمال الممرات المخصصة لهم والتأكد مسبقا عند استعمالهم للطريق من عدم وجود أي خطر داهم⁽²³⁾.
- يتعين على الراجلين اتخاذ الجهة اليسرى لوسط الطرق لسيرهم وذلك خارج المجمعات السكنية شريطة أن لا يضر بأمنهم.
- يتعين على كل جماعة من الراجلين وهي تسير كقافلة على وسط الطريق وضع إشارة ضوئية بيضاء في الأمام وإشارة ضوئية حمراء في الخلف، وذلك أثناء حلول الظلام أو أثناء النهار إذا كان الضباب كثيفا⁽²⁴⁾.

ثانيا: استعمال المركبات للطرق العامة.

تستوجب هذه الصورة من صور استعمال الطرق العامة استعمالا جماعيا توافر شرطين أساسيين في المركبة منها الإدارية، ومنها التقنية، وسأعرض إلى ذلك فيما يلي:

أ- الشروط الإدارية:

- من أجل استعمال المركبات للطرق العامة فإن المشرع الجزائري يوجب الحصول على ترخيص لسير المركبة، ثم على ترخيص لسياقتها⁽²⁵⁾.
- أوجد المشرع لوحة تسجيل وجب أن تتوافر عليها كل مركبة تستعمل الطرق العامة⁽²⁶⁾.

ب- الشروط التقنية:

أهم هذه الشروط هي تلك المتعلقة بالمراقبة التقنية للسيارات، حيث بين المشرع كيفية ممارستها⁽²⁷⁾، وكذلك جعلها إجبارية على كل مركبة تستعمل الطرق العامة⁽²⁸⁾.

المبحث الثاني: الاستعمال الخاص للطرق العامة.

إن هذا النوع من الاستعمال يوقف تماما المبادئ المذكورة سابقا والتي تحكم الاستعمال العام الجماعي للطرق العامة، لأن الأمر هنا يتعلق بالاستعمال الفردي والذي بطبيعته يستبعد الاستعمال الجماعي، وكذا مبدأ المساواة كما أن الأمر هنا لا يتعلق بحق ولكن برخصة أو امتياز، وهذا الاستعمال قلما يكون مجانيا⁽²⁹⁾.

ويعني الاستعمال الخاص للطرق العامة ذلك الاستعمال الذي يقتطع بموجبه جزء من الملك العمومي، وينزع من الاستعمال الجماعي ليخصص لانتفاع أحد الأفراد⁽³⁰⁾، وقد يوافق هذا الاستعمال الغرض المعد له هذا النوع من الأملاك (كاستعمال الأماكن المعدة لعرض البضائع في الأسواق العمومية)، وقد لا يوافق في حالات كثيرة الغرض المعد له هذا الملك العام، كأشكال بيع الجرائد التي يرخص بوضعها على جنبات الطرق العامة. ومما سبق يتبين أن هذا النوع من الاستعمال يكتسي طابع الاستثنائية، الأمر الذي دفع المشرع إلى إيجاد جملة من القيود التي وجب اتباعها من أجل هذه الصورة من صور استعمال الطرق العامة، والتي قد بينها المشرع الجزائري في المواد: 63، 64 من القانون رقم 90-30⁽³¹⁾، وكذا المادة 64 فقرة 02، فقرة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 12-427 السابق ذكره والتي تتمثل أساسا في:

- استعمال بواسطة نظام الرخص (المطلب الأول).
- استعمال بواسطة العقد (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الاستعمال الخاص للطرق العامة بموجب الترخيص.

بالرجوع إلى نص المادة 64 من القانون 90-30 يمكن توضيح التراخيص من خلال النقاط الآتية: مفهوم الترخيص، خصائص الترخيص.

الفرع الأول: مفهوم الترخيص.

سأتناول مفهوم الترخيص من خلال بيان تعريفه، ثم التمييز بينه وبين ما يشابهه من مصطلحات، ثم أنواع التراخيص المختلفة.

أولاً: تعريف الترخيص.

هو إذن تصدره السلطة المختصة قصد ممارسة نشاط معين حيث لا يمكن مزاوله هذا النشاط دون استصدار هذا الإذن، ويكون ذلك وفقاً لما يتطلبه القانون⁽³²⁾، ويكتسي هذا الإذن طابع القرار الإداري الانفرادي، والذي تعبر الإدارة بموجبه عن إرادتها الملزمة بما لها من سلطة عامة بمقتضى القوانين ويكون من نتائجه إنشاء، أو تعديل، أو إنهاء مركز قانوني محدد⁽³³⁾.

أما فيما يخص التراخيص المتعلقة باستعمال الطرق العامة استعمالاً خاصاً، فقد عرفها المشرع الجزائري بأنها عقد إداري محرر ويسلم بصفة غير دائمة، وقابلة للإلغاء لمدة محددة⁽³⁴⁾.

ويلاحظ أن توظيف المشرع في التعريف السابق لمصطلح "عقد" ليس سليماً⁽³⁵⁾ باعتبار أن العقد يستلزم قيام إرادة الطرف المتعاقد مع الإدارة، في حين أن الترخيص إنما يصدر بإرادة منفردة من قبل الإدارة.

وقد تجلّى المفهوم الدقيق للترخيص باعتباره قراراً إدارياً في التشريع الجزائري في مضمون المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 04-392⁽³⁶⁾.

ثانياً: التمييز بين الترخيص والرخصة.

يتم التمييز بين الترخيص والرخصة من حيث الآثار المترتبة عن كليهما، بحيث يتعلق الترخيص باستعمال الملك العام من عدمه، أو سحبه، أو إلغائه طبقاً لمقتضيات المصلحة العامة، في حين أن الرخصة يترتب عليها آثاراً دائمة، كإقامة المباني والمنشآت⁽³⁷⁾ وذلك حسب متطلبات قوانين التعمير بصفة عامة⁽³⁸⁾.

ثالثاً: أنواع الترخيص.

إن ترخيص استعمال (إشغال) الأملاك العامة للطرق يأخذ أحد صورتين⁽³⁹⁾: رخصة الوقوف، رخصة الطريق.

أ- رخصة الوقوف: عرفها المشرع الجزائري بأنه ذلك الترخيص الذي يخول لصاحبه شغل قطعة من الأملاك العامة لاستعمال الجميع شغلاً خاصاً دون إقامة مشتملات على أرضيتها⁽⁴⁰⁾.

ومفاد ذلك أن هذه الرخصة تجيز لصاحبها إشغال سطح الطريق دون ضم لأرضه، أو تعديل لحالته كأن يقوم صاحب مقهى بوضع الطاولات والكراسي على حافة الطريق، وكعرض الباعة المتجولين لبضاعتهم وغيرها⁽⁴¹⁾.

ب- **رخصة الطريق:** ولقد عرفها المشرع الجزائري بدورها بأنه ذلك الترخيص بشغل قطعة من الأملاك العامة المخصصة لاستعمال الجميع شغلا خاصا، مع إقامة مشتملات في أرضيتها، وقد ينجر عن هذا الاستعمال أعمالا من شأنها أن تغير أساس الملك⁽⁴²⁾.

معنى ذلك أن هذا النوع من الرخص باستعمال الأملاك العامة للطرق من شأنه أن يشكل تعديا على الملك العام⁽⁴³⁾ من خلال حفر الطرقات لمد قنوات المياه وشبكة الكهرباء والغاز وغيرها⁽⁴⁴⁾.

إن هاتين الرخصتين أثارنا جدلا فقهما كبيرا في إطار التمييز بينهما وانقسم الفقه الإداري في ذلك إلى رأيين:

الرأي الأول: اعتمد أصحاب هذا الرأي في التمييز بين رخصة الوقوف، ورخصة الطريق على مصطلحي المطابقة والملائمة، فإذا تعلق الترخيص بمزاولة مهنة أو نشاط مطابق للغاية التي وجد من أجلها الطريق كنا أمام رخصة الوقوف، أما إذا كنا بصدد نشاط أو حركة موافقة فقط للغاية التي وجد من أجلها الطريق فالأمر يتعلق برخصة الطريق⁽⁴⁵⁾.

الرأي الثاني: اعتمد أصحاب هذا الرأي على فكرة الاستيلاء في التمييز بين الرخصتين، فكلما تم إدخال تغييرات على قاعدة الطريق من تمديد لقنوات وشبكات وغيرها، إلا وتعلق الأمر برخصة الطريق، أما إذا كانت هذه التغييرات غير مطلوبة، أي أن الإشغال لا يستلزم إقامة المنشآت فالأمر يتعلق برخصة الوقوف⁽⁴⁶⁾.

ويبدو أن هذا الرأي هو ما تبناه المشرع الجزائري من خلال المادة 71 من المرسوم التنفيذي رقم 12-427.

الفرع الثاني: خصائص الترخيص: ونوجزها فيما يلي:

أ- **الطابع الإجرائي للترخيص:** إن تنوع وتعدد الاستعمالات الخاصة للملك العام حال دون تمكن المشرع الجزائري من إيجاد منظومة قانونية تتماشى مع ذلك التنوع، مما جعل التنظيمات المختلفة للتراخيص يغلب عليها مجموعة من القواعد الإجرائية المتعددة والمتداخلة.

ب- **السلطة المانحة للترخيص:** تختلف السلطة المانحة لتراخيص شغل الملك العام للطرق باختلاف نوع الطريق العام المراد شغله⁽⁴⁷⁾ وذلك كما يلي:

1- إذا كان موضوع طلب ترخيص شغل طريق بلدي فإن الجهة المختصة بإسناد ذلك الترخيص إنما هو رئيس المجلس الشعبي البلدي.

- 2- أما إذا تعلق الأمر بالحصول على ترخيص بإشغال طريق ولائي، أو جزء من طريق وطني موجود داخل تراب الولاية فالاختصاص يعقد للوالي.
- 3- ويسند منح الترخيص بشغل الطريق السيار، أو جزء من طريق وطني موجود داخل تراب عدة ولايات إلى وزير الأشغال العمومية.

ج- الطابع المؤقت للترخيص: طالما أن استعمال الملك العام للطرق استعمالا خاصا إنما يكون لغاية مخالفة لما هو مخصص له (السير والجولان)، فكان لزاما أن يكون وقتيا وليس مؤبدا قابلا للرجوع فيه اعتمادا على فكرة أن التناقص النسبي للاستعمال الخاص قائما على أساس الفضل لا على أساس الحق⁽⁴⁸⁾، وهو ما أكده المشرع الجزائري في نص المادة 50 من المرسوم التنفيذي رقم 04-392، والمادة 64 من قانون 90-30.

د- إلغاء الترخيص: إن إلغاء الترخيص، أو سحبه من صميم صلاحيات السلطة المانحة له⁽⁴⁹⁾ ويمثل قرار السحب أحد الاستثناءات التي ترد على مبدأ عدم رجعية القرارات الإدارية⁽⁵⁰⁾، إلا أن المتصفح لمضمون المادة 14 من المرسوم التنفيذي 04-392 يلاحظ أن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح (انتهاء صلاحية الرخصة) وهو اصطلاح لا يتفق مع الترخيص باعتباره قرار إداري، وما يؤكد ذلك هي الحالات التي ذكرها المشرع الجزائري والتي يمكن على إثرها سحب، أو إلغاء الترخيص وهي كالاتي:

- انتهاء أجل الترخيص الذي منحت له.
- عدم استعمال الترخيص لمدة (06) أشهر.
- توقف الأشغال المرتبطة بالترخيص لمدة شهرين.
- في حالة وفاة المستفيد.
- حالة عدم احترام أحد الشروط أو البنود المحددة في رخصة شبكة الطريق.

ه- الطابع الشخصي للترخيص: يتميز الترخيص بطابعه الشخصي ويتجلى ذلك من خلال إجازة المشرع الجزائري للمستفيد من رخصة شبكة الطريق طلب تجديدها متى انقضى أجلها⁽⁵¹⁾، إضافة إلى ذلك فإن شخصية الترخيص تتجلى أيضا في حالة وفاة المستفيد من الترخيص والتي تؤدي إلى انتهاء صلاحيته⁽⁵²⁾.

المطلب الثاني: الاستعمال الخاص للطرق العامة بموجب عقد.

وتقتضي هذه الصورة من صور استعمال الطرق العامة استعمالا خاصا بأن تعهد الإدارة إلى شخص من أشخاص القانون الخاص بإشغال الطريق العام، وذلك بموجب عقود الامتياز وتكون مسؤولية ذلك (القانونية والمالية) على عاتق صاحب الامتياز، مقابل تقاضي هذا الأخير رسوما من المنفعين من هذا الملك⁽⁵³⁾.

وقد تبنى المشرع الجزائري هذا النوع من أنواع الإشغالات للأملاك العامة بموجب المادة 75 من المرسوم التنفيذي 12-427، وحتى يتسنى شرح هذه الصورة من صور إشغال الطرق العامة يمكن أن نقف عند محطات أساسية هي:

مفهوم عقد الامتياز (الفرع الأول).

أحكام عقد الامتياز (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم عقد الامتياز.

هو ذلك الاتفاق الذي يجمع الإدارة المعنية بالملتزم، يتعهد بمقتضاه هذا الأخير بإدارة مرفق اقتصادي واستغلاله مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين⁽⁵⁴⁾. كما عرفه البعض الآخر أنه ذلك العقد الإداري الذي ينشأ بين أشخاص القانون الخاص ويطلق عليهم بموجب هذا العقد أصحاب الامتياز، وبين الإدارة مانحة الامتياز وكأي عقد ينشأ عقد الامتياز آثارا قانونية تتمثل في تولي الخواص وعلى مسؤوليتهم إدارة مرفق عام اقتصادي، واستغلاله لمدة محددة مقابل رسوم يتقاضونها من المنتفعين⁽⁵⁵⁾.

وبالرجوع إلى النصوص القانونية المنظمة للأملاك العامة نلاحظ أنه بالرغم من خضوع هذه الأملاك لمبدأ عدم قابلية التصرف فيها، فإن ذلك لا يتناقض مع استغلالها من طرف الخواص لممارسة أنشطة اقتصادية، لكن يختلف الاستغلال الخاص في الأنشطة الاقتصادية الذي يقوم على إشغال الملك العام عن استغلاله من طرف الخواص في إطار تنفيذ مرافق عامة، لأن الطبيعة المرفقية للنشاط المفوض للشخص الخاص هي التي تبرر تخصيص الأملاك العمومية الضرورية للقيام به⁽⁵⁶⁾، وهو ما جعل الفقه يميز بين عقود امتياز المرافق العامة، وعقود امتياز إشغال الأملاك العامة، إلا أن هذا التمييز أصبح غير دقيق وذلك بسبب التداخل القائم بينهما، فكلاهما عقد يكلف على أساسه شخص من أشخاص القانون الخاص طبيعيا كان أو معنويا بإنشاء منشأة عمومية⁽⁵⁷⁾ على نفقته مقابل تمكنه من استغلال المرفق العام واقتضاء رسوم لقاء الخدمات المقدمة للمنتفعين، من أجل ذلك فالمفهوم الحديث لعقود الامتياز أصبح يفضى عليه طابع الشراكة بين أطراف عقد الامتياز، حتى تتعزز قدرة المستثمر على الاستغلال الأمثل للأملاك العامة⁽⁵⁸⁾.

الفرع الثاني: أحكام عقد الامتياز.

سيتم التطرق إلى ذلك من خلال عرض موجز لكل من حقوق والتزامات أطراف عقد الامتياز⁽⁵⁹⁾.

أولا: حقوق والتزامات صاحب الامتياز.

إن المتعاقد مع الإدارة لاستعمال الطرق العامة استعمالا خاصا يتمتع بحقوق والتزامات ذات طابع تعاقدية وشخصية، فهو لا يستطيع العدول عن

التعاقد دون موافقة الإدارة، كما لا يمكنه التنازل عن الرخصة موضوع العقد إلى الغير، وهي قواعد تضمن حماية حقوق صاحب الامتياز، ويمكن تصنيف حقوق المتعاقد مع الإدارة إلى صنفين⁽⁶⁰⁾:

- حقوق متعلقة باستعمال الجزء من الملك العام للطرق (المرخص له باستعماله).
- حقوق لها طابع مالي (الرسوم).

وفي مجال الأملاك العامة للطرق في التشريع الجزائري فقد بين المشرع ضمن المرسوم التنفيذي رقم 96-308، المتعلق بمنح امتيازات الطريق السريع⁽⁶¹⁾ جملة من الحقوق التي يتمتع بها صاحب الامتياز وكذا جملة من الالتزامات التي يتحملها بموجب هذا العقد⁽⁶²⁾.

ثانيا: حقوق والتزامات مانح الامتياز.

إن الإدارة مانحة الامتياز تتوفر على سلطة تقديرية واسعة في تقدير قبول أو رفض إبرام أي عقد يسمح لشخص من أشخاص القانون الخاص أن يستعمل الأملاك العامة للطرق استعمالا خاصا، وقد أشار المرسوم السابق الذكر بدوره إلى جملة من حقوق والتزامات الإدارة مانحة امتياز الطرق السريعة لاسيما في المواد: 06، 07 وغيرها.

الخاتمة:

من خلال ما تم دراسته نخلص إلى أن المشرع الجزائري اعتمد نظاما مزدوجا في مجال استعمال الأملاك العامة للطرق مسائرا بذلك العديد من التشريعات هما: نظام الاستعمال الجماعي، ونظام الاستعمال الخاص ولكل منهما مجاله وقواعده وأهميته في حماية الملك العام للطرق من كل التجاوزات، ففي نظام الاستعمال الجماعي تعمل الإدارة على ضمان هذا الاستعمال مستعملة في ذلك الوسائل القانونية المخولة لها، وخاصة من سلطات الضبط الإداري، وكذا ضمان المبادئ المختلفة (الحرية، المساواة، المجانية) المقررة للاستعمال الجماعي للأملاك العامة للطرق، إضافة إلى ذلك تقوم بالعمل على تحديث وتجديد مكوناته، حتى يتمكن العموم من استعماله بطريقة تؤمن سلامتهم.

أما فيما يتعلق بالاستعمال الخاص للملك العمومي الطرقي فنجد أن مسؤولية الإدارة أكبر بكثير من النظام السابق، حيث يلزم على الإدارة العمل على مراقبة الاستعمالات الخاصة وضرورة تأكدها من عدم تعارض ذلك الاستعمال مع الاستعمال الجماعي، إضافة إلى مراقبة المرخص له في مدى التزامه بشروط التراخيص المختلفة، أما إذا تعلق الأمر بنظام الامتياز فتحصر الإدارة على مراقبة الرسوم، ومدى مراعاتها لحماية مبدأ المساواة خاصة.

وفي الأخير يمكن القول أن الإدارة تملك من الوسائل القانونية ما يمكنها من مراقبة أنواع الاستعمالات السابقة، سواء الجماعية منها، أو الخاصة، إلا أن الإشكال لازال قائما إلى حد الآن بالنسبة للاستعمالات الخاصة غير المرخص بها، حيث يلزم على الإدارة اتخاذ مزيدا من الإجراءات من أجل حماية الملك العام للطرق، وذلك من خلال توفير الإمكانيات المادية والبشرية لهذا الغرض.

الهوامش

- 01- ميمون خراط، الأملاك العمومية بين الاستعمال الجماعي والخصوصي، مجلة الحقوق المغربية للدراسات القانونية والقضائية، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 2012، ص 109.
- 02- د. حسن عبد الله حسن، النظام القانوني للطرق العامة، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 597.
- 03- أنظر المواد: 02، 34 وما بعدها.
- وأنظر أيضا المادة 41 من الأمر رقم 03-09، مؤرخ في 22 جويلية 2009، المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، عدد: 45.
- 04- ألياس السلامي، الطريق العام في التشريع التونسي، مجلة القضاء والتشريع، العدد 08، سنة 2006، ص 255.
- 05- Linotte (D): Droit du domaine public routier, compétence et responsabilité, édition LITEC, 2000, p 06
- 06- محمود الدعجي، الاستعمال الخاص للملك العمومي للطرق، مذكرة ماجستير، جامعة تونس المنار، 2010، ص 06.
- 07- المرسوم التنفيذي رقم 12-427، المؤرخ في 16 ديسمبر 2012، يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة، الجريدة الرسمية، عدد: 69.
- 08- Marie- Odile Avril, le droit et la route, manuel d'administration de la voirie routière, 2^{ème} édition, victoires-éditions, 1993, p 285.
- 09- وهي التي تحافظ الإدارة بمقتضاها على النظام العام بعناصره الثلاث (الأمن العام، الصحة العامة، السكينة العامة).
- 10- وهي تلك القرارات الإدارية التي تهدف إلى حماية الطرق العامة وصيانتها.
- 11- تنص المادة 29 من الدستور الجزائري " كل المواطنين سواسية أمام القانون ولا يمكن أن يتذرع بأي تمييز يعود سببه إلى المولد أو العرق أو الجنس أو الرأي أو أي شرط أو ظرف آخر شخصي أو اجتماعي "
- وتنص المادة 01 من إعلان حقوق الإنسان الصادر عن الثورة الفرنسية على أن: "الأفراد يولدون ويضلون أحرارا أو متساوين في الحقوق وأن التمييز الاجتماعي لا يمكن أن يبنى إلا على أساس المنفعة المشتركة".
- 12- عرفتها المادة 02 فقرة 11 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 13- ميمون خراط، مرجع سابق، ص 111.
- 14- René Chapus, droit administratif général, tome 02, la fonction publique, le domaine public, les travaux publics, 12^{ème} édition, E.J.A, montchrestien, 1999, p 427
- 15- Art L 153-1(Loi n°2004-809) du 13 août 2004, journal officiel du 17 Août 2004.
- 16- أنظر المادة 02 من الأمر 03-09 السابق الذكر.

- 17- د. حسن عبد الله حسن، مرجع سابق، ص 614. وأنظر أيضا: إسحاق بن سالم بن سيف التوبي، شرح قانون المرور(العُماني، الإماراتي، المصري)، مركز الغندور، القاهرة، 2012، ص 74.
- 18- أنظر المادة 39 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 19- أنظر المادة 36 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 20- أنظر المادة 38 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 21- أنظر المادة 40 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 22- أنظر المادة 34 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 23- أنظر المادة 35 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 24- أنظر المادة 37 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 25- أنظر المادة 50 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 26- أنظر المادة 51 من الأمر 03-09 السابق الذكر.
- 27- المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مؤرخ في 10 جوان 2003، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها، الجريدة الرسمية عدد: 37.
- 28- أنظر المادة 43 من الأمر 03-09، السابق الذكر.
- 29- د. بوعزاوي بوجمعة، القانون الإداري للأملاك، الطبعة الأولى، الرباط، 2013، ص 117.
- 30- محمود الدعجي، مرجع سابق، ص 13.
- 31- القانون رقم 90-30، مؤرخ في 11 ديسمبر 1990، يتضمن قانون الأملاك الوطنية، المعدل والمتمم.
- 32- د. حسن عبد الله حسن، مرجع سابق، ص 666.
- 33- لمزيد من التفصيل راجع أ.د. عمار بوضياف، القرار الإداري دراسة تشريعية، قضائية، فقهية، طبعة 1، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 13 وما يليها.
- 34- أنظر المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 04-392، مؤرخ في 01 ديسمبر 2004، يتعلق برخصة شبكة الطريق، جريدة رسمية عدد: 78.
- 35- والمقصود بمصطلح عقد في التعريف المذكور إنما هو تصرف، وهو راجع لخلل في الترجمة.
- 36- تنص المادة 13 على ما يلي: " تسلم رخصة شبكة الطرق بقرار من السلطة المكلفة بتسيير الملك العمومي المعني...".
- 37- د. حسن عبد الله حسن، مرجع سابق، ص 667.
- 38- راجع المرسوم التنفيذي رقم 91-176، مؤرخ في 28 ماي 1991، يحدد كيفية تحضير شهادة التعمير ورخصة التجزئة وشهادة التقسيم ورخصة البناء وشهادة المطابقة ورخصة الهدم وتسليم ذلك، المعدل والمتمم.
- 39- Claude le petit, gestion du domaine public routier, 3ème édition, Paris, p 155,158
Voir aussi : Marie-Odile Avril, op.cit, p 70,71.
- 40- المادة 71 من المرسوم التنفيذي رقم 12-427، السابق الذكر.
- 41- د. أعمار يحيوي، حقوق الأفراد في الأموال العامة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، عدد 02 سنة 2008، ص 37.
- 42- أنظر المادة 72 من المرسوم التنفيذي رقم 12-427، السابق الذكر.
- 43- د. حسن عبد الله حسن، مرجع سابق، ص 678.
- 44- سلطاني عبد العظيم، تسيير وإدارة الأملاك الوطنية في التشريع الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، 2010، ص 99.
- وأنظر أيضا د. نزيه كيارة، الملك العام والملك الخاص، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2010، ص 63.
- 45- Philpe Godfrin, op.cit, p 125.

- 46- Philpe Godfrin, droit administratif des biens, domaine, travaux, expropriation, 7ème édition, dalloz, 2005, p 87.
- 47- أنظر المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 04-392، السابق الذكر.
- 48- د. نزيه كيارة، مرجع سابق، ص 55.
- وأنظر أيضا محمد الدعجي، مرجع سابق، ص 63.
- 49- Philippe Godfrin, droit administratif des biens, 4ème Edition, LGDJ, 1994, P 118.
- 50- د. محمد سليمان الطماوي، الأسس العامة للعقود الإدارية، دراسة مقارنة، الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي، 1984، ص 296.
- 51- أنظر المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 04-392، السابق الذكر.
- 52- أنظر المادة 14 فقرة 5 من المرسوم 04-392، السابق الذكر.
- 53- د. بوعزاوي بوجمعة، مرجع سابق، ص 121.
- 54- أ. د. عمار بوضياف، عقد الامتياز في التشريع الجزائري مع تطبيقات لامتياز المرافق المحلية، مجلة الفقه والقانون، عدد 21 جويلية 2014، ص 07.
- 55- د. ماجد راغب الحلو، العقود الإدارية، دار الجامعة، الاسكندرية، 2009، ص 192.
- 56- سعاد سلامي موسى، صور المرافق العامة الاقتصادية والملك العمومي، المجلة القانونية التونسية، 2005، ص 381.
- 57- إذا تعلق الأمر بملك عام فنحن بصدد استغلال ملك عام.
- 58- Jean Dufau, la concession des services publics, jurisclesseur administratif, p 06.
- 59- لمزيد من التفصيل حول أحكام عقد الامتياز (سلطات الإدارة خاصة) يرجى الرجوع إلى: أ. د. عمار بوضياف، المقال السابق، ص 13.
- 60- د. محمد بوحيدة، تدبير الأملاك العامة للجماعات المحلية وهيئاتها - رخصة شغل الملك العام الجماعي مؤقتا-، الرباط، 1998، ص 85.
- 61- مرسوم تنفيذي رقم 96-308، مؤرخ في 18 سبتمبر 1996، يتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة، عدد: 55.
- 62- أنظر المادة 10 وما يليها من المرسوم 96-308، السابق الذكر.