

تطوير البنى التحتية لقطاع النقل كآلية للحد من حوادث المرور في الجزائر
- دراسة قانونية -

Development of transportation infrastructure as a mechanism to reduce traffic accidents in Algeria - Legal study -

تاريخ الإرسال: 2019/04/29 * تاريخ القبول: 2019/05/19 * تاريخ النشر: 2019/06/01

طالب دكتوراه/ دلندة مراد
كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة باتنة 1 (الجزائر)
mouraddele@gmail.com

د/ سليم حميداني
محاضر(أ)، كلية الحقوق والعلوم السياسية
مخبر الدراسات القانونية والبيئية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة
hamidani.salim@univ-guelma.dz

المخلص:

تسعى الجزائر منذ سنوات إلى إيلاء الاهتمام بالبنية التحتية للطرق الجزائرية، وفق غاية معلنة، أنه وإلى جانب الأهداف التنموية لهذا التطوير، فإنّ هناك حاجة ماسة لتجنيب المواطنين والاقتصاد الجزائري التكاليف الباهظة سنويا لحوادث المرور، وأنّ ذلك لا يتأتى إلا بإيجاد مخطط وطني جديد للطرق، يقف عند جوانب التأخر والعجز الذي تشهده الطرق الوطنية والجسور الأنفاق عن استيعاب العدد المتزايد للمركبات مع تضخم حجم الحظيرة الوطنية، واختلاط أصناف تلك المركبات على نفس المسارات، يضاف إلى ذلك الاحتياجات الاقتصادية والعوائد المأمولة لهذا التطوير.

إنّ الجهود الرسمية في قطاع الطرق والانشاءات الكبرى، يجب أن يجري تدعيمها بمنظومة قانونية وترسنة ردعية تكفل الشفافية في الإنجاز والصرامة في المتابعة، وأن يتم تعزيز ثقافة المواطن والمشاركة في الحفاظ على سلامة الطرق، وأن تنشأ ثقافة لدى الأفراد تخرج من ذهنية المجانية إلى المساهمة في نفقات صيانة وتسيير المنشآت الطرقية على غرار ما هو معمول به في الدول المتقدمة.

الكلمات المفتاحية: الطرق؛ البنية التحتية؛ التشريع الجزائري؛ حوادث المرور؛ الإهمال.

Abstract:

Algeria has seeking to pay attention about the infrastructure of roads, according to a declared goal that in addition to the developmental goals of this strategy , there is an urgent need to spare the citizens and the Algerian economy the tragic costs of traffic accidents, can achieved it by creating a new national roads map.This requires identifying the delays and impotence of roads and tunnels and bridges in absorbing the increasing number of vehicles which annually add to the national barn, as well as the economic needs and returns expected for this developing.

Official efforts in the roads and construction sector must be supported by a deterrent legal arsenal to ensure transparency in achievement and strict follow-up, with necessity of promote a culture of citizenship and participation in maintaining the safety of roads, that individuals also must develop a culture of contribution to the cost of maintaining and operating of roads , as it in developed countries.

Key words: Roads; Infrastructure; Algerian legislation; Traffic accidents; Neglect.

مقدمة:

تمثل الرغبة في تجنب حوادث المرور والحد من الأضرار والمآسي التي تخلفها، إطارا للسعي المتواصل والحديث الذي تبذله الحكومات ومؤسسات النقل؛ وورشات تصنيع المركبات وقطع الغيار، وكذا المؤسسات الصحية والتعليمية والإعلامية؛ التي تضغط كلها في سبيل جعل استعمال المركبات وارتياح الطرق يتم بشكل أكثر أمنا، وتسد هذا التوجه منظومات ونصوص قانونية يجري إثراؤها بشكل دوري، بغرض التعامل الإيجابي والفعال مع هذه الظاهرة، التي أصبحت مكلفة من الناحيتين المادية والبشرية وتهدد صحة وسلامة الأفراد، وعلى هذا النحو فقد جرى البحث في أسباب حوادث المرور، واتضح أنه وإن كان الإنسان مسؤولا عن الجزء الأكبر في إيقاعها والتسبب فيها، فإن حالة الطرق والجسور والأنفاق، وكل ما يدخل ضمن البنية التحتية للطرق وتجهيزاتها، هي مسؤولة عن جعل حوادث المرور أكثر تكرارا وأشد فداحة، وأن العمل على تعزيز معايير السلامة فيها، قادر على أن يحد من تلك الحوادث بنسبة عالية، بل ويجعل السياقة أكثر أمنا ورفاهية، إضافة إلى التخلص من نقاط الاختناق وتيسير التنقل واختصار الفترات الزمنية، مع ما يتبع ذلك من تقليل النفقات وتسريع المعاملات خاصة التجارية، وكذا تنشيط السياحة، وفك العزلة.

إن الإقرار بحقيقة أن ضعف البنى التحتية لقطاع النقل هو أحد أسباب ارتفاع حوادث المرور، يدفع إلى البحث في هذه العلاقة، والسبل الكفيلة بتحقيق منظومة نقل عالية الأمان، وذلك يقتضي فتح مجال هندسة الطرق والإنشاءات الكبرى والصيانة وتمويلها للدراسة، والإلمام بالجوانب التقنية من جهة، والتعرض إلى المساعي القانونية التي تبذل في هذا الإطار من جهة ثانية، وكل ذلك من أجل الإجابة عن الإشكالية التالية:

كيف يمكن لتطوير البنى التحتية لقطاع النقل من أن يسهم في الحد من حوادث المرور في الجزائر، وإلى أي مدى تتجه الدولة إلى مضاهاة الدول المتقدمة في هذا الإطار؟

تحت هذه الإشكالية يمكن الوقوف على عدد من الأسئلة الفرعية، يجري عرضها على النحو التالي:

- فيما يتمثل البعد الهندسي الموجه لتطوير البنى التحتية للطرق؟
- ما علاقة التصنيف الوظيفي للطرق بجهود تحقيق السلامة المرورية؟
- ماهي الاستراتيجية الميدانية والترسانة القانونية التي تنتهجها في تطوير البنية التحتية للطرق؟
- انطلاقا من الإشكالية المحورية للبحث والتساؤلات الفرعية المنبثقة عنها، فإنه سيجري تنظيم المعلومات المتصلة بالموضوع وفق الإطار الاستكشافي الوصفي والتحليلي، واستنادا إلى منهج دراسة الحالة المتمثلة في جهود الدولة الجزائرية في تطوير قطاع النقل والأشغال العمومية سواء ضمن الامتداد الزمني أو الجغرافي؛ كما يتم تدعيم البحث بالجانب القانونية، وهذا مواكبة لعلاقة السلامة المرورية بالحاجة إلى ترسانة قانونية فعالة ومتجددة.

تحاول هذه الورقة البحثية مناقشة الأهداف التالية:

- إخراج موضوع السلامة المرورية من دائرة إلقاء المسؤولية على العنصر البشري، دون إقرار بدورة الطريق في الحوادث المرورية؛

- الوقوف على الاهتمام الدولي بتطوير البنى التحتية للطرق، وإمكانية استفادة الجزائر من تلك التجارب؛

- تلمين الجهود الوطنية في تحسين منظومة الطرق، والبحث في إسناد ذلك تقنيا وقانونيا وقيمييا من طرف الشعب الجزائري ككل.

يقتضي الاعتماد على المنهجية المشار إليها في معالجة إشكالية العمل والأهداف المرجوة من البحث؛ أن يتم تنظيم المادة العلمية ضمن خطة مكونة من ثلاث عناصر، على النحو التالي:

أولا: البعد الهندسي كإطار لتطوير البنى التحتية للطرق؛

ثانيا: البنية التحتية للطرق كإطار لتجسيد السلامة المرورية؛

ثالثا: البنية التحتية للطرق كمجال لنشاط قطاع الأشغال العمومية والبناء في الجزائر

هذه الخطة يتم من خلالها الانتقال من التركيز على الجانب التقني المتصل بالبنية التحتية للطرق، إلى الاسقاط الميداني لذلك الجانب وكفاءته في الرفع من معدلات السلامة المرورية، وصولا إلى الحالة الجزائرية والجهود المبذولة في هذا الإطار.

أولاً: البعد الهندسي كإطار لتطوير البنى التحتية للطرق

تتعدد أسباب الحوادث المرورية؛ وهي بمعظمها ناتجة عن قصور في سلوكيات مستخدمي الطريق أو عيوب في المركبات كأسباب منفردة أو مجتمعة، أو في التصميم الهندسي للطرق، وبتحديد العناصر الأولى عن طريق التوعية والتدريب للسائقين، وكذا عبر رفع معدلات الأمان للمركبات والعتاد المستخدم في السياقة، فإن الاهتمام بالطريق يحمل مسؤوليات أكبر من قدرة الفرد، وتحملها الدولة التي يتعين عليها دوماً أن تتقن مجال هندسة النقل، وهو المجال الذي يمكن تعريفه بأنه عبارة عن تطبيق المبادئ العلمية والتكنولوجيا في تخطيط، تصميم، وتشغيل وإدارة أي من منشآت المواصلات بطريقة آمنة، سريعة، مريحة، سهلة، اقتصادية، وصديقة للبيئة لنقل الناس والبضائع، وهي فرع رئيسي من فروع الهندسة المدنية، تنقسم إلى أربعة أقسام رئيسية: هندسة الطرق، هندسة القطارات، هندسة المطارات، هندسة الموانئ والمعابر المائية⁽¹⁾.
تنقسم هندسة الطرق بدورها لقسمين أساسيين هما:

01- إنشاء الطرق:

تعنى هندسة إنشاء الطرق بالجوانب الإنشائية؛ المتمثلة في دراسة خواص التربة وتحسينها، تصميم طبقات الرصف، الخلطات الإسفلتية وهندسة العلامات الأرضية، ومن هنا فإن التركيز يكون على مجال هندسة الإنشاءات، وأعمال البناء وشق الطرق ومشاريع البنى التحتية لها، التي تحترم شروط السلامة العامة، والتي تستدعي بصفة خاصة دراسة جيدة للتربة، هذا بالضبط ما يهتم به تخصص الهندسة الجيوتقنية، إذ يدرس المواد التي تحتويها التربة لتحديد خصائصها، من أجل تقويم صلابة الأرض وقدرتها على تحمل المشاريع المزمع إقامتها عليها⁽²⁾.

هذه الجوانب هي التي ما فتئت تكلف الدول ميزانيات ضخمة في الإنشاء والترميم والصيانة، بما يحتم دراسات علمية دقيقة، تدخل في الاعتبار عوامل التربة والمناخ، وقدرة الاستيعاب والتحمل فيما يخص حجم حظيرة المركبات، والمعاملات الاقتصادية الكثيفة التي تتزايد باستمرار، وعلى أساس ذلك يجري وضع التدابير الضرورية لتقوية التربة، ومعالجة المشاكل التي قد تنشأ عن انزلاق التربة مثلاً، بإنشاء جدران حماية للطرق وآليات لتصريف المياه، وإيجاد الحلول للانزلاقات الترابية وتثبيت الانحدارات.

تتعلق الإجراءات الهندسية في أشغال الطرق، بالمعايير والمقاييس التي تركز على الطرق الرئيسية أو البنية التحتية وتصميم الطرق، فإذا كانت المعايير الهندسية الخاصة بالمركبات، تركز على المواصفات الفنية والسلامة والفحص والصيانة، فإن أنشطة الطرق تركز على مراعاة وسائل ومعايير الأمان في مشاريع الطرق الجديدة والحالية، ومن الأمثلة على ذلك، اللوحات المرورية والارشادية وعمليات تدقيق السلامة المرورية، ودراسة التأثيرات المرورية، وإنشاء مرافق المشاة وركوب الدراجات الهوائية، وتحليل ومعالجة بيانات الحوادث، والتفتيش الهندسي على مواقع الحوادث على شبكة الطرق⁽³⁾.

في هذا الإطار يمكن الإشارة إلى التجارب الرائدة للدول المتقدمة على غرار ألمانيا مثلاً، في إنشاء شبكة طرق عالية المواصفات، يواكبها نجاح في ترسيخ ثقافة السلامة المرورية.

02- هندسة المرور:

هي علم يعنى بتصميم وإدارة وتخطيط ومراقبة عمليات المرور في الطرق والشوارع وشبكتها، من أجل السيطرة على حركة المركبات وتنظيمها بحيث تحقق السلامة والراحة والسرعة للركاب، وضمان حركة البضائع والمشاة بشكل فعال ومريح⁽⁴⁾.

يقوم مهندس المرور بتصميم منشأة النقل المقترحة، وذلك بالأخذ بعين الاعتبار حسابات السعة المرورية، وتصميم خطوط النقل العام على غرار الترامواي أو الميترو مثلا، وكذا تصميم مواقف السيارات، ومناطق التباطؤ والتسارع في الطرقات، وهناك دراسات تقييم الأداء في هندسة المرور، وهي دراسات يقوم بها المهندس لتقييم عمليات المرور لمقاطع محددة ومنفصلة من المنشآت الطرقية، وأيضا لتقييم منشآت وطرق بأكملها، ويعتمد التقييم هنا على قياس جودة أداء المنشأة الطرقية، بناء على ما يعرف بمستوى الخدمة LOS : Level Of Service ، دون إهمال مدى تأثير العوامل الاجتماعية والاقتصادية والسكانية والثقافية التي قد تتغير مع الزمن.⁽⁵⁾

ضمن هندسة المرور؛ هناك ما يوصف بدراسات الأثر المروري، وهي التي تهدف إلى تقييم الآثار الناتجة عن اقتراح بناء منشأة جديدة مثل فندق أو سوق أو مؤسسة تعليمية أو ترفيهية، على الواقع المروري وسهولة الحركة للمركبات والمشاة، حيث يمكن لهذه المنشأة الجديدة أن تتسبب في اختناقات مرورية، أو أن تزيد في نسب الحوادث بشكل تصاعدي، أو أن ترتب نفقات إضافية، أو أن ترفع معدلات التلوث من عوادم السيارات، نتيجة تباطؤ سيرها، وقد يرتبط الأثر المروري بتطوير البنية التحتية بإنشاء طريق جديد مثلا، أو إضافة طرق بديلة أو أنفاق أو جسور، أو محولات جانبية.⁽⁶⁾

تستوجب دراسة الأثر المروري وضع الاحتياطات، وتحديد البدائل لمعالجة أي آثار سلبية متوقعة على التدفق المروري، كما تدرج في الحساب مسألة الطوارئ والكوارث، وعمليات التدخل والإسعاف والإجلاء، وهي جوانب لضبط هندسة المرور؛ تقتضي مستويات عالية من دراسات التحكم المروري، والتي تشمل تصميم أجهزة التحكم المروري من شاخصات وحواجز ودهانات طرقية وإشارات ضوئية، ومسارات الطوارئ، كما ينبغي ألا يتم اعتماد أي دراسة طرقية أو مرورية حتى يتم تقييم أثر المشروع على البيئة المحيطة، وهو ما يعرف بالأثر البيئي، والذي ينصرف إلى التأثير على الموارد الطبيعية المجاورة، ودرجة الإضرار بالأراضي الصالحة للزراعة، وتأمين المساحات الغابية والخضراء، وجودة ونقاء الهواء، ومستوى الضجيج، ومستوى جودة ونقاء المياه.

تضم هندسة المرور أيضا دراسات الأثر الاقتصادي، وهي التي تتطلب تقييم الجدوى الاقتصادية لمشاريع المرور والنقل، والتي يدرج فيها المدى البعيد والقريب، والتغيرات المستقبلية المتعلقة خاصة بالسكان وال عمران والتوسع الاقتصادي، ويمكن أن ندرج في هذا الإطار مثلا التقييم الاقتصادي للازدحام المروري، حيث تحتل الكويت على سبيل المثال؛ المرتبة الرابعة من حيث الازدحام المروري في العالم، وتفق كلفة ذلك أربعة (04) مليارات دولار سنويا، بينما تصل فيها كلفة المشكلات المرورية المتمثلة في الحوادث والتلوث البيئي والضوضاء حسب المواصفات العالمية حوالي ثلاثة (03) مليارات دولار سنويا⁽⁷⁾، وتعاني الجزائر من حالات ازدحام مروري في مدنها الكبرى، خاصة في ساعات الذروة، إلا أنه للأسف لا توجد دراسات دقيقة بشأن خسائر وتكلفة ذلك الازدحام اقتصاديا، فيما لم يتم وضع استراتيجيات فعالة، بغرض التخلص من هذه المشكلة.

ثانيا: البنية التحتية للطرق كإطار لتجسيد السلامة المرورية

يعد قطاع النقل والمواصلات من القطاعات المهمة جدا للاقتصاد الوطني، وذلك نظرا لما يوفره من تغطية لحركة نقل الركاب والبضائع على المستويين المحلي والدولي، وهو ما يقتضي تسليط الاهتمام عليه ك مجال للدراسة، وذلك على النحو التالي:

01- التصنيف الوظيفي للطريق

يعرّف الطريق بأنه شريط أرضي به مسارات معدة للحركة، والطرق عبارة عن مجموعة من الوصلات والمسافات بين وجهات محددة، وتصنف حسب الوظيفة إلى:

- طرق حرة؛ وهي طرق سريعة ليس عليها أي نوع من التقاطعات، والسرعة المسموح بها عليها عالية؛
- طرق سريعة لكن عليها بعض التقاطعات عند تجمعات سكانية خاصة، تقتضي تخفيف السرعة عندها؛

- طرق داخل المدن وهي شوارع تخدم النقل العام والخاص. (8)
كما تصنف الطرق أيضا إلى ثلاثة أصناف رئيسية هي: الطرق السريعة والطرق الحضرية والطرق الريفية.

أ- الطرق السريعة expressways :

تُنفذ هذه الطرق وفقاً لمواصفات عالية، وترتبط المدن الكبرى ببعضها، وتكون الحركة فيها باتجاهين، تفصلها في الوسط مساحة فاصلة، وتمتاز بكثافة حجم المرور عليها، ويتم الدخول إليها والخروج منها بواسطة محولات، وعلى جوانب الطرق السريعة أشرطة ومواقف للطوارئ Emergency Parkings، ويتم اجتياز التقاطعات في هذه الطرق باستخدام الجسور والأنفاق. (9)

يشتهر في شبكة الطرق السريعة حالياً، ما يعرف ب الطريق السيار، وكان الإيطاليون أول من أنشأ طريقاً سياراً سنة 1926م، واصطُح عليه باسم Autostrada⁽¹⁰⁾، وحوّله الفرنسيون في التسمية إلى Autoroute، وفي تونس والمغرب والجزائر يطلق عليه الطريق السيار، أو الطريق الحر كما في مصر، أو طريق المرور السريع كما في العراق، أو الطريق السريع أو الأوتوستراد في سوريا ولبنان، وهو طريق مخصص لحركة مرور المركبات ذات المحركات السريعة من سيارات، درجات نارية وشاحنات، وذلك في خط يسمح بالسير في أقصى درجات الأمان⁽¹¹⁾، والواقع أن مفهوم الطريق السيار في بعض الدول هو شبكات طرق تقليدية، أخضعت إلى معايير الطريق السيار عبر توسيع جوانب تلك الطرق، وكذا فصلها عن بعضها البعض وإنشاء المحولات الجانبية للمجمعات السكنية.

ب- الطرق الحضرية Urban Roads :

تتألف هذه الطرق من مسارات عدة، تكون الحركة عليها باتجاهين، وتغطي المدن والضواحي وتستخدم من قبل السيارات الخاصة والمرور العام، والدراجات والمشاة، وتستخدم أيضاً لتمرير خطوط الخدمات، وعلى طرفيها أرصفة لحركة المشاة Side walk، ويمكن تصنيفها إلى ثلاثة أنواع: (12)
- الشوارع المحلية الحضرية Urban local streets: وتوجد في المواقع السكنية والتجارية والصناعية، وعند مداخل الأراضي المجاورة لها، وتتألف من مسارات عدة، وتضم مواقف للسيارات على الجوانب.
- الشوارع الجامعة الحضرية Urban collector streets: وهي تنقل الحركة من الشوارع المحلية إلى الشوارع الشريانية، وتتألف من مسارين أو أكثر، وتكون مفصولة بجزيرة وسطية أحياناً.
- الشوارع الشريانية الحضرية: Streets urban arterial: ويكون حجم المرور عليها أكبر، وتستخدم في المدن الكبيرة، وهي تشبه الطرق السريعة، من حيث احتوائها على حارتي مرور أو أكثر، ويكون الدخول إليها والخروج منها من الأراضي المجاورة عبر محولات، وتوجد على جوانبها مواقف للطوارئ.

ج- الطرق الريفية Rural roads :

تقع هذه الطرق خارج المدن في القرى والبلدات المجاورة لها، وتقسم إلى: (13)
- طرق ريفية محلية تخدم المُلْكِيَّات والمزارع الفردية، ويمكن أن تكون غير معبدة.
- طرق ريفية جامعة وتكون حركة المرور عليها أعلى وأسرع، لذلك تبنى وفقاً لمواصفات أفضل من سابقتها.
- طرق ريفية شريانية للحركة بين البلدات الرئيسية في المناطق الريفية، وتكون حركة المرور عليها أسرع.

02- أثر تدهور البنية التحتية للطرق على السلامة المرورية

تطلق منظمة الصحة العالمية مصطلح "وبائيات" على حوادث السير، وبينما قُتل زهاء مليوناً شخص نتيجة الكوارث في العقدين الماضيين، يموت سنوياً نحو 1.5 مليون شخص؛ ويتعرض 50 مليون للإصابات والجروح نتيجة حوادث السير عالمياً، ويُقتل سنوياً في العالم العربي 26 ألف شخص من أصل 300 مليون نسمة عدد سكان الدول العربية، ويقع 250 ألف جريح، نتيجة حوادث السير، وبحسب مجلس وزراء الداخلية العرب، تشير دراسة أعدّها هذا المجلس عام 2007 إلى أن "وعورة الطريق وعدم سلامتها يساهم بـ 07%"

من إجمالي أسباب حوادث السير في الدول العربية⁽¹⁴⁾، وخلصت دراسة مركز دعم واتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء المصري سنة 2016م؛ إلى أنّ مفارق الطرق وسوء تخطيط شبكة الطرق وضعف الإنارة مسؤولة عن 23% من حوادث الطرق في مصر⁽¹⁵⁾، وفي مثال آخر أقرّت وزارة التجهيز والنقل المغربية في حصيلتها لـ2014، بأنّ الشبكة الطرقيّة في المغرب عرفت تدهوراً، خاصة في الفترة ما بين 2000 و2014، حيث إنّ الطرق التي كانت في حالة من حسنة إلى متوسطة عام 1992، هبطت نسبتها إلى 53.5%.⁽¹⁶⁾

لقد ورثت الدول العربية عن الاستعمار شبكة من الطرقات والانشاءات القاعدية من جسور وأنفاق، والتي كانت تُسهّل الأنشطة الاقتصادية للمستعمر، وقد أنشئت هذه الشبكة في أوقات مختلفة، بعضها في خمسينيات وستينيات القرن الماضي، وبعضها الآخر في القرن التاسع عشر لأجل أعمال الاحتلال والسيطرة العسكرية، وبالرغم من أنه تمّ تطويرها وتحديثها وزيادة تفرعاتها واتجاهاتها بعد الاستقلال، إلا أنّ ذلك تم في غالب الأحيان بشكل لا يتلاءم ومتطلبات السلامة المرورية، بل إن أعمال الصيانة والتطوير تلك، كانت استجابة إلى ضغوطات فرضتها ضغوط زيادة عدد المركبات خاصة، وكثافة الأنشطة الاقتصادية ببعض المناطق.

اقتصرت الأمور في التعامل مع شبكة الطرقات، على القيام بأعمال توسعية جانبية للطرقات، أو إحداث تفرعات لتخفيف حدة الازدحام، وتم صرف جزء كبير من مخصصات الصيانة إلى الترميمات الدورية والدهان، ووضع أو تعويض إشارات مسروقة أو تالفة، فيما تم الاحتفاظ بنفس الصيغة الطرقيّة، خاصة الطرق ذات الاتجاهين في المسلك ذاته، وتقاطعات الطرق، وأيضا حالات التقاطع بين السكك الحديدية والطرق البرية، والجسور الموروثة عن الحقبة الاستعمارية التي لا تتلاءم الآن مع تغيير تصاميم العربات، ولا عددها ولا حملتها، وعلى هذا النحو تم الاحتجاج دوماً، إمّا بقلّة الموارد أو بالعمل التقني والفني، وتم صرف الجهود نحو تكريس ثقافة الوقاية بالتركيز أكثر على سلوك السائقين، سعياً لتعويض حالة القصور في البنى التحتية.⁽¹⁷⁾

إنّ أغلب العيوب الموجودة على الطرق ناجمة عن سوء التنفيذ والحمولات الضخمة، أو من أعمال الحفر لتمرير قنوات مياه الشرب أو صرف المياه، ويضاف إلى تآكل طبقات الطرق وتلف جوانبها، مسألة عدم إجراء الصيانة في وقتها، إما لفساد مالي أو لتأخر في تقنيات وأساليب الصيانة ونقص معداتها، ويلاحظ أيضاً أنّ كثيراً من الطرق تفتقد إلى حواجز الأمان المعدنية الجانبية، ولا توجد عقد مرورية نظامية بل فتحات سطحية تخترق الطرق السريعة، بما تجعلها أشبه بمعايير الموت، إضافة إلى تدني مستوى إجراءات الأمان خاصة في الفترة الليلية، على غرار الطلاء المروري والمسامير العاكسة التي تحدد معالم الطريق وتفصل المسارات وسوء نوعية شاخصات الدلالة والتحذير.⁽¹⁸⁾

يمكن في هذا الإطار الإشارة إلى أنّ الاهتمام بالطرق لوحده غير كاف، مادامت هناك انشاءات أخرى تدعم حالة السير الآمن في الطرقات، والتي أبرزها الجسور، كوسيلة لاستمرارية الطرق عبر المجاري المائية أو الطرق العمودية عليها، وهي تقتضي الصيانة بأنواعها: الوقائية والطارئة، للحفاظ والتأكد من سلامة الجسور، وعدم تدهورها وفقدان قدرتها على أداء وظيفتها، وأنّه ينبغي الاستفادة من كل حادثة انهيار للجسور حدثت سابقاً، وذلك لتحديد أسبابها وتفايدها مستقبلاً، وتمثّل ظاهرة تآكل المواد الخرسانية والحديد، السبب البارز في انهيار الجسور، كما أنّ معرفة العمر الافتراضي الذي تصمم وزارة النقل منشآتها عليه أمر ضروري، فكلما تقدمت المنشأة في العمر، تتطلب درجات متزايدة من عمليات الكشف والاختبار والصيانة الوقائية، وتحتاج بعد العمر الافتراضي إلى تقويم شامل لتحديد العمر المتبقي لها، بناء على دراسة جودة بنائها ومقدار التدهور في قوة تحملها للأحمال التصميمية، وقد يكون العمر المتبقي طويلاً، ويمكن الإفادة من المنشأة لسنوات طويلة من دون الحاجة إلى استبدالها، مع مستوى أعلى من المراقبة والكشف والصيانة، حيث أنّ هناك أبنية وجسوراً عمرها مئات السنين، ولا زالت تؤدي وظيفتها بكفاءة، ويتوجب لتحقيق ذلك جملة من اشتراطات التصميم الإضافية لضمان الجودة، أو لأخذ عامل معين في عين الاعتبار، حيث أنّ استخدام حديد تسليح مقاوم للصدأ، أو أسمنت مقاوم للأملاح، هي أكثر من ضرورية.⁽¹⁹⁾

تؤدي الصيانة دوراً في تلافي العيوب الظاهرة على الطرق، وتقليل الحوادث الناجمة عنها، غير أنه يمكن تسجيل حقيقة أنّ هناك حالات لا تقتض الصيانة، وإنما التغيير الجذري، كوجود منحنيات غير نظامية في الطريق، أو أن يكون الالتفاف خطيراً، لدرجة أن يصل أحياناً إلى تسعين درجة، مع أن الوضع لا يقتضي هذا، وكان من السهولة العبور دون المنحنيات، من خلال دراسة تقنية، تحترم معايير السلامة والأمن.

ثالثاً: البنية التحتية للطرق كمجال لنشاط قطاع الأشغال العمومية والبناء في الجزائر

يمكن مناقشة حالة الارتباط بين تطوير البنية التحتية للطرق في الجزائر، والرفع من مستوى السلامة المرورية من خلال النقاط التالية:

01- مشاكل الطرق في الجزائر:

تعاني شبكة الطرق في المدن الجزائرية من حالة تأخر شديدة، فحسب تقرير "تمكين التجارة العالمية The World Economic Forum (WEF) الصادر عن منتدى الاقتصاد العالمي دافوس 2014، فإن طرق الجزائر في المرتبة 91 عالمياً، واللافت في التقرير هو تقييمه السلبي لمؤشر البنية التحتية للنقل والمواصلات في الجزائر، رغم الأغلفة المالية الضخمة التي رُصدت لتطويره خلال السنوات السابقة، متخلفة بذلك عن دول إمكانياتها المالية محدودة للغاية.⁽²⁰⁾

يمكن رصد عدد من المشاكل المتصلة بالبنية التحتية للطرق، وأهمها:

- وجود فشل وتقصير واضح للهندسة المرورية بشأن تنفيذ خطط توسعية للطرق، بحيث تستوعب الزيادة الحاصلة في عدد المركبات، وفي الحقيقة فإنه قد جرى تخطيط وإنجاز شبكة الطرق والشوارع في تلك المدن، خلال فترة كان عدد سكان تلك المدن أقل، ويمتلكون عدداً أقل من المركبات، وفي تلك الفترة كان يمكن لتلك الشوارع أن تستوعب ذلك العدد، وهو ما تعجز عنه حالياً؛

- يشتكي المواطنون من الاختناق المروري الذي تعرفه مداخل ومخارج المدن الجزائرية، وعلى رأسها العاصمة، وهذا الاختناق وصل حتى إلى الطرق السريعة، التي تشهد الكثير من النقاط السوداء، ممثلة في الطوابير الطويلة للسيارات التي تمتد إلى عدة كيلومترات؛⁽²¹⁾

- تزايد حدة حالة الازدحام المروري بشكل يومي، وذلك نظراً لحالة التباطؤ بتنفيذ عدد من الأشغال، على غرار توصيلات الاتصالات والكهرباء والمياه، وشبكة المجاري، وهو ما يقتضي تحويل السير لإشعار آخر في بعض الطرق إلى طرق أخرى، وغالباً ما يتم ذلك بشكل غير مدروس، ويأخذ فترة زمنية طويلة، إضافة إلى غياب اللافتات الخاصة بهذه الأشغال، حيث أنه في غالب الأحيان لا يجد المواطن أي إشارة أو معلم يدل على وجود تلك الأشغال إلا عند الاقتراب من موقعها، وذلك في وقت تؤكد فيه الجهات المعنية بأنه يستحيل القيام بالأشغال المتعلقة بتزفيت الطرق خارج أوقات العمل أوفي الليل، تفادياً لإحداث ثقب على مستوى شبكات الغاز الطبيعي، أو الصرف الصحي، أو قنوات المياه الصالحة للشرب، كما أنّ تدخل المصالح المعنية حينها سيكون مستحيلاً حسبها، في حين أن هناك أشغالات كانت مقرونة ببعض المناسبات مما دفع بالسلطات المحلية بالتعجيل بأشغال التهيئة وتزفيت الطرق في وضوح النهار رغم ما يسببه من اختناق في حركة المرور، وهناك بعض الأشغال تتعلق بتهيئة قنوات الصرف الصحي غالباً ما تباشرها مؤسسة المياه والتطهير، بإمكانياتها المحدودة؛

تتفاقم مشكلة تدهور الطرق في الجزائر تبعاً لهذه المعطيات، وحين يجري الاحتجاج أو تتفاقم الظروف المناخية، يجري الإسراع بالمباشرة بأشغال التهيئة، والانتهاء منها بشكل لا يحترم معايير السلامة، ويقترّب أكثر من صيغة الترفيع، وترك مخلفات الأشغال، وعدم المبالاة بما تتسبب فيه الآليات من أضرار لجوانب الطريق أو لشبكات المياه أو الصرف الصحي، بل إنه يجري في حالات- تعمد عدم اتقان الأشغال لأجل الفوز بصفقات مستقبلية للصيانة وإعادة التهيئة، وكل ذلك يدخل ضمن حالة الفساد المالي التي تشوب الصفقات ونظم الإدارة المحلية في الجزائر، كما تكشفه كثير من القضايا المعروضة على المحاكم.⁽²²⁾

- تعاني المدن الجزائرية من مشكلة عدم وجود مواقف للسيارات، ومن انعدام الصرامة في التعامل مع المواقف العشوائية، وحالة الركن غير المنظم للسيارات على جانبي الطرقات، بل إنه يجري التوقف أمام المراكز الحيوية ومنشآت الخدمات بشكل لا يتلاءم مع الطاقة الاستيعابية للمنطقة، مما يضطر البعض إلى إيقاف مركباتهم حتى على الأرصفة، وفي الغالب استقطاع جزء من الشارع، وترك منفذ أو حيز ضيق لعبور الراجلين والمركبات، وتتفاقم المشكلة إذا أدخلنا في الاعتبار أن أغلب الطرقات والشوارع الجزائرية هي طرقات ذات اتجاهين بمسلك واحد؛ يعاني قدرا كبيرا من الازدحام، والواضح هو أن حظيرة السيارات لم تعد تتواءم مع مجموع البنايات والمنشآت التحتية والفنية من طرقات وجسور ومحولات، بحيث أنها ارتفعت من مليونين و200 ألف مركبة في سنة 1996 إلى قرابة 05 ملايين مركبة في سنة 2006 علما أن 30 % من هذه المركبات توجد بالعاصمة⁽²³⁾، وهي تتزايد باستمرار خاصة مع الوفرة المالية التي أدت إلى ارتفاع في معدل استيراد المركبات، وتفاقم الأمر أكثر مع فتح ورشات تركيب السيارات عبر مناطق عدة من الوطن.

- فرضت الأوضاع الأمنية جملة من الاحتياطات والتحويلات المرورية وحواجز الأمن، التي تساهم في تعطل حركة الأمن، والتي وإن كانت عملية نصبها ضرورية ولازمة، فإنها تجبر السائقين على السير بسرعات منخفضة، متسببين بذلك في طوابير طويلة، تكون في أسوأ شكل عند فترة الذروة المرورية خاصة في الصباح، وعند منتصف النهار، ثم نهاية الدوام اليومي للعمال والموظفين والأسرة التعليمية؛

- استفحلت في السنوات الأخيرة ظاهرة قطع الطرق العمومية على خلفية مطالب اجتماعية، كالمطالبة بالسكن والشغل والإنارة وفك العزلة ... وأحيانا لأسباب سياسية كالمطالبة بتنحية مسؤول محلي ما، أو الضغط عليه للحيلولة دون تنفيذ قرار ما ... إلخ، ويتم اللجوء في الغالب إلى قطع الطريق عندما لا يحقق الإضراب أو الاحتجاج المرخص أو الاحتجاج السلمي الغاية المرجوة، أو لا تتم الاستجابة الطوعية للمطالب المرفوعة؛

- تجاوز أصحاب المحلات على الشوارع، وذلك من خلال وضع سلعهم خارج المحال التجارية مما يضطر المواطنين إلى ترك الأرصفة والنزول في سيرهم إلى الشارع.⁽²⁴⁾

- يعتمد المقاولون في كثير من الأحيان إلى ترك الطرقات محفورة بعد انتهاء الأشغال، في غياب الرقابة البعيدة في مثل هذه المشاريع، وخير دليل على ذلك الحالة الكارثية التي يتواجد عليها الطريق السيار شرق غرب في كثير من المقاطع خاصة بوسط البلاد، لتدفع الخزينة العمومية والمواطن على حد سواء ضريبة هذا الإهمال، حيث تمول الخزينة العمومية عمليات الترميم إن تمت، فيما يدفع المواطنون الفاتورة حيث تتعرض مركباتهم وسياراتهم لخسائر عديدة⁽²⁵⁾؛ وفي تقييم لوزارة الأشغال العمومية حول وضعية الطرقات ومستلزمات الصيانة سنة 2015م، أشار الوزير آنذاك عبد القادر والي إلى إحصاء 23 ألف كيلومتر من الطرقات بحاجة إلى صيانة، وهو ما يستوجب على الوزارة ضمان توفير الكفاءات والعتاد الضروري لترميم هذه الطرقات⁽²⁶⁾، ولقد ارتفع هذا الرقم بعد مرور سنتين إلى ما يقارب 30 ألف كم من تلك الطرقات التي تحتاج الصيانة.⁽²⁷⁾

في مثال على هذا الواقع المتردي للطرقات، تم في ولاية باتنة مثلا إحصاء 20 نقطة سوداء تهدد سلامة المواطنين عبر شبكة طرقات الولاية بمختلف تصنيفاتها، سواء البلدية، الولائية والوطنية، حسب تقرير للجنة التنمية والتجهيز بالمجلس الشعبي الولائي، أعد حول وضعية شبكة الطرقات بولاية باتنة في دورة المجلس في سبتمبر 2016م لتشريح واقع القطاع⁽²⁸⁾، وهي مشكلة تستوجب من بين الحلول؛ توسعة الطرقات والعمل على ازدواجها، وإضافة جسور جديدة، ومحولات جانبية، وطرق بديلة، ومعالجة مشكلة تساقط الصخور، وتحويل التقاطعات مع السكك الحديدية.

02- الاشراف المؤسسي على البنية التحتية للطرقات في الجزائر:

تكفلت وزارة الأشغال العمومية بالأعمال والانشاءات منذ الاستقلال، وقد تم تنظيم عملها والمديريات التابعة لهذا القطاع بالمرسوم رقم 67-120، الذي حدد تلك المديريات ومهامها⁽²⁹⁾، والتي هي في الغالب تتمحور حول:

- صيانة الشبكة الوطنية الموجودة بعمليات تقوية، وإعادة الاعتبار لها، وكذلك تدعيم الجسور لضمان مستوى عال للخدمة لمستعملي الطريق في أحسن ظروف الأمن والوقاية؛
- تطوير الشبكة وتحديثها بما يسمح الاستجابة للحاجيات الاقتصادية والاجتماعية؛
- توسيع شبكة الطريق باستحداث محاور جديدة، وخلق طرق إجتنابية على مستوى التجمعات الحضرية الكبرى، وكذا طرقا لفك العزلة؛
- المساعدة التقنية للبلديات.

يلاحظ أنّ تطوير المنشآت القاعدية الخاص بالطرقات منذ الاستقلال وإلى غاية نهاية التسعينيات، قد توقف بسبب الاختيارات الاقتصادية المتبعة خلال هذه الفترة، والتي جعلت من القطاع الصناعي أهم أولوية للبلد، ونتيجة ذلك لم تخصص استثمارات في مشاريع الطرقات في بلد كان في أمس الحاجة الى ذلك، وهذا بالنظر الى الانفجار الديمغرافي والتعمير المستمر وتطور التبادلات الاجتماعية والاقتصادية بين مختلف مناطق الوطن، وكذا مع الخارج.⁽³⁰⁾

تؤكد الأرقام المحققة في تلك الأونة وضعية انجازات قطاع الأشغال العمومية، وبالفعل فإنّ الجزائر التي لم يكن لديها غداة الاستقلال سوى 18000 كلم معبدة، لم تحقق سوى 17000 كلم إضافية من الطرقات خلال مدة فاقت 27 سنة بعد الاستقلال، وعند نهاية التسعينيات وبسبب تحسن الوضعية المالية للبلد، عرف القطاع وتيرة سريعة في مختلف برامج انجاز الهياكل القاعدية الخاصة بالطرقات عبر كامل أرجاء الوطن، وتم رصد استثمارات هامة في اطار برامج التنمية المتتالية، تركزت هذه المرة على تصور يشجع تطوير الهياكل القاعدية الاساسية التي سيخصص لها ثلثي قيمة التمويلات العمومية⁽³¹⁾، ثم تعزّز هذا التوجه أكثر مع تحسن مدخول الدولة من الربيع البترولي على امتداد أكثر من عشر سنوات، وهو الأمر الذي ساهم في إطلاق برنامج ضخم ترعاه وزارة الأشغال العمومية، ويمتد على عدة مراحل:⁽³²⁾

أ- المرحلة الأولى: 2005-2010 بناء أول شبكة مهيكلة

- تشمل هذه المرحلة الخطوات التالية:
- الانطلاق في إنجاز الشبكة المهيكلة الأولى.
- الطريق السيار شرق-غرب.
- الطريق الإجتنابي السيار الثاني للجزائر العاصمة.
- الطريق العابر للصحراء.
- الانطلاق في تكييف المنشآت الأساسية مع المقاييس الدولية (تصميم، دراسة وإنجاز)؛
- إتمام وإنجاز وتطوير المنشآت القاعدية الأساسية؛
- الانطلاق في العمليات الأساسية لتحقيق التكامل ما بين وسائل النقل.

ب- المرحلة الثانية 2010-2015: إنجاز الشبكة المهيكلة الثانية

- تمّ خلال هذه المرحلة ما يلي:
- الانطلاق في بناء الشبكة المهيكلة الثانية؛
- الطريق السريع للهضاب العليا.
- الطرق الرابطة السريعة ما بين الطريق السيار و المراكز الحضرية لـ 34 ولاية، وكذا المطارات والموانئ.
- الطرق الرابطة شمال جنوب.
- التحويل التدريجي للطريق العابر للصحراء إلى طريق سريع.
- تحسين مستوى شبكة الطرق الموجودة؛
- متابعة برنامج تنمية الشبكة المهيكلة الأولى والعمل على المحافظة عليها؛

- الانطلاق في أنظمة الاستغلال والعمل برسوم المرور بالطريق السيار؛
- التحكم في نظام التنسيق ما بين وسائل النقل.

ج-المرحلة الثالثة 2015-2020: عصرنة أنظمة التسيير والتنسيق ما بين وسائل النقل

- ضمن هذه المرحلة تمت مباشرة الإجراءات التالية:
- المحافظة على الشبكتين المهيكلتين الأولى والثانية؛
- عصرنة أنظمة التسيير والاستغلال؛
- تطوير أنظمة التنسيق ما بين وسائل النقل.

د-المرحلة الرابعة 2020-2025: بناء الشبكة المهيكلية الثالثة

- يُتوقع خلال هذه المرحلة أن تُغطي الجوانب التالية:
- الانطلاق في إنجاز الشبكة المهيكلية الثالثة؛
- إتمام الهيكلية المحددة في المخطط التوجيهي لأفاق 2025؛

-تحضير الشروط للانطلاق في البرنامج المستقبلي المرتقب في أفق 2050.

إنه ورغم هذه المشاريع الطموحة؛ فإنّ الجزائر ظلت تعاني حالة من العجز الواضح والمسجل في مجال الصيانة والتحكم في التقنيات الحديثة لإنجاز المنشآت القاعدية، وهو ما جعل وزارة الأشغال العمومية تلجأ للكفاءات الأجنبية الفرنسية والصينية واليابانية، وتختار إيطاليا مثلا لتكون شريكا في تكوين ورسكلة الإطارات الجزائرية، ونقل الخبرة والتجربة للمقاولات الجزائرية للتحكم في كل مراحل الإنجاز. (33)

03- التعامل القانوني الجزائري مع إنشاء الطرقات ومعالجة تدهورها:

تتألف منظومة الطرقات الجزائرية -والموروثة في أغلبها عن الفترة الاستعمارية- في تقسيمها وتسميتها من: الطرق الوطنية والطرق الولائية والطرق البلدية (34)، وقد تطرق المرسوم التنفيذي رقم 96-308 والمتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة إلى مسألة إنجاز وصيانة الطرق السريعة التي هي عماد شبكة النقل في الجزائر، وذلك حين نص على أنه:

" يخضع إنجاز الطرق السريعة وملحقاتها وتسييرها وصيانتها وأشغال تهيئتها أو توسيعها لمنح الامتياز، يُمكن منح امتياز الطريق السريع لكل شخص معنوي خاضع للقانون العام أو الخاص، الذي يقدم طلبا بذلك، وفق شروط وتعليمات دفتر الشروط النموذجي، ويكون منح هذا الامتياز موضوع اتفاقية بين الوزير المكلف بالطرق السريعة الذي يتصرف لحساب الدولة وبين صاحب الامتياز." (35)

يجدر التنبيه إلى أنّ الجانب المالي كان مهما دوما في إدارة مجال قطاع النقل، خاصة ما تعلق منه بالتمويلات ووجهة تخصيصها، حيث أنه وفي سنة 1996م تم استحداث ضريبة تضمنتها ما عرفت بقسيمة السيارات، والتي كانت إجراء مؤقتا لسداد أجور أعوان الحرس البلدي، في مرحلة كانت الجزائر تعاني من أزمة مالية وأمنية حادة، وكان يخصص جزء من عوائد تحصيل القسيمة للصندوق الوطني للطرق السريعة (36)؛ هذه الضريبة وبعد أن كانت نظريا مؤقتة، فإنها تحولت إلى قرار دائم، تجني منه الدولة مبالغ معتبرة، وضمن قانون المالية 2016 في المجال الجبائي، تم احداث تعديل في توزيع عائد هذه القسيمة، حيث يوجه 30 % منه لصالح صندوق التضامن والضمان للجماعات المحلية، و20 % للصندوق الوطني للطرق السريعة و50 % لميزانية الدولة. (37)

إزاء تزايد كثافة حركة السير، وازدياد عدد المركبات والحوادث الناجمة عن خرق قواعد قانون المرور في الجزائر، وكذا أسباب ناجمة عن قصور البنية التحتية عن استيعاب هذا الكم من المركبات، أو الجوانب السلبية في تلك البنية المسببة لتلك الحوادث، اتجه المشرع الجزائري نحو مواكبة هذا الوضع؛ بإصدار جملة من التشريعات تؤمن السلامة المرورية، وتدفع نحو تطوير البنية التحتية للطرق وتأمينها، وأوكلت لجهات

ومصالح عدة هذه المهمة، حيث تمتد عملية الحفاظ على كفاءة البنية التحتية للطرق إلى السهر على توسيع تك البنية وتأمينها من المخاطر الطبيعية، إضافة إلى نشاطات مراقبة استعمال شبكة الطرق خاصة في الفترة الشتوية، بإزاحة الثلوج والأوحال، وجمع ورفع كل المواد الصلبة والبقايا المرمية بمسار الطريق على مدار اليوم، كإطارات العجلات، الحيوانات الميتة، أيضا قص وتشذيب أغصان الأشجار، وغيرها من الأشياء التي تعيق سير حركة المرور وتشكل خطرا على مستعملي الطريق، كما أنه وضمن الإبقاء على الطريقة سالكة، وتجنبها كل انسداد أو غلق، فقد تعامل المشرع الجزائري بحزم إزاء كل الأعمال والممارسات التي تؤدي إلى تعليق عمل الطريق أو غلقه، فقد نصت المادة 360 من قانون العقوبات على ما يلي:

تعتبر طرقا عمومية الطرق والمسالك والدروب وكافة الأماكن الأخرى المخصصة لاستعمال الجمهور والواقعة خارج مجموعات المساكن، والتي يجوز لأي فرد أن يمر بها بحرية في أية ساعة من ساعات النهار أو الليل دون اعتراض قانوني من أي كان. (38)

حصر المشرع الجزائري مصدر تجريم ظاهرة قطع الطريق في قانون العقوبات بالقسم الثامن تحت عنوان الهدم والتخريب والأضرار التي تنتج عن تحويل اتجاه وسائل النقل، حيث نصت المادة 408 منه على ما يلي:

" كل من وضع شيئا في طريق أو ممر عمومي من شأنه أن يعوق (يعيق) سير المركبات، أو يستعمل أي وسيلة لعرقلة سيرها وكان ذلك بقصد التسبب في ارتكاب حادث أو عرقلة المرور أو إعاقة، يعاقب بالسجن المؤقت من خمسة 05 سنوات إلى عشر 10 سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

وإذا نتج عن الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إزهاق روح إنسان يعاقب الجاني بالسجن المؤبد، وإذا نتج عن هذه الجريمة جروح أو عاهة مستديمة للغير فإن العقوبة تكون السجن المؤقت من عشر 10 إلى عشرين 20 سنة والغرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج. " (39)

تكريسا لأهمية الطريق العامة وحماية لحرية التنقل دون عراقيل، أورد المشرع الجزائري حماية أخرى للطريق العام بعنوان المخالفات المتعلقة بالطرق، وهو ما نصت عليه المادة 444 مكرر من قانون العقوبات المعدل في 2006:

يعاقب بغرامة من 8.000 إلى 16.000 دج كما يجوز أن يعاقب بالحبس من عشرة أيام إلى شهرين، كل من يعيق الطريق العام كأن يضع أو يترك فيها دون ضرورة مواد أو أشياء، كيفما كانت من شأنها أن تمنع أو تنقص من حرية المرور أو تجعل المرور غير مأمون. (40)

إنه ولأجل إضفاء درجات أعلى من الأمان في الطرقات الوطنية والولائية، وانسجاما مع حالة تداخل المناطق العمرانية مع تلك الطرقات، وأيضا لأجل الحفاظ على حياة الراجلين خاصة أطفال المدارس، ولأجل تخفيف سرعات المركبات، عمدت الجهات التقنية المختصة في أشغال الطرقات في كل البلديات، إلى الاكثار من الممهلات عبر الطرقات، ولتجنب العشوائية والفوضوية في وضعها، وتوحيد مقاييس ذلك، نصت المادة 27 من القانون 05-17 على أنه:

تشكل الممهلات وسائل مادية تخصص للحد من السرعة في بعض المسالك، يجب أن توضع معايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني. (41)

في جانب آخر، ونظرا لكون الجزائر تقع في دائرة عدم الاستقرار الجيولوجي وخط الزلازل، ونتيجة كثرة حالات انزلاق التربة وما تسفر عنه من تدمير للبنى التحتية للطرق، حاول المشرع الجزائري أن يتلافى ذلك عن طريق الأعمال الاستباقية والدراسات التقنية لخواص التربة قبل أي انطلاق في أشغال الطرقات، ويستشف ذلك من نص المادة 11 من قانون 04-05 المتعلق بالتهيئة والتعمير، والتي تنص على أنه:

تحدد الأراضي المعرضة للأخطار الناتجة عن الكوارث الطبيعية، أو تلك المعرضة للانزلاق عند إعداد أدوات التهيئة والتعمير، وتخضع لإجراء تحديد أو منع البناء التي يتم تحديدها عن طريق التنظيم. (42)

في جانب آخر؛ ومن أجل تعامل قانوني صارم مع مشكلة التسبب في اتلاف الطرقات، اتجه البحث نحو تحديد المسؤولين عن ذلك، وفي مقدمة الأسباب عدم احترام الحد القانوني المسموح به للحمولات المنقولة على الطرق، حيث أعلن وزير الأشغال العمومية والنقل عبد الغاني زعلان، في أكتوبر 2017، أنه كان لزاما التفكير في آليات قانونية تضع حد لذلك، وأنه يجري التحضير لإعداد مشاريع قوانين، لضبط الحمولة الزائدة عبر شبكة الطرقات، سيتم التحضير لها بالتنسيق مع عدة قطاعات وزارية ومختلف المتعاملين.⁽⁴³⁾

جرى أيضا ادراج تصميم شبكات الطرقات وتبيان توزيعها وانسجام ذلك مع متطلبات التجمعات الحضرية واحتياجات الأفراد اليومية، حيث نجد المادة 06 من قانون توجيه المدينة تنص على أنه:

تهدف سياسة المدينة إلى توجيه وتنسيق التدخلات لاسيما تلك المتعلقة بالميادين الآتية: "... تدعيم الطرق والشبكات المختلفة".⁽⁴⁴⁾

نظرا لحاجة التجمعات الحضرية للمساحات الخضراء، لما لها من فائدة بيئية وجمالية وصحية، فإنّ المشرّع جعل من بين شروط وأطر انجاز تلك المساحات مسألة المرور، والبنية التحتية للطرقات الموصلة إليها أو العابرة عليها، وفي ذلك يأتي نص المادة 29 من القانون 06-07 المتعلق بتسيير المساحات الخضراء وحمايتها وتنميتها:

يتعين على المنجز العمومي أو الخاص عند إنجاز كل مساحة خضراء أن يأخذ بعين الاعتبار بهدف بلوغ تجانس ونوعية المنظر العوامل التالية: ... حق العبور وفصل الحدود وصفوف شبكة الطرقات...⁽⁴⁵⁾

سنة 2016 وبموجب المرسوم التنفيذي 16-79؛ تم استحداث مؤسسة «الجزائرية للطرق السيارة»⁽⁴⁶⁾، ولقد جرى تحديد مهامها، بأن تكلف على الخصوص بما يلي:⁽⁴⁷⁾

- ضمان حفظ وتهيئة شبكة الطرق السيارة وملحقاتها؛
- السهر على احترام القواعد التقنية ومقاييس التصميم والبناء والصيانة، وتهيئة المنشآت القاعدية للطرق السيارة؛
- إعداد الدراسات بإنجاز والقيام بالإنجاز وتطوير هندسة المنشآت؛
- تكوين الملفات الخاصة باستشارات مؤسسات الدراسات والإنجاز وتجهيز المنشآت القاعدية المرتبطة بمهامها.
- إنجاز وتسيير كل منشأة خدمات ملحقة بالطريق السيارة، فضلا عن جمع ومعالجة وحفظ ونشر المعطيات والمعلومات والوثائق ذات الطابع الإحصائي والعلمي والتقني والاقتصادي المتصلة بهدفها، وتكوين المستخدمين العاملين في مجال المنشآت القاعدية التابعة لصلاحياتها، وتحسين مستواهم وقدراتهم في مجال الدراسة والإنجاز، كما تقوم المؤسسة بإبرام الاتفاقيات المتعلقة بتسيير الملك العمومي للطريق السيارة.

خاتمة:

تتعدد أسباب الحوادث المرورية، وهي بمعظمها ناتجة عن قصور في سلوكيات مستخدمي الطريق، أو في التصميم الهندسي للطرق، أو عيوب في المركبات، ويحتاج هذا التداخل في أسباب الحوادث إلى إجراءات علاجية وتعاون بين مختلف الشركاء، ووضع حلول دائمة للقضاء على ظاهرة الحوادث المرورية، أو على الأقل التقليل منها إلى المستويات الأدنى

تسعى الدولة الجزائرية منذ سنوات إلى إيلاء اهتمام شديد بالبنية التحتية للطرقات الجزائرية، وفق غاية معلنة، أنه وإلى جانب الأهداف التنموية لهذا التطوير، فإن هناك حاجة ماسة لتجنيب المواطنين والاقتصاد الجزائري التكاليف الباهظة سنويا لحوادث المرور، وأن ذلك لا يأتى إلا بإيجاد مخطط وطني جديد للطرقات، يقف عند جوانب التأخر والعجز الذي تشهده الطرق الوطنية والجسور الأنفاق عن استيعاب العدد المتزايد للمركبات مع تضخم حجم الحظيرة الوطنية، واختلاط أصناف تلك المركبات على نفس المسارات، يضاف إلى ذلك الاحتياجات الاقتصادية والعوائد المأمولة لهذا التطوير.

إنّ المشاريع الكبرى في تطوير الطرقات وتحت الهدف المعلن للحد من آثار حوادث المرور، وكذا العوائد المرجوة، يجب أن تتجه أكثر إلى التعبير عن احتياجات المواطنين، وفي الآن ذاتهم اشراكهم في تحمل نفقات هذا

التطوير، ولو بمستويات متدنية، في سبيل السعي للقضاء على ظاهرة الاختناقات المرورية، عبر زيادة الطاقة الاستيعابية لشبكات الطرق؛ بتطوير وتوسيع الشبكات القائمة وبناء شبكات جديدة، وتطوير وسائل النقل الجماعي من خلال توفير وسائل ذات جودة عالية.

إنّ الحفاظ على البنية التحتية للطرق يقتضي ضرورة إصدار قوانين صارمة، تلزم الدولة من خلالها المقاولين العموميين والخواص على ترميم، وصيانة الطرقات والأرصعة التي يقومون بحفرها في كل مرة بدعوى الأشغال والمنفعة العامة، وذلك من خلال إلزام المقاولين بإيداع ضمان مالي قبل الشروع في أشغال الحفر عبر الطرق، وذلك بهدف القضاء على ظاهرة الحفر العشوائي للطرق، التي باتت تنتشر بشكل كبير بطرقات وشوارع مختلف المدن والولايات، ويجدر بالمواطنين اكتساب ثقافة التقاضي في حماية الممتلكات العامة على غرار الطرق، وتحريك الدعاوى القضائية ومطالبات التعويض بشأن أعمال التخريب أو الإهمال التي تطالها.

إنه مهما بذلت الدولة من نفقات وجهود، فإنه لا يمكن النهوض بقطاع النقل والأشغال العمومية والرفع من كفاءة الطرقات، دون أن يتم التخلي عن مجانية استعمال تلك الطرقات، وتغيير ذهنيات مستعملي الطرقات، وهو ما يقتضي أن يتحمل هؤلاء أعباءً ماليةً مدروسةً، يجري تقنين طرق تحصيلها من خلال إقامة محطات الدفع عبر الطرقات السريعة، وهذا مضاهاة للدول المتقدمة، مع ضمانات يتم توفيرها لتحويل هذه العوائد بشكل إلزامي وحصري- لتطوير البنية التحتية للطرق، ونحو تحسين أمن تلك الطرقات والصيانة المستمرة لها، وهو نفس المنطق الذي يبرر فرض أداء الضريبة السنوية على السيارات.

الهوامش:

- (1)- عبد الله جفّال، هندسة المواصلات، منشور بتاريخ: 2017/09/07، اطلع عليه بتاريخ: 2019/04/27، متوفر على الرابط الإلكتروني: <https://www.usstr.org/faculties-articles/transportation-engineering>
- (2)- فائق الحاج، المهندس الجيوتقني: أساس الهندسة، جريدة الأخبار، لبنان، العدد 2970، السبت 2016/08/27.
- (3)- دائرة النقل لإمارة أبو ظبي، إدارة السلامة على الطرق، متوفر على الرابط الإلكتروني: https://dot.abudhabi.ae/ar/info/Road_Safety_Management
- (4)- عيسى مرزاق، عبد الرزاق تولميت، التحليل المكاني لحركة المرور والنقل: حالة مدينة باتنة، مجلة الاقتصاد الصناعي، المجلد 07، العدد 04، ديسمبر 2017، ص ص 78-92.
- (5)- المرجع نفسه.
- (6)- للتوسع في هذا الجانب؛ يمكن العودة إلى: علي عبد المنعم حسن، هندسة النقل و المرور مبادئ تخطيط النقل و المرور داخل المدن، (لبنان: بيروت، دار الراتب الجامعية، ط01، 1994).
- (7)- نبيل الخضر، ثالث حل مشكلة الازدحام المروري، جريدة الشاهد، الكويت، 2014/08/16، متوفر على الرابط: <https://goo.gl/FsMrLb>
- (8)- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، الموقع في 10 أيار 2001م، الوقائع العراقية، العدد 4202، 2011/08/08، ص ص 13-19.
- (9)- رأفت إدلبي، الطرق، الموسوعة العربية، (سوريا: دمشق، الهيئة العامة للموسوعة العربية، المجلد 12، تصنيف الهندسة، 2009)، ص 558.
- (10)- Ron Bridle and all, **The Motorway Achievement : Volume 1 : The British Motorway System : Visualisation, Policy and Administration**, London, Thomas Telford Publishing, 2004, P61.
- (11)- دون ذكر صاحب المقال، الطريق السريع، منشور بتاريخ 2017/06/12، أطلع عليه بتاريخ 2017/11/03، متوفر على الرابط الإلكتروني: <https://goo.gl/dW89cA>
- (12)- رأفت إدلبي، مرجع سابق، ص 558.
- (13)- المرجع نفسه.

- (14) - تامر قرقوط، سوء الصيانة وأخطاء في إنشاء الطرق ثالث مسبب لحوادث السير، 2009/10/14، متوفر على الرابط الإلكتروني: <https://goo.gl/6fn6mN>
- (15) - أحمد علي، نزي ف الطرقات: الفساد يزي د حوادث المرور في شمال أفريقيا، جريدة العربي الجديد، قطر، 2016/08/04.
- (16) - محمد العبادي، جريدة "تاونات نت" تخصص ملفا خاصا لوضعية الطرق باقليم تاونات، 2016/02/13، <http://taouate.net/archives/6420>
- (17) - بن عباس فتيحة ، مرجع سابق، ص106.
- (18) - ثورة زينية، طرقاتنا.. تعددت الأسباب والموت واحد..؟ مجلة جهينة، سوريا، العدد 64، أيلول 2010، متوفر على الرابط الإلكتروني: https://jouhina.com/magazine/archive_article.php?id=2747
- (19) - دون ذكر صاحب المقال، صيانة الجسور لا تقل أهمية عن صيانة الطرق، جريدة الحياة، السعودية، 2014/03/10
- (20) - محمد سيدمو، طرق الجزائر في المرتبة 91 عالميا، جريدة الخبر، 2014/04/07م.
- (21) - نسيم خباجة، الاختناق المروري يشل العاصمة، جريدة أخبار اليوم، الجزائر، العدد 2816، 2017/07/03.
- (22) - عرف قطاع الأشغال العمومية وإنجاز الطرقات فضائحا مالية، واتهامات بالفساد ومنح رشاوي في صفقات عمومية لعدد من المشاريع، على رأسها مشروع الطريق السيار "شرق-غرب" الذي يمتد على طول 1216 كلم، حيث قدرت قيمة مشروع إنجاز الطريق السيار شرق-غرب في الأصل بمبلغ قيمته 06 ملايين دولار، إلا أن هذا الغلاف المالي ارتفع ليبلغ 11 مليار دولار، بعد خضوع المشروع لسلسلة من عمليات إعادة التقييم خلال 2011 و2012، ليصل الى أكثر من 13 مليار دولار في نهاية سنة 2014.
- أنظر: عقيلة ر، قضية الطريق السيار شرق-غرب ... معركة قانونية بمحكمة جنایات الجزائر، نشر في المسار العربي يوم: 2015- 03-25.
- (23) - مصطفى . ع، الأشغال، ضيق الطرقات ونقص حظائر السيارات: العاصمة تختنق، جريدة المساء، 2011/11/17.
- (24) - نصت المادة 451 من قانون العقوبات تحت عنوان المخالفات المتعلقة بالنظام العمومي بالفقرة 09 على : " يعاقب بغرامة من 6000 دج إلى 12.000 دج ويجوز أن يعاقب أيضا بالحبس لمدة 05 أيام على الأكثر :
- الفقرة 09 كل من قدم أو باع أو عرض للبيع بضائع في أماكن عمومية مخالفا بذلك اللوائح التنظيمية للشرطة في هذه الأماكن دون الحصول على إذن أو تصريح قانوني .
- كما تنص المادة 452 من نفس القانون على مصادرة البضائع المقدمة أو الموضوعة أو المعروضة للبيع في الأماكن العمومية والمخالفة للوائح التنظيمية للشرطة في هذه الأماكن. أنظر:
- (25) - رميساء مكسان، لا حفر في الطرقات والأرصفة بدون ضمانات مالية مسبقة، منشور بتاريخ 2015/08/10، اطلع عليه بتاريخ 2017/11/02، متوفر على الرابط الإلكتروني: <http://aljazair24.com/hot-news/20322.html>
- (26) - دون ذكر صاحب المقال، افتتاح الطبعة الـ 13 للصالون الدولي للأشغال العمومية: التحكم في تقنيات الصيانة وترميم المنشآت، جريدة المساء، 2015/11/18.
- (27) - دون ذكر صاحب المقال، عبد الغاني زعلان يؤكد أن 30 ألف كلم من الطرق الوطنية معنية بالصيانة، النصر، 2017- 10- 23.
- (28) - بزاعي.ع، حسب تقرير حول شبكة الطرقات في باتنة: 20 نقطة سوداء تتسبب في حوادث خطيرة ، جريدة المساء، 2016/10/17.
- (29) - مرسوم رقم 67-120 ممضي في 07 يوليو 1967، يتعلق بتنظيم المصالح الإقليمية التابعة لوزارة الأشغال العمومية والبناء، الجريدة الرسمية عدد 62 ، مؤرخة في 01 أوت 1967، ص919.
- (30) - وكالة الأنباء الجزائرية، الجزائر ضمن البلدان المزودة بأحسن شبكات طرقات، جريدة المساء، 2012/07/09.
- (31) - المرجع السابق .

- (32)- للاطلاع على هذه المراحل يرجى الرجوع إلى : وزارة الأشغال العمومية ، خطة عمل وبرنامج قطاع الأشغال العمومية-تقرير ملخص-: حصيلة 2009-2005 وبرنامج 2010-2014، تم نشره في نوفمبر 2009، متوفر على الرابط الإلكتروني: <https://goo.gl/xUjkbj>
- (33)- دون ذكر صاحب المقال، افتتاح الطبعة الـ 13 للصالون الدولي للأشغال العمومية: التحكم في تقنيات الصيانة وترميم المنشآت، جريدة المساء، 2015/11/18.
- (34)-بن عباس فتحة، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر :مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية (دراسة وصفية استطلاعية)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام والاتصال، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر 3، 2012. ص103.
- (35)-المواد 01، 02، 03 من المرسوم التنفيذي رقم 96-308 مؤرخ في 15 سبتمبر 1996، والمتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة، الجريدة الرسمية العدد 55، بتاريخ 25 سبتمبر 1996، ص8
- (36)-أمر رقم 96-14، مؤرخ في 24 جوان 1996، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 1996، الجريدة الرسمية العدد 39، منشور بتاريخ 26 جوان 1996، ص03.
- (37)- المادة 09، قانون رقم 15-18 مؤرخ في 30 ديسمبر 2015، يتضمن قانون المالية لسنة 2016، الجريدة الرسمية، العدد 72، الصادر في 31 ديسمبر 2015
- (38)- المادة 360 من قانون العقوبات قانون رقم 06-23 مؤرخ في 20 ديسمبر 2006، يعدل ويتم الامر 66-156 المؤرخ في 08 جوان 1966، والمتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية العدد 84، الصادر في 24 ديسمبر 2006.
- (39)- المادة 408 من القانون السابق.
- (40)- المادة 444 مكرر من قانون العقوبات المعدل في 2006، المرجع السابق.
- (41)- قانون رقم 17/05 المؤرخ في 16 فيفري 2017 يعدل ويتم القانون رقم 01/14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، الجريدة الرسمية العدد 12 الصادرة بتاريخ 22 فيفري 2017. ص: 03.
- (42)- قانون رقم 04/05 المؤرخ في 14 أوت 2001 يعدل ويتم القانون رقم 90/29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهنية والتعمير ، الجريدة الرسمية العدد 51 أوت 2004. ص: 04.
- (43)- ب. بوجمعة، قانون جديد لضبط حمولة مختلف المركبات: زعلان شاحنات الوزن الثقيل تتحمل مسؤولية تدهور الطرقات، جريدة الشروق اليومي، الجزائر، 2017/10/14.
- (44)- قانون رقم 06/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 يتضمن القانون التوجيهي للمدينة، الجريدة الرسمية العدد 15 الصادرة بتاريخ 12 مارس 2006 ، ص: 16-21.
- (45)- قانون رقم 07-06 المؤرخ في 13 ماي 2007، يتعلق بتسيير المساحات الخضراء وحمايتها وتنميتها، الجريدة الرسمية، العدد 31، الصادر في 13 ماي 2007، ص: 10.
- (46)- ألغى هذا المرسوم في المادة 32 منه أحكام المرسوم 05-249 المتضمن تعديل القانون الأساسي للوكالة الوطنية للطرق السريعة، وكذا أحكام المرسوم التنفيذي رقم 05-250 المتضمن إنشاء مؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات المؤرخان في 10 جويلية 2005 والمنشوران في الجريدة الرسمية، العدد 48، بتاريخ 10 جويلية 2005.
- تنص مواد الفصل الأول (01 إلى 06) من المرسوم على أنه: تنشأ مؤسسة عمومية وطنية ذات طابع صناعي وتجاري تحت تسمية «الجزائرية للطرق السيارة»، وتنتج «الجزائرية للطرق السيارة» عن دمج الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات والجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، وأن المؤسسة توضع تحت وصاية الوزير المكلف بالطرق، ويحدد مقر المؤسسة في مدينة الجزائر، ويمكن نقله إلى أي مكان آخر من التراب الوطني بموجب مرسوم تنفيذي، وتتمتع المؤسسة بالشخصية المعنوية والاستقلال.
- أنظر: المرسوم التنفيذي رقم 16-79 المؤرخ في 24 فيفري 2016، يتضمن انشاء الجزائرية للطرق السيارة المنشور بالجريدة الرسمية في عددها الـ 12 بتاريخ 28 فيفري 2016، ص 09.
- (47)- المادة 07 الفصل الثاني من المرسوم السابق، ص09.