



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مجلس الأمة

الجريدة الرسمية للمدافلات

الفترة التشريعية الأولى - السنة الرابعة - الدورة الربيعية 2001م - العدد: 13

الجلستان العلنيتان العامتان

المنعقدتان يومي السبت 08 و الأحد 09 جمادى الأولى 1422هـ
الموافق 28 و 29 جويلية 2001م

فهرس

1- محضر الجلسة العلنية الثامنة عشرة: ص 03

■ عرض ومناقشة نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

2- محضر الجلسة العلنية التاسعة عشرة: ص 19

■ المصادقة على نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

2- ملحق: ص 24

■ نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

**محضر الجلسة العلنية الثامنة عشرة
المنعقدة يوم السبت 08 جمادى الأولى 1422 هـ
الموافق 28 جويلية 2001.**

40.300 حادث مرور عبر طرقاتنا خلفت 50.500 جريح و 4100 قتيل أي ما يقارب معدل 140 جريح و 11 وفاة يوميا.

وتعود هذه الوضعية جزئيا إلى النقائص والثغرات التي يفرزها القانون الحالي والتي يمكن حصرها فيما يلي:

1 - نقائص تخص النظام الحالي لحركة المرور. النقائص والثغرات القانونية: تبين الدراسة الحالية للوضعية بأن السلوك السلبي لمستعملي الطريق وبصفة خاصة سائقي السيارات هو ناجم عن النقائص المسجلة على مستوى القانون الساري المفعول. بالفعل فإننا نلاحظ بأن الغرامات المالية قد أصبحت مع مرور الوقت غير رديعية بعد التدهور الذي عرفه الدينار الجزائري، على سبيل المثال فإن الغرامة المتعلقة بالتوقف في العائق حددت بـ 80 دج! قائمة المخالفات غير كاملة على سبيل المثال: السياقة تحت تأثير المخدرات، عدم مواكبة القانون للتطور التكنولوجي، على سبيل المثال استعمال الهاتف النقال. كما أن القانون لم ينص على وضع الوسائل الملائمة لتأطير ومراقبة نشاطات تعليم السياقة (سياقة السيارات).

2 - النقائص ذات الطابع المادي: يضاف إلى النقائص القانونية النقائص المادية التالية: - ضعف في الإمكانيات المخصصة لمكافحة حوادث المرور بحيث إنه منذ سنة 1992 وجهت مهمة مصالح الأمن الوطني المكلفة بالمراقبة على الطرق إلى مهام أخرى.

- نقص في الوسائل المخصصة للوقاية من حوادث المرور، فالاعتمادات الممنوحة لوزارة النقل لتنظيم حملات الوقاية من حوادث المرور تقدر بـ 4 مليون دينار جزائري لكل سنة، وحتى المركز

الرئاسة: السيد محمد الشريف مساعدي، رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة: - السيد سليم سعدي، وزير النقل. - السيد عبد الوهاب دربال، الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة الثانية والدقيقة الواحدة والخمسين مساء.

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم، الجلسة مفتوحة. أرحب بالسيدان ممثلي الحكومة والوفد المرافق لهما كما أرحب بتمثلي الصحافة الوطنية. يقتضي جدول أعمال يومنا هذا عرض ومناقشة نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وأحيل الكلمة مباشرة إلى السيد ممثل الحكومة لتقديم عرض حول نص هذا القانون فليفضل مشكورا.

السيد وزير النقل: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين. سيدي رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمون، السيدات والسادة الحضور السلام عليكم جميعا ورحمة الله تعالى وبركاته.

تعد مراجعة القانون الحالي المنظم لحركة المرور عبر الطرقات أحد الإجراءات التي جاءت في عدة توصيات لمختلف الملتقيات المنظمة حول الوقاية من حوادث المرور عبر الطرقات حيث يتبين من خلال الإحصائيات أن ظاهرة حوادث المرور أصبحت تشكل آفة اجتماعية خطيرة، إذ سجل في سنة 2000م،

من الموتى لا يتعدى سنهم 14 سنة.
2 - وضع نظام خاص للراجلين المتورطين في حوالي 25% من حوادث المرور في الأرياف وحوالي 80% في المناطق الحضرية. إن حل هذه الإشكالية الخاصة بالراجلين تتمثل في اللجوء إلى عملية شرح وتبسيط قواعد السير والانضباط وتشجيع الحملات الإعلامية والتحسيسية والتربوية على أوسع نطاق.

3- التكوين الإضافي الإجباري للسائقين المحترفين في النقل العمومي للمسافرين والبضائع وخاصة المواد الخطيرة منها.

- على المستوى الردعي:

1 - القيام بمراجعة زيادة مبالغ الغرامات المالية بحيث انتقل مستواها الأدنى من 20 ديناراً جزائرياً إلى 300 دينار جزائري.

2 - تشديد العقوبات الجزائية والإدارية وهذا لجعل مستعملي الطريق يتحلون بمسؤولية كبيرة.

3 - ادراج أصناف جديدة من المخالفات قصد سحب أو إلغاء رخصة السياقة في الحالات التالية:
- السياقة في حالة السكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة في خانة المخدرات والتي تتسبب في القتل الغير العمدي.

- استعمال الهاتف النقال أو خوزة التصنت الإذاعي من طرف السائق في حالة مسير المركبة.
- إلصاق شريط «بلاستيكي» أو استعمال أي طريقة أخرى تعتم زجاج العربة.

- التخفيض أو الزيادة في سرعة العربات على الطرقات ذات الحركة الكثيفة، مخالفة لأحكام القانون. تلکم هي سيدي الرئيس، السيدات والسادة الأعضاء أهم الأحكام التي جاء بها هذا النص، أشكرکم جميعاً والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: أشكر السيد ممثل الحكومة على هذا العرض القيم وأحيل الكلمة الآن إلى مقرر لجنة التجهيز والتنمية المحلية لتقديم التقرير التمهيدي الذي أعدته اللجنة حول نص هذا القانون فليفضل

الوطني للوقاية وأمن الطرقات لم يستفد من الوسائل المادية والبشرية الكافية التي تسمح له بالقيام بمهامه على أحسن وجه.

عدم فعالية الجهاز المكلف بتحصيل الغرامات المالية التي بلغت الملايير من الدنانير في السنة والتي مس بمصادقية قانون حركة المرور مما أدى بالأعوان المكلفين بالسهر على تطبيقه بالتخلي عن مهامهم وبالتالي تشجيع المخالفين إلى العود (la récidivité).

إن هذه الوضعية تتطلب ضرورة وضع إجراءات جديدة والتي من شأنها أن تغير من سلوكيات مستعملي الطرقات عن طريق التربية والتكوين والوقاية وكذا بوضع نظام ردعي فعال ومتكيف مع ظروف المحيط الحالي، هكذا فإن تعديل أحكام قانون سنة 1987م أصبحت ضرورية.

المحاور الأساسية الجديدة المقترحة من طرف الجهاز التشريعي على المستوى التنظيمي:

1 - تدعيم الإطار المؤسسي المكلف بتحديد ووضع سياسة وطنية ومحلية، المتعلقة بالوقاية وأمن الطرقات.

2- إشراك الجماعات المحلية عند تحديد السياسة المحلية في ميدان حركة المرور وأمن الطرقات من خلال إعداد وتنفيذ مخططات حركة المرور قصد عقلنة تنقلات الأشخاص والأملاك وتسهيل سيولة الحركة في أحسن الظروف.

3 - إحداث وسائل تأطير، تسمح بمراقبة نشاط حركة المرور بإنشاء بطاقيّة وطنية كالبطاقات الرمادية، ورخص السياقة وكذا مخالفات المرور.

4 - إحداث مؤسسات تكلف بتأطير النشاطات المرتبطة بتعليم سياقة السيارات وتنظيم امتحانات الحصول على رخصة السياقة.

- على المستوى التربوي والتكويني:

1 - إقرار إلزامية تعليم قواعد المرور على مستوى المؤسسات المدرسية قصد تحضير الأطفال لمواجهة المحيط الطرقي علماً بأن هذه الشريحة أكثر عرضة لحوادث المرور، وبالفعل فقد تم تسجيل سنة 1998، 45% من الجرحى تقل أعمارهم عن 19 سنة و 36%

مشكوراً.

السيد مقرر اللجنة المختصة: بسم الله الرحمن الرحيم، السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير النقل، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان والوفد المرافق لهما، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة، السادة الحضور، رجال الإعلام السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

تتشرف لجنة التجهيز والتنمية المحلية لمجلس الأمة، أن تعرض عليكم تقريرها التمهيدي عن نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

بناء على قرار الإحالة من طرف السيد رئيس مجلس الأمة لنص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

بمقتضى أحكام الدستور لاسيما المواد 17، 120 و 126 منه.

وطبقاً لأحكام المواد 15، 27 و 39 من القانون العضوي الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة وعملهما وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة.

وطبقاً لأحكام المواد 16، 23، 32 إلى 38، 41 إلى 45 من النظام الداخلي لمجلس الأمة.

شرعت لجنة التجهيز والتنمية المحلية لمجلس الأمة في دراسة ومناقشة وتحليل نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها برئاسة السيد محمد كمال ياحي رئيس اللجنة، وبحضور السادة أعضاء اللجنة الآتية أسماؤهم:

- باهي كورتل.

- بشير طويل.

- امحمد بوشورور، المدعو مروان.

- عبد العزيز قوري.

- الطيب متلو.

- محمد دراوي.

- عبد الناصر لحواسنية.

- بوجمعة زلاطي.

- محمد نوح أبييري.

- أفلكان أفرواق.

وفي هذا الإطار، وبغية توسيع الاستشارة والإحاطة، بجوانب الملف، عقدت اللجنة سلسلة من الاجتماعات، استمعت فيها إلى بعض المدعويين من مختلف القطاعات التي لها صلة بحركة المرور ومنهم:

- خبراء.

- ممثلون عن المديرية العامة للأمن الوطني.

- ممثل عن وزارة الداخلية.

- ممثل عن المركز الوطني للوقاية والأمن من حوادث المرور عبر الطرق.

- ممثلو الاتحاد الوطني للناقلين.

- ممثل وزارة النقل.

قصد معرفة آرائهم وانطباعاتهم حول تنظيم المرور بصفة عامة، ونص القانون المعروض على اللجنة بصفة خاصة.

1 - محتوى النص

يحتوي النص على 140 مادة موزعة على ثمانية (08) فصول.

الفصل الأول: أحكام عامة

الفصل الثاني: حركة مرور مختلف فئات مستعملي المسالك العمومية.

الفصل الثالث: الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزاتها.

الفصل الرابع: تكوين السائقين.

الفصل الخامس: أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور

الفصل السادس: المخالفات والعقوبات.

الفصل السابع: الأعوان المؤهلون لمعاينة

المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق.

الفصل الثامن والأخير: أحكام ختامية.

2 - عرض السيد ممثل الحكومة، وزير النقل

كما استمعت اللجنة بتاريخ 25 جويلية 2001 إلى ممثل الحكومة السيد سليم سعدي وزير النقل، الذي قدم عرضاً مفصلاً عن العوامل التي أدت إلى وضع القانون الجديد، منها على الخصوص:

- التكوين الإضافي الإجباري للسائقين المحترفين للنقل العمومي للمسافرين والبضائع.
- تشديد العقوبات الجزائية والإدارية على مرتكبي المخالفات المرورية.

3- أسئلة وانشغالات أعضاء اللجنة:

- لماذا لم تدقق تعاريف بعض المصطلحات المنصوص عليها في المادة 2؟
- عدم مطابقة الترجمة في المادة 5، مما يؤدي إلى الالتباس.

- لماذا لم تراعى أحكام المادة 27 المتعلقة بالممهلات وإشارات تواجدها والشروط المتعلقة بوضعها في ضوء الفراغ القانوني المتواجد في هذا المجال؟

- فيما يخص المادة 33، ينبغي تشجيع إقامة حظائر التوقف المدفوعة الثمن، شريطة تنظيمها والإشراف عليها من طرف الجماعات المحلية لتفادي التجاوزات المسجلة حالياً في هذا الشأن.
- لماذا لا يتم التفكير في وضع إطار تنظيمي لأماكن التوقف والوقوف عند وضع مخططات النقل والمرور، ونفس الانشغال بالنسبة لما جاء في المادة 35 والخاصة بممرات الراجلين.

- أين وصل مشروع المراقبة التقنية للسيارات؟
- هل الأحكام المذكورة في المادة 49 والمتعلقة بأجهزة مراقبة وتسجيل السرعة تطبق على المركبات المستعملة حالياً؟ أم على الجديدة فقط؟ وهل هناك إمكانيات لتجسيد هذا الإجراء؟

- ماهي الأسباب والدوافع التي أدت إلى تحويل المركز الوطني للوقاية والأمن من حوادث المرور عبر الطرق من وصاية وزارة الداخلية إلى وزارة النقل؟

- أليس هناك عدم تطابق بين أحكام المادة 66 من هذا النص وأحكام المادة 290 من قانون العقوبات فيما يخص مدة الحبس؟

- ماهي المقاييس العلمية التي اعتمدت لتحديد نسبة 0.10غ في الألف لتحديد نسبة الكحول في الدم؟

- مراجعة الإطار القانوني الحالي لسد الثغرات والفراغات القانونية التي سجلت عند تطبيق القانون رقم 09/87.

- عدم ملاءمة ومسايرة القانون الحالي مع التطور التكنولوجي (استعمال الهاتف النقال مثلاً).

- إدخال الفعالية قصد بعث وتفعيل النظام الرديعي للقضاء على التصرفات اللامسؤولة ومعالجة النقص الفادح في وسائل مكافحة انعدام أمن الطرق.

كما أن من الأهداف الأساسية التي جاء بها النص مايلي:

- وضع تنظيم كفيل بمساعدة تطبيق السياسة الوطنية المتعلقة بالحركة المرورية عبر الطرق.

- تدعيم الإطار التأسيسي الضروري لتطبيق الأحكام المتعلقة بالوقاية والأمن عبر الطرق.

- تحسين جهاز تكوين المدربين والسائقين.
- تدعيم الجهاز الرامي إلى حماية المحيط.

- إدراج أصناف جديدة من المخالفات الناجمة عن تطور المجتمع.

- تكييف وتحيين العقوبات المالية لمجموع المخالفات.

- إشراك الجماعات المحلية عند تحديد السياسة المحلية في ميدان حركة المرور وأمن الطرقات من خلال إعداد وتنفيذ مخططات حركة المرور.

- عقلنة تنقلات الأشخاص والأموال وتسهيل سيولة الحركة في أحسن الظروف.

- إحداث وسائل تأطير حديثة تسمح بمراقبة نشاط حركة المرور بإنشاء بطاقيّة وطنية للبطاقات الرمادية ورخص السياقة ومخالفات قانون المرور.

- إحداث مؤسسة تكلف بتأطير نشاطات مرتبطة بتعليم السياقة.

- إلزامية تعليم قواعد المرور على مستوى المؤسسات المدرسية قصد تحضير الأطفال والتلاميذ لمواجهة المحيط الطرقي واكتساب معلومات حول الأمن عبر الطرق.

- إلزامية تعليم قواعد المرور على مستوى المؤسسات المدرسية قصد تحضير الأطفال والتلاميذ لمواجهة المحيط الطرقي واكتساب معلومات حول الأمن عبر الطرق.

- وضع نظام خاص للراجلين عن طريق عمليات الشرح والتحسيس والحملات الإعلامية والتربوية.

- وضع نظام خاص للراجلين عن طريق عمليات الشرح والتحسيس والحملات الإعلامية والتربوية.

- بخصوص أماكن التوقف والوقوف وممرات الراجلين، أجب بأن النصوص موجودة لكنها غير مطبقة.

- بخصوص مشروع المراقبة التقنية للسيارات، أكد بأن العملية في مرحلة متقدمة، وسيشرع في تنفيذ المشروع ابتداء من السنة المقبلة، وأوضح بأنه في المرحلة الأولى ستخصص العملية لسيارات الأجرة والنقل العمومي.

كما أضاف بأن تنفيذ المشروع يتطلب كفاءة عالية وأخلاقاً مهنية وإمكانيات مالية وتقنية.

- بخصوص تطبيق المادة 49 المتعلقة بأجهزة تسجيل وضبط السرعة، أشار السيد الوزير أن العملية ستطبق في مرحلة أولى على المركبات الجديدة، والهدف من هذا الجهاز هو تنظيم نشاط النقل.

- بخصوص تحويل المركز الوطني للوقاية والأمن من حوادث المرور عبر الطرق من وصاية وزارة الداخلية إلى وزارة النقل، أوضح بأن الوصاية ليست عائقاً لفعالية هذا المركز.

- بخصوص الإجراءات المتخذة لمعالجة ظاهرة التوقفات الاضطرارية، أوضح بأن النصوص موجودة والمشكل يكمن في التطبيق.

- بخصوص توسيع التحقيق المسبق لسائقي الحافلات والشاحنات، فإن النص الحالي ينص على إحداث الشهادة المهنية.

- فيما يخص مضاعفة عقوبة العود، أكد السيد الوزير بأنه سيتم معالجة ذلك بإنشاء بطاقة وطنية للمخالفات.

الخلاصة

إن التطور الكبير والسريع الذي عرفه قطاع النقل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية وعدم التحكم في تنظيمه وتوجيهه وكذا عدم تطبيق القوانين، انجرت عنه آثار وعواقب سلبية كحوادث المرور التي تتسبب في وقوع خسائر بشرية ومادية مما يتطلب معالجة هذه الظاهرة الخطيرة.

ولن يتأتى ذلك إلا بتضافر وتنسيق جهود جميع القطاعات والهيئات ذات الصلة وتجنيد الوسائل

- لماذا لم ينص على الحرس البلدي في المادة 130 من هذا النص رغم تمتعهم بصفة الضبطية القضائية طبقاً للمادة 19 من المرسوم التشريعي 14/93 المؤرخ في 04 ديسمبر 1993؟

- ماهي الإجراءات الوقائية والأمنية التي ستتخذ للحد من الأضرار التي تنجم عن نقل مواد البناء والبضائع؟

- ماهي الإجراءات المتخذة لمعالجة ظاهرة التوقفات الاضطرارية خاصة في الطرق السريعة؟

- لماذا لا يتم إخضاع سائقي الحافلات والشاحنات للتحقيق المسبق مثل سائقي سيارات الأجرة؟

- هل يخضع تسليم رخص استغلال سيارات النقل الجماعي والوزن الثقيل إلى شروط خاصة وصارمة؟ مثلاً الأقدمية والإحترافية.

- النص يذكر كثيراً مضاعفة العقوبة في حالة العود، ماهي الوسائل والإمكانيات التي تسمح بتطبيق ذلك؟

- نظراً لتفشي وكثرة حوادث المرور، لماذا لا يتم مراجعة الإطار التنظيمي للحصول على رخصة السياقة؟ وكيف يمكن سد العجز الموجود في هذا الميدان؟

4- وكان رد السيد الوزير على النحو التالي:

- فيما يتعلق بتدقيق المصطلحات الواردة في المادة 2 من النص، أجب السيد الوزير بأن تعاريف هذه المصطلحات واردة ضمن قانون المرور.

- فيما يتعلق بعدم مطابقة الترجمة بين النصف العربي والفرنسي، أكد السيد الوزير بأن تدارك ذلك سيتم عند إصدار النصوص التنظيمية.

- فيما يتعلق بالتساؤل حول الممهلات الواردة في المادة 27، أوضح بأنه كانت هناك فوضى في وضعها، لكن الأمور في الوقت الحالي في تسحن تدريجي، وأن الحرص على تطبيق شروط وضعها ترجع أساساً إلى صلاحيات الجماعات المحلية.

- فيما يخص التساؤل الوارد بشأن المادة 33، أكد أن عملية تنظيم التوقف بالحظائر، تعود أساساً إلى الجماعات المحلية حسب وضع كل بلدية.

المادية والبشرية والتقنية الحديثة لذلك.

ونشير في الأخير بأن هناك استدراكا لبعض الأخطاء وردت في المواد وقعت عند إعداد النص على مستوى المجلس الشعبي الوطني بالنسبة للمواد: 19، 94، 109 و 118.

ذلكم هو، السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمين، التقرير التمهيدي للجنة، عن نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. شكرا لكم والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

السيد الرئيس: أشكر السيد المقرر وأذكر بأن عدد الإخوة المسجلين للتدخل هو خمسة ولذا فلا أجد أي داع لتحديد الوقت ومباشرة أحيل الكلمة إلى السيد محمد بن عالية، فليفضل.

السيد محمد بن عالية: شكرا سيدي الرئيس. بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير النقل، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، زميلاتي، زملائي، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

سيدي الرئيس، لو سمحت، أبدأ مداخلة بنقطة نظام، ألفت من خلالها الانتباه إلى ضرورة احترام إجراءات النظام الداخلي لاسيما فيما يتعلق بضبط رزنامة الجلسات الخاصة بمناقشة القوانين وكذا الآجال المطلوبة، فمن غير المعقول أن يوزع هذا القانون على الأعضاء لدراسة يوم الثلاثاء ويوضع مباشرة في صناديق البريد والكل يعلم أن معظم الأعضاء غير متواجدين بالعاصمة، ثم تحدد جلسة مناقشة نفس النص ليوم السبت أي اليوم، أي بعد خمسة أيام من توزيعه ولا يسلم التقرير التمهيدي المعد من قبل اللجنة إلى الأعضاء إلا صبيحة هذا اليوم ويوضع مباشرة في الصناديق وهو ما يخالف نص المادة 41 من النظام الداخلي.

إن مثل هذا الإخلال هو مايجعل من الغرفة الثانية وما يؤكد بأنها مجرد غرفة تسجيل أي غرفة شكلية

لاغير.

هذا فيما يتعلق بنقطة النظام، أما فيما يتعلق بتدخلي حول النص فإني أبدأه بالإشادة أولا بعمل الحكومة التي عرضت على البرلمان نص قانون المرور والذي كثيرا ما انتظرناه إلى أن كدنا أن نياس من ذلك، لاسيما وأن آفة الطرقات والكوارث الناجمة عن حوادثها أصبحت تشكل ضحاياها درجة تقارب درجة ضحايا الإرهاب؛ فالإرهاب الدموي يحصد الأرواح البريئة تقريبا يوميا، وإرهاب الطرقات هو كذلك يحصد أرواحا بريئة وخسائر مادية رهيبية، كل ذلك بسبب التهور المفرط والدوس على القانون لدرجة أصبح السائر عبر الطرق كالسائر عبر المجهول، لايعلم إن كان سيعود إلى أهله وذويه أم لا يعود! كل ذلك لأن سيادة القانون في بلادنا مجرد قواعد نظرية تحتويها أعداد الجرائد الرسمية الموجودة في الرفوف، أما الواقع لاسيما في مجال الطرقات واحترام قواعد المرور فيسود فيه التطاول على القانون والدوس عليه لدرجة أننا أصبحنا والحقيقة تقال، البلد الوحيد في العالم الذي يتباهى فيه مواطنون ويتسابقون في خرق القانون وارتكاب المخالفات والتمادي فيها ولا رادع لذلك.

فالكل شاهد على الجريمة بل هم مشاركون فيها، إن هيبة الدولة وسيادتها واحترام رموزها تبدأ من احترام قواعد قانون المرور وأقول إنه وعاء بل هو سيد كل القوانين، لأن القاعدة القانونية البسيطة تبدأ منه، أشهدكم جميعا، هل قواعد المرور محترمة في بلادنا؟ ما الدافع إلى إلغاء قانون المرور الساري المفعول؟ واستبداله بهذا النص، هل لأن الأحداث قد تجاوزته وأصبح لا يستجيب للواقع المعيش؟ أم لأن الوباء استفحل وأصبح لايمكن أن نعالجه بالمهدئات وبالتالي لا بد من الكي، وآخر العلاج هو الكي.

وهذا ما كنا ننتظر أن يأتي به قانون المرور في صيغته الجديدة إلا أن الكي لم يشمل مجالات كثيرة وأهمها وأخطرها طرق وكيفيات الحصول على شهادة السياقة، هذه الشهادة التي قل شأنها وأصبح الحصول عليها أسهل من الحصول على شربة ماء،

111 أعلاه» والأصح 11 أدناه.

- المادة 109: تشير هذه المادة إلى المادة 71 أعلاه والمادة 103 فعند تصفحنا لنص المادة 71 لا نجد أية إشارة إلى تعليق شهادة السياقة، فلم ترد أية عبارة في المادة 71 تشير إلى تعليق شهادة السياقة عند ارتكاب المخالفة، بينما المادة 109 نجد فيها الإشارة: «لا يمكن أن تتجاوز مدة التعليق ثلاثة أشهر بالنسبة لمرتكب إحدى المخالفات المنصوص عليها في الفقرات: 1 و 2 و 5... الخ» حتى تشير إليها المادة 71 ونفس الشيء، الذي يقال على هذه المادة يقال نص المادة 103 حيث لم ترد بخصوصها أية إشارة لتعليق شهادة السياقة.

- المادة 137 تقرّ مايلي: «تبلغ هذه المحاضر مباشرة ودون تأخير» فعبارة «مباشرة ودون تأخير»، عبارة مطاطية يمكن أن تستغل وتستعمل ويبرر بها كيف ما كان والأصح هو تحديد الأجل. أكتفي بهذا القدر والسلام عليكم ورحمة الله.

السيد الرئيس: شكرا والكلمة الآن للسيد بوعلام لبيد فليتفضل مشكورا.

السيد بوعلام لبيد: شكرا سيدي الرئيس. بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين. السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير النقل، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان والوفد المرافق لهما، زميلاتي المحترمات، زملائي المحترمون، السادة الحضور السلام عليكم ورحمة الله. مساهمة متواضعة أقدم بها في هذه الجلسة المحترمة إثراء وتعزيز لنص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ومستهدلا ذلك تقديم الشكر والتقدير إلى زملائي أعضاء لجنة التجهيز والتنمية المحلية على إعدادهم للتقرير التمهيدي الذي تناول بالشرح والتحليل والتعليل لأبعاد النص وانعكاساته الايجابية في ضبط وترقية نظام المرور تماشيا مع المستجدات الحاصلة في المجتمع الجزائري ومسايرة التطور العالمي فيما يخص نظام قوانين المرور من أجل أمن المواطنين وسلامتهم وحمائتهم

والكل يعرف أزمة الماء في الجزائر والكل لايجهل وأصبح الحصول على شهادة السياقة، هذه الشهادة التي قل شأنها وأصبح الحصول عليها أسهل من الحصول على شربة ماء، والكل يعرف أزمة الماء في الجزائر والكل لايجهل بأن «البنزسة» بأبشع صورها قد طالت هذا القطاع وأصبحت الشهادة تباع وبأبخس الأثمان، لدرجة أنك يمكنك شراؤها حتى من طرف الباعة المتجولين ويشترك الكل في هذه الجريمة من إدارة وتقنيين مكلفين بهذا القطاع وما يعرف بمدارس السياقة، والكل يعلم ويغض الطرف. وحتى المادة 10 من هذا القانون جاءت عامة وأعطت حق الحصول على هذه الشهادة لكل المواطنين دون قيود أو ضوابط وأحالت كيفية تطبيقها إلى التنظيم، وما نتمناه أن لاياتي التنظيم فبتسهيلات أخرى للحصول على الشهادة بدلا من أن يقيدها إلى أقصى درجة، فالطاعون قد استفحل وأصبح من يحترم قانون المرور ويقيده به يجد نفسه شاذا عن القاعدة التي كرسها الواقع، هذا من جهة، ومن جهة أخرى هل أعد القطاع المعني العدة لتهيئة الطرق وإصلاحها وتحديد شبكات الطرق؟ فلو تفحصنا التقارير المختصة لوجدنا نسبة الحوادث التي تتسبب فيها الطرق السيئة كبيرة وكبيرة جدا، ثم ماهي الإجراءات التي أعدها القطاع لخلق فعالية في الرقابة عبر الطرق؟ وماهي الوسائل والكيفيات التي سيوظفها القطاع في هذا الميدان؟

ماهي الإجراءات التي يمكن أن تتخذ في حالة ثبوت تهاون العاملين على الرقابة عبر الطرق؟ أما من جانبه الشكلي فإنني ألفت الانتباه إلى ماورد في نص المادة 19 وبالخصوص في العبارة التي تقول: «أو على المرافق للسائق المتدرب» والأحسن أن تحصر «السائق المتدرب في إطار التمهين» كما جاء في نص المادة فيما بعد.. ننتقل إلى المادة 42، فنجد أن هناك خطأ شكليا في عبارة « للمواصفة التقنية والأحكام التنظيمية» والأصح «للأحكام التنظيمية».

- المادة 108: نجد أن هناك خطأ شكليا في العبارة التالية: «إحدى المخالفات المبيّنة في المادة

2- توصيات وإثراءات: إن نص القانون المعروض أمامنا للمناقشة هو إحدى الوسائل الأساسية التي ستتحكم بشكل إيجابي في حركة المرور وتحديث مراقبتها وسيساهم هذا القانون بقسط كبير في تقليص حوادث المرور بخسارتها المادية والبشرية، وإذا كان النص قد ركز في مجمل مواده على الجانب الردعي ووضع لذلك ضوابط محكمة يعاقب بموجبها كل من أخل بالقانون المنتهج في حركة المرور سلوكا وتطبيقا، وحتى نعطي للجانب الوقائي حقه فإني أتقدم أمام المجلس الموقر بالاثراءات التالية:

(1) - الجانب الوقائي والجانب الردعي: إن عملية حركة المرور هي مسؤولية عدة جهات ومصالح وزارية لها علاقة مباشرة بعملية الوقاية والأمن عبر الطرق ولذا فإني أرى أن تنظيم حركة المرور يخضع للوقاية أولا وللردع ثانيا وهما أسلوبان يكمل أحدهما الآخر، فالتركيز على الوقاية بهدف إقناع مستعمل الطرق باحترام القانون وتجنب ارتكاب المخالفات ويتحقق ذلك من خلال تواجد مختلف المؤسسات والمصالح التي لها علاقة بحركة المرور وأمن الطرق وتتركز خاصة في تكثيف المراقبة الخاصة بالفرامل والإنارة والوثائق والصيانة التقنية وإلى غير ذلك. أما الردع في مراقبة حركة المرور وضمان أمن الطرق فله دور أساسي من خلال التأثير الردعي للعقوبة بحثا عن الفعالية والجدوى وذلك أن يطبق الردع بصرامة أكثر على الجرائم ذات العواقب الوخيمة، كالسياقة في حالة سكر والافراط في السرعة ورفض الأولوية وعدم ربط حزام الأمن إلى غير ذلك.

2 - تحسيس المواطنين بضرورة احترام قانون المرور وذلك بتطوير الإعلام والتربية والبحث التطبيقي في هذا المجال.

(3) - استغلال كل الدراسات التي لها صلة بمراقبة حركة المرور والوقاية من الحوادث واستثمار نتائجها عمليا.

4 - تنشيط حملات الوقاية والتوعية بأخطار الطريق وذلك بالتعاون مع مختلف المصالح والهيئات والجمعيات.

من حوادث المرور التي تحصد آلاف الأرواح البشرية البريئة وتخلف خسائر مادية معتبرة تثقل كاهل الدولة. وإن تدخلنا حول هذا النص المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق ينحصر في نقطتين أساسيتين هما:

- أهمية النص ومواده من حيث تفعيل حركة المرور وأدائها الردعية.

- توصيات وإثراءات أراها ضرورية لتجسيد النص عمليا مع مختلف الهيئات والمؤسسات.

(1) أهمية النص من حيث مواده وتفعيل حركة المرور وأدائها الردعية:

إن النص القانوني المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها يعتبر لبنة إضافية في المجال التشريعي تساهم في تنظيم تحركات المواطنين عبر الطرق والمسالك في ظروف آمنة ومحصنة بضوابط أخلاقية وقوانين رادعة. وإذا كان النص قد جاء استجابة للتحويلات التي يعرفها وطننا ومجتمعنا اقتصاديا واجتماعيا من حيث تزايد عدد السكان وارتفاع العدد الرقمي لمستعملي السيارات وتقدم الحضيرة الوطنية للمركبات، فإن أبعاد النص القانونية والتنظيمية ستزيد في ترقية السياسة الوقائية عبر الطرق وسلامتها وسيدفع بالمجتمع إلى الامتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور وإذا كانت جميع مواد النص قد حملت مستعملي الطرق كل المسؤوليات ووضعت عقوبات رادعة لكل إخلال أو مخالفة قانونية فإن النص لم يعط للمواطن مستعمل الطريق حقه تجاه المؤسسات وهنا أرى فراغا تشريعيًا، فالمصالح التي قصرت في أداء واجبها كعدم وضع الإشارات واللافتات وخاصة في النقاط السوداء التي تسبب خطرا لمستعملي الطريق وانعدام تهيئة المنشآت القاعدية للطرق وانعدام التجهيزات الأمنية، لأنه كثيرا ماتكون وضعية الطريق المزرية وانعدام مستلزماتها الوقائية هي المتسبب الرئيسي في حوادث المرور التي تسبب الصدمات وتثقل كاهل الدولة بخسارتها البشرية والمادية، فما هو حق المواطن في هذه الحالة؟

المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمون، السيد وزير النقل، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، السيدات والسادة الحضور، السيدات والسادة رجال الإعلام، السلام عليكم. أما بعد:

إن التطور الحديث الذي عرفه المجتمع بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة في استعمال وسائل النقل والتنقل، وقد انجرت عنه هذه الرفاهية حركة مرورية كبيرة والتي كان من الضروري إيجاد إطار تنظيمي لها وقد صدر القانون المنظم لحركة المرور لسنة 1974م ثم تبعه القانون المطبق حالياً في سنة 1987م إلا أنه ورغم هذه الأطر التنظيمية فإن حركة المرور عرفت تجاوزات خطيرة وانحرافات جسيمة حيث تشير الإحصائيات الأخيرة إلى وصول نسبة الحوادث إلى حوالي 4125 وفاة سنوياً والعدد في ارتفاع مستمر ومتزايد، إن هذا العدد يشكل هاجساً مرعباً إذا لم توضع آليات تحفيزية وردعية لقانون المرور.

إن الواقع يبين أن ازدياد حوادث المرور يرجع إلى عدم احترام قوانين المرور سواء من طرف السائقين أو الراجلين، عدم نجاعة العقوبات الردعية المطبقة على مرتكبي المخالفات، غياب رقابة صارمة للحركة المرورية، عدم فعالية الأجهزة المكلفة بمتابعة تنفيذ المخالفات المرورية سواء على مستوى مصالح الضرائب أو القضاء.

- فوضى في مجال وميدان منح رخص السياقة بدون مراعاة شروط التكوين والتدريب والكثير من الحوادث وقعت بسبب الجهل الأبسط لأبجديات السياقة اللهم إلا مسك المقود.
- وجود ثغرات قانونية في النص وعدم مواكبة الكثير من أحكامه للتطورات الحديثة.

- عدم صدور البعض من المراسيم التنظيمية والتطبيقية للقانون الحالي لذلك أقول بأنه حان الأوان للقضاء على أو على الأقل التخفيف من هذه الظاهرة الخطيرة التي أصبحت تحصد الآلاف من الأرواح البشرية ناهيك عما يترتب عن ذلك من إعاقات وتشويهات تيتيم للأطفال والأسر، إن هذه

(5) - إعداد برامج تربية الأطفال في مجال المرور وتحديث مناهج التكوين في السياقة، لأن هذه الأخيرة أصبحت قديمة.

(6) - تدعيم كل الأبحاث المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور التي تقوم بها المؤسسات والهيئات العلمية.

(7) تقنين وترسيخ المراقبة المنتظمة لصيانة المركبات بمختلف أصنافها، والتعجيل بذلك.

(8) استغلال وسائل الإعلام المسموعة والمرئية والمكتوبة لتوعية مستعمل الطريق على احترام قانون المرور.

(9) تنشيط المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق حتى يساهم مع المصالح المعنية برسم سياسة وقائية وطنية.

(10) التخطيط والاحتياط بوضع خدمات في أماكن وأوقات تكثف فيها حركة المرور في النقاط السوداء ومناطق الخطر من شبكة الطرقات، الشيء الذي يتطلب معرفة تامة ودراسة معمقة لتدفق وسير حركة المرور.

(11) تزويد مديريات النقل بالولايات بالوسائل المادية والمالية الكافية لتمكينها من أداء دورها والقيام بواجباتهم المهنية فما لاحظناه على المستوى المحلي في هذه المديرية، أنها تعاني من نقص الوسائل والإمكانات، وانعدامها في بعض الأحيان وهذه الوضعية لا تساعدها على المتابعة الفعلية اليومية لمتطلباتها والتزاماتها تجاه أمن الطرقات وسلامتها، وأخيراً أتمنى أن تسعى الوزارة الوصية إلى ترسيخ مبدأ تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور لدى النشء وتكوين المواطن على احترام القانون، كعامل وقائي قبل اللجوء إلى الإجراءات الردعية. شكراً سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكراً والكلمة الآن للسيد محمد بوشكير فليتفضل مشكوراً.

السيد محمد بوشكير: شكراً سيدي الرئيس. بسم الله الرحمن الرحيم، السيد رئيس مجلس الأمة

وأخيرا أقول بأن وضع القانون لوحده لا يكفي إذا لم تتضامن جهود جميع القطاعات ومشاركة جميع الفعاليات والجمعيات وتوفير الإمكانيات اللازمة والإجراءات الردعية الصارمة والابتعاد عن اللامبالاة والتساهل في القضاء على هذا الخطر الداهم والدائم. وفي الأخير أشكر اللجنة على العمل الذي قامت به وفي ظروف قياسية وشكرا والسلام عليكم.

السيد الرئيس: أشكر السيد محمد بوشكير والكلمة للسيد لزهاري بوزيد فليتفضل.

السيد لزهاري بوزيد: شكرا سيادة الرئيس، بعد بسم الله الرحمن الرحيم. السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير النقل، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، الوفد المرافق للسيد وزيرين، زميلاتي المحترمت، زملائي المحترمون، الحضور الكريم.

في البداية أقدم كامل شكري للجنة المختصة على عملها الذي أعدته في وقت قياسي، إن النص المعروض على مجلسنا اليوم وبموجب نص المادة 139 يلغي إلغاء كليا أحكام القانون 09/87 الذي كان يحكم تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وبالتالي فالنص المعروض علينا اليوم لا يعدل وإنما يلغي إلغاء نهائيا القانون السابق - قانون 09/87 - وجاء ليضع تنظيما جديدا في هذا المجال، والحقيقة أن الأرقام المروعة والمخيفة لحوادث المرور خاصة المميتة منها تفرض تنظيما أكثر صرامة فكل يوم تحصد أرواح أكثر من 11 شخصا ومئات الجرحى قد تكون إصاباتهم مستديمة وبالتالي فالمآسي تمس يوميا العائلات الجزائرية ومن الواجب علينا أن نضع تنظيما يحاول لا أن يقضي وإنما أن يخفف من هذه الحوادث.

إن النص بصفة عامة - سيادة الرئيس - لا بأس به فهو مبني على فلسفة الردع وعدم التساهل التي هي جزء مهم في عملية محاربة حوادث المرور، بعد هذا لدي بعض الملاحظات حول جوانب النص ألتمس فيها بعض التوضيحات من السيد ممثل الحكومة.

الحوادث زيادة على الخسائر البشرية فإنها ترهق كاهل الخزينة العمومية لأن وقوع الحوادث معناها:

(1) - التكفل بعلاج الجرحى والمعاقين.
(2) - التعويضات لدى مراكز التأمين.
(3) - انخفاض في تعداد الحظيرة الوطنية للسيارات.
(4) - تخصيص إعانات ومساعدات لأسر ضحايا الحوادث خاصة المعاقين منهم، لذلك على الدولة عصرنة أجهزتها للرقابة وتحديث وسائل عملها وتجسيد وتكوين ورسكلة أعوانها لأنه ليس المهم هو وضع القوانين بل إن المهم هو إيجاد وتحضير الآليات والميكانيزمات اللازمة لتطبيقها لأن روح القانون وأهميته تظهر عند تطبيقه. أما عن النص المقدم فقد جاء في وقته ورغم ذلك أود تقديم بعض الملاحظات حوله:

(1) - كثرة الإحالة على التنظيم فهناك حوالي 40 مادة تحيل على التنظيم وكان من الأحسن عدم ترك كل هذه المواد للتنظيم وهل هذه النصوص جاهزة سيدي الوزير؟

(2) - عدم إشارته للآليات الفعالة لتجسيده وتطبيقه عمليا وكيفية إمكان تطبيق نظام العود (la récidivité) في ارتكاب المخالفات.

(3) - كثرة المواد المتعلقة بالعقوبات من المادة 65 إلى المادة 129 وهل تكفي هذه المواد في رأيكم سيدي الوزير للحد من حوادث المرور؟

(4) - نص القانون على جملة من الإجراءات كالبطاقيّة الوطنية للبطاقة الرمادية و رخصة السياقة وغيرها، وهل حضرت الوزارة الوسائل والإمكانيات لتجسيد ذلك؟

(5) - النص لم يشر لتنظيم مهنة ممتحني ومكوني مدارس السياقة لماذا سيدي الوزير؟

(6) - لماذا لم يشر القانون للحرس البلدي في تنظيم حركة المرور خاصة في المناطق النائية رغم ممارستهم الفعلية لذلك؟

(7) - يلاحظ على أرض الواقع كثرة الإشارات الإشهارية عبر الطرق العمومية وفي المدن الحضرية، الشيء الذي أثر على حركة المرور هل هناك إجراءات للقضاء على ذلك سيدي الوزير؟

لصا وقد تكون العربية غير مؤمنة وفي كل هذه الحالات فإن الضرر واقع والضحية موجودة ولكن التعويض من غير الممكن الحصول عليه من السائق، ولقد كان من المفروض أن تشير هذه المادة للتشريع الجاري الذي يضمن التعويض للضحية وفي كل الظروف، فعندما يكون الضرر يجب أن يكون التعويض، ولا يهمننا الخطأ وهذا ما قالت به المحكمة العليا وهذا ما جسده في قراراتها وهذا ما يجب أن نجسده في قوانيننا ولا نبتعد عنه، لأننا سوف نترك آلاف الضحايا بدون أي تعويض طبقاً لهذه المادة وهي مادة في رأبي خطيرة على حقوق الضحايا خصوصاً مع إنتهاجنا لسياسة الاقتصاد الحر ونعرف المآسي والويلات التي يمكن أن تلحق خصوصاً بالضعفاء.

بالنسبة لنص المادة 19: وبالأخص الفقرة الثانية منها، هذه الأخيرة في رأبي وببساطة خطيرة على حقوق الناس، فهي تمس بحريات الإنسان لأن الفقرة الأولى من المادة 19 التي تليها للتجبر على ضرورة إجراء فحص أو كشف، فهي تنص على: «في حالة وقوع أي حادث جسماني يجري ضباط وأعاون الضبطية القضائية على السائق عملية كشف عن تناول الكحول»، هذا جيد ولا بد منه، لأنه يحصل في حالة حادث جسماني، أدى إلى الإضرار بالناس لكن بالرجوع إلى الفقرة الثانية فإننا نجد أنها تنص على: «كما يمكنهم إجراء نفس العمليات على كل سائق أثناء إجراء التفطيش في الطريق»، يعني أننا نوقف كل شخص في الطريق ونقول له «إزفر» لنكشف سكره وهو لم يقم باقتراف أي خطأ! هذا في الحقيقة كلام غير مقبول، خصوصاً وأنه بالرجوع إلى المشروع المقدم من قبل الحكومة، كانت هذه الأخيرة عقلانية إذ أقرت أنه يجري الكشف على الناس المرتكبين للمخالفات لكن في التعديل الحالي نجد أن أي واحد منّا معرض لعملية الكشف طبقاً للقانون أي طبقاً للمادة 19 الفقرة 2.

فنوقف كل الأشخاص للقيام بعملية «زفير» للتأكد من أن الشخص في حالة سكر أم لا!! وهنا حسب رأبي أمر لا يوافق عليه وهو غير معقول،

1) - المادة 05: هذه المادة التي أتت في سياق سياسة الدولة الخاصة بالوقاية والأمن في الطرقات تؤكد على أن الدولة تشجع السير على الأقدام والدراجات العادية والنارية في المناطق الحضرية، هذا شيء جيد وجميل ولا اعتراض عليه ولكن سؤالي سيادة الوزير هو هل تملك الدولة والجماعات المحلية الوسائل المالية والمادية الكافية لتجسيد ما تذكره هذه المادة على أرض الواقع؟ فمثلاً إنشاء ممرات خاصة بالدراجات العادية والدراجات النارية غير موجودة خصوصاً وأن القطاع الخاص لا يمكن أن ننتظر منه أن يستثمر في هذا المجال لأنه وببساطة غير مربح، ها ما يجعلني أقول إن المادة تتكلم عن حلم جميل، وليس عن أمر ممكن أن يتحقق فعلاً على الأقل في المدى القصير وال المدى المتوسط.

بالنسبة للمادة 07 تقول «إن تصميم وصناعة المركبات يجب أن يتماشى مع المقاييس التي يحددها التنظيم»، سيادة الوزير أنتم تعلمون أن أغلب المركبات أو الأغلبية القصوى منها - إن لم نقل كلها - مستوردة من الخارج، فكيف نستطيع وبموجب التنظيم أن نفرض على الشركات المتعددة الجنسيات المتواجدة خارج حدود بلادنا أن تصنع تصميمات وتصنع حسب ما نريد نحن؟ في رأبي أن المعقول كان أن تنص المادة على وجوب استجابة المركبات المستوردة للمقاييس التي يضعها تنظيمنا، عند ذلك نكون واقعيين. بالنسبة للمادة 8 التي تحدث شهادة جديدة إلى جانب شهادة السياقة وتسمى بشهادة مهنية للنقل العمومي للمسافرين والبضائع، هذا شيء جيد لأنه يجسد محاولة خلق المهنية في قطاع نقل المسافرين والبضائع وسؤالي هو هل ستطبق المادة بأثر فوري - وهو الأصل في القانون - أم أن هذه الشهادة ستطلب أيضاً من سائقي النقل العمومي للمسافرين والبضائع الذين كانوا يمارسون هذه المهنة قبل صدور هذا القانون؟

- المادة 12: هذه المادة تحمل سائق المركبة، المسؤولية الجزائية والمدنية عن المخالفات لكنها لا تحدث أي استثناء خصوصاً بالنسبة للمسؤولية المدنية، فالسائق قد يكون بدون رخصة وقد يكون

الذي أقدمه لكم، لأن التغيير قد حدث على مستوى المجلس الشعبي الوطني وعليه حسب رأيي - أقترح أن توضع توصية قوية من طرف اللجنة في اتجاه إعادة الأمور إلى نصابها ووضع هذا المركز تحت وصاية المديرية العامة للأمن الوطني.

- المادة 74: هذه المادة تتكلم عن السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السريع والتي حددت بـ 40 كلم في الساعة.

لم أفهم هذه المادة، هل 40 كلم هي الحد الأدنى الذي يجب أن نسير به ألا يمكننا أن نسير بأقل منه؟ أم هي الحد الأقصى؟ هذا سؤال مهم، لأنه إذا كانت الحد الأقصى في رأيي هذا غير معقول، لكي أسير بـ 40 كلم في الساعة في الطريق السريع فهذا غير مقبول تماما! أما إذا عملنا بهذا المنطق فإن كل الجزائريين سوف يدفعون غرامة نتيجة المخالفة لأن تلك السرعة وببساطة غير معقولة ولن تحترم تماما، إذا أريد توضيحا في هذا الاتجاه، سيادة الوزير. تلکم هي مجموعة النقاط التي أردت أن ألتمس من سيادتكم المحترمة سيدي وزير النقل، ممثل الحكومة أن توضحوها لنا ولكم مني كامل الشكر على حسن الإصغاء.

السيد الرئيس: أشكر السيد لزهاري بوزيد والكلمة الآن للسيد حني بكير.

السيد حني بكير: شكرا سيدي الرئيس. بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحابه أجمعين، سيادة رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدان وزير النقل، والوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان والوفد المرافق لهما، السادة زملائي، زميلاتي أعضاء مجلس الأمة الموقر، أيها الحضور السلام عليكم جميعا ورحمة الله تعالى وبركاته.

أنا بدوري أثني على عمل اللجنة الجيد بخصوص تقريرها التمهيدي الذي أعطى لنا صورة كاملة ومشخصة لهذا النص لمشروع هذا القانون وبعد: إن الأهمية البالغة لهذا المشروع من القانون

واعتراضي الشخصي قوي على محتوى هذه الفقرة بالضبط لأنها جاءت بعكس أو خارج ماتقصده الحكومة - فقصده الحكومة معروف وواقعي - ولكن بعد التعديل الذي أجري في المجلس الشعبي الوطني أصبحت الفقرة لا معنى لها وأصبحت كذلك تمس بحريات الناس وحقوقهم.

بالنسبة لنص المادة 30 المتعلقة بالهاتف النقال، تقول إنه ممنوع استخدام الهاتف النقال وتقول إنه لو ثبت أن الجريمة وقعت بسبب أن الشخص كان مشغولا باستخدام الهاتف النقال فتسلط عليه عقوبات وهذا في رأيي كذلك غير معقول إذ كان من الأجدر أن نلزم السائق بغلق الهاتف النقال مباشرة بعد ركوبه السيارة كما هو الحال بالنسبة في الطائرة، لأنه لو تركه مفتوحا فإنه يرن وبالتالي فإنه يضطر لاستخدامه، وهذا يدخل ضمن إطار ارتكاب المخالفة فمن الأجدر أن نلتمس منه أن يغلقه عند ركوبه السيارة كما هو الوضع في الطائرة.

- المادة 60: هذه المادة تجعل من تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجبارية في المؤسسات المدرسية، طبعا لا اعتراض على هذا بل يجب التنويه على ذلك، لكن السؤال المطروح هو هل لمدارسنا الإمكانيات البشرية والمادية للقيام بهذا الواجب؟ وهل الدولة عازمة على توفير هذه الإمكانيات؟

- المادة 64: هذه المادة تضع المركز الوطني للوقاية والأمن في الطريق تحت وصاية وزارة النقل والسؤال قد طرح من طرف اللجنة المحترمة وهي مشكورة، لكن - في رأيي - إجابة السيد الوزير لم تقنعني؛ فهذا المركز قد أنشئ بموجب قانون 09/87 ولم يدخل حيز التطبيق إلا في سنة 1992 وكان دائما يعمل تحت وصاية المديرية العامة للأمن الوطني أي وزارة الداخلية وكان من الأفضل في رأيي دائما ومن أجل الفعالية والنجاعة أننا نترك المركز دائما تحت وصاية المديرية العامة للأمن الوطني، التي لها علاقة مباشرة مع حوادث الطرق، ومشروع الحكومة في الحقيقة يسير مع هذا الرأي

- سيادة الوزير - إجبار الهيئات المعنية لاحترام المقاييس والتعليمات التنظيمية في هذا الشأن.
تنص المادة 41 على أنه «لا تقبل أية مركبة للسير إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية السارية المفعول»، كان الأحرى تفصيل هذه المواصفات في بنود واضحة لهاته لمادة حتى يتسنى للجميع معرفتها والتأكد منها.

بالنسبة للمادة 63 فهي مهمة للغاية إذ ترمي إلى ترقية حسن الوقاية والأمن في الطرق من طرف الدولة فقد عدت المادة كل الآليات المخولة لذلك ماعدارسائل الإعلام السمعية والبصرية والمقروءة التي لم يرد ذكرها، رغم مالها من تأثير كبير في الشأن وتتبع من طرف المواطنين على أن تكون العملية مستمرة لا تقتصر على الحملات الظرفية والمناسبات الوقتية.

سيادة الوزير، بالنسبة للمواد التي تتحدث عن العقوبات بشتى أنواعها، أي الفصل السادس «المخالفات والعقوبات» من المادة 65 إلى المادة 107 ثم المادتين 114 و 115، إن العقوبات المنصوص عليها يلاحظ بشأنها فارق شاسع جدا بين الحد الأدنى والحد الأقصى يصل أحيانا كثيرة إلى الضعف بأربع وخمس مرات دون أي تفصيل أو تحديد لمراتب التدرج أو التصعيد أو التدرج لتلك العقوبة في بحر ذلك الفارق الكبير، ويبدو أن المعاقب مخير في الأمر في المرة الأولى لأن غالبية تلك المواد تنص على أنه في حالة العود تضاعف العقوبة، سيادة الوزير، ألا يكون هذا الإجراء تارة إجحافا للضحية والدولة وتارة أخرى إجحافا في حق المواطن والضحية وأحيانا أخرى مدعاة ومؤشرا واضحا للرشوة ومدعاة للتفاوض والمساومات، خاصة عند الأخذ بالحد الأقصى في أبسط مخالفة، ولتفادي كل ذلك أرى سيادة الوزير وجوب إحالة كل مخالفة إلى العدالة للفصل فيها.

فيما يخص المادة 53 فهي تنص على: «يجب أن تحمل مركبات المعاقين والمعطوبين إشارة ملائمة»، فكلمة «ملائمة» تفسر حسب مفهوم واجتهاد كل شخص على عكس مايتطلبه أمن وسلامة المرور من

يستمدها من تنظيمه وتقنيته لثلاثة مواضيع مرتبطة ببعضها البعض كل الارتباط ولا يمكن الاستغناء عن إحداها أم فصلها: تنظيم حركة المرور عبر الطرق، تنظيم سلامة حركة المرور عبر الطرق، تنظيم أمن حركة المرور عبر الطرق، ويجوز أيضا أن نقول تنظيم سلامة الطرق وأمنها وبعبارة أدق فإن تنظيم الموضوع هو الطرق، وتنظيم المحتوى هو المرور وتستمد أهميتها أيضا بالنظر إلى التزايد المستمر لوسائل النقل وهشاشة صنعها وتركيبها أحيانا وكذا قدم نسبة معتبرة من الحظيرة الوطنية للسيارات إضافة إلى تطور الطرق وتعدادها بشتى أنواعها عبر الوطن تماشيا مع سرعة التنمية الشاملة والنمو الديمغرافي السريع، وما يتطلب ذلك من تلبية للحاجيات والضروريات والكماليات في جميع الميادين باعتبار كل ذلك شرايين الحياة لأي بقعة من الوطن.

سيادة الرئيس، السادة الوزراء، إخواني أخواتي، أما عن مناقشة نص المشروع فأسجل وجود عدد 35 مادة أي مايقارب 35% من مواد هذا النص تحال إلى التنظيم رغم الأهمية القصوى لكثير منها، لذا أرى وجوب تقنين الكثير منها حتى تكون واضحة المعنى والمدلول وفي متناول كل الأطراف على عكس النصوص التنظيمية فهي حكر للإدارة والمصالح المختصة على الرغم من أن انعكاساتها تقع على المواطن المعني بذلك، فهناك المجال للتماطلات والبيروقراطية ومنها على سبيل المثال المواد: 7، 8، 11، 16، 26... إلخ.

بالنسبة للمادة 2 فهي تحدد مفهوم المصطلحات الأساسية لهذا النص، وألاحظ غياب تفسير مصطلحات وردت عدة مرات وهي: المسلك، الممر، الدرب، الرواق، فهي تارة بصيغة المفرد وأخرى بصيغة الجمع.

سيادة الوزير بالنسبة للمادة 27، كم تمنيت أن أجد بها تقنيينا واضحا للممهلات نظرا للفوضى العارمة التي تشهدها الطرق في الأمر موضعا وكيفية، وكثيرا ما تسبب هلعا للسائق وللراكبين وهزة تبلغ قوتها 10 على 10 على سلم ريشتر واحتكاك أسفل السيارة وماينتج عن ذلك من أخطار للمركبة والعجلات والكوابح... إلخ، وهذا مايستوجب

توحيد الإشارات ليتبينها السائق من بعيد.

أما المادة 23 فهي حول تكييف السرعة في آخر بند عند التقاء أو تجاوز الحيوانات، سيادة الوزير، يجب أن تكتف الإشارات لدى مناطق احتمال التقاء أو تجاوز الحيوانات، لم يرد بند على الحيوانات الهائمة في الصحاري والبيوادي والأرياف من جمال وحمير وأبقار... إلخ، التي قد أضرت كثيرا بسلامة المرور وأودت بحياة الكثير من المسافرين وأضراراً بليغة بالمركبات، لذا بناء على مانعشيه من تطور وعصرنة في الطرق ووسائل النقل وما تشهده تربية الحيوانات من تطور أيضا فإني أتمنى التفاتة كريمة إلى تزويد مربّي هذه الحيوانات الهائمة بمساعدات وامتيازات معتبرة لإيجاد حظائر خاصة لتربيتها تفاديا للطرق البدائية التي أكل الدهر عليها وشرب.

أما بخصوص الرمال المكدسة بطرق الجنوب نتيجة الزوابع الرملية وما تسببه من أخطار بليغة لحركة المرور، نرجو سيادة الوزير وبكل إلحاح تكتيف محطات نزع الرمال في كل مائة كيلو متر على الأكثر مع تجهيزها بالامكانيات اللازمة وكذا وسائل الإسعاف والتدخل المطلوب وهذا مع تكتيف إشارات النتيجة إلى احتمال وجود تلك الرمال، على أن تكون تلك النقاط والمحطات نقاط حياة في الطرق الطويلة. وأقترح الإكثار من الجسور التحتية عبر الطرق بمختلف أنواعها وأماكنها فهي تجنب الكثير من أخطار قطع الطرق سواء للراجلين أو الحيوانات... إلخ وهذا مع تجنب المعلقة منها فهي مشوهة للمنظر ومعروف عنها.

سيادة الرئيس، السادة الوزراء، زملائي زميلاتي وأخيرا أن هذا القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها لا يمكن أبدا أن يأخذ حجمه المبتغى ولا احترامه المطلوب ولا التقيد اللازم به إلا بثلاثة أشياء:

1 - التربية القانونية للمواطن وتوعيته وتفهمه وإفهامه بنجاعة هذا القانون بواسطة ماتحدده المادة 4 والمادة 63 مع إضافة إليها وسائل الإعلام وكذا مختلف المساجد والمدارس والمناسخ

والملصقات.

2- توليه الاحترام الكامل من طرفنا نحن المسؤولين وأبنائنا ومستخدمينا على مختلف مواقعنا ومناصبنا ومهامنا في المسؤولية تصاعديا وأفقيا، قمة وقاعدة، ونحن متأكدون جميعا أن الشعب حاليا لما يرى أية مخالفة لقانون المرور عظمت أو صغرت سواء مرورا أو حالة الطرق، إلا وأنه يعتقد أنها سيارة مسؤول أو عمل هيئات، وحتى الأعوان المكلفين بالمرور يهابونها ولا يلتفتون إليها مما جعل الشعب يقول المقولة التالية:

(حماة القانون- رجالا وهيئات- هم أوائل مخالفيه ودوسه) والله تبارك وتعالى يقول: «أتأمرون الناس بالبر وتنسون أنفسكم وأنتم تتلون الكتاب أفلا تعقلون» فنقول من هذا المنبر الموقر، أيها المسؤولون، أيتها الهيئات أتمرون الناس باحترام القوانين وتسلطون عليهم العقوبات عند مخالفتها وأنتم تنسون أنفسكم، ولا تحترمونها بل تضربون بها عرض الحائط، أفلا تعقلون، ألا تعون؟ يقول الشاعر العربي:

إذا كان رب البيت بالطبل مولعا

فشيمة أهل البيت كلهم الرقص

ويقول أيضا:

لا تنه عن خلق وتأتي مثله

عار عليك إذا فعلت عظيم

أيها المسؤولون، أيتها الهيئات، أنتم مرآة وضاعة يرى الشعب فيها وجهه وينظم سلوكه ومعاملاته وتفاعلاته مع القوانين والنظم وفق تصرفاتكم ومعاملاتكم مع تلك القوانين والنصوص، فالشعب ذكي، يقظ يحسن جيدا إجراء المقارنات والمفارقات والمثل الشعبي يقول:

(المتوضى ييدا بوجهه)، أشكركم على حسن استماعكم والسلام عليكم ورحمة الله.

السيد الرئيس: أشكر السيد حني بكير على هذا التدخل وفي نهاية هذه المناقشة أحيل الكلمة إلى السيد الوزير للرد على تساؤلات واستفسارات الإخوة الأعضاء، فليتفضل.

إجراءات والقانون واضح في هذا الميدان، فمسألة تنظيم البطاقية (le fichier) قد نص عليها القانون وكذلك بالنسبة لدور الحرس البلدي (la garde communale)، الذي لديه صلاحيات غير أنه لا بد من تكوين الأعوان المكلفين بذلك لتكون لممارستهم لهذه الصلاحيات صفة قانونية، فأنتم تعرفون الظروف التي خلق فيها هذا الحرس البلدي وكانت لديه على كل حال مهمة أساسية ولكي يقوم بدوره فيما يخص تطبيق قانون المرور وشرطة المرور كان لا بد أن نكون هؤلاء الأشخاص ليقوموا بالدور على أكمل وجه. هناك عدة إخوان تكلموا عن الشروط المادية لتطبيق القانون.

إن للجماعات المحلية صلاحيات كبيرة فيما يخص تطبيق هذا القانون ولكن ربما هذه الصلاحيات لا تتماشى مع وجود الإمكانيات المادية ولكن على كل حال فإن القانون شيء وتوفير الشروط شيء آخر، فلا بد أن نبذل جهدا لتوفير هذه الشروط في كل المستويات لتطبيق هذه الإجراءات القانونية؛ ومن بين صلاحيات البلديات إعداد مخطط المرور وهو من الإجراءات الأساسية وفي أثناء ذلك لا بد أن نبحث في الوسائل اللازمة لتطبيق هذا المخطط.

فيما يخص تجهيز بعض السيارات بالتجهيزات الجديدة، فقد نص عليها القانون ويتعلق الأمر بالسيارات الجديدة لأنه لا يمكن أن نجهز بعض السيارات القديمة بتجهيزات عصرية، وهذا من صلاحيات مهندسي مصالح المناجم، وكما هو معلوم فالذي يشتري سيارة جديدة لا بد عليه أن يمر على المصالح المذكورة لإعطائه رخصة السير بهذه السيارة وفي هذا الموضوع كان علينا أن نعيد النظر في بعض النصوص التطبيقية لإدراجها مع نص القانون. هناك بعض الإخوة تكلموا عن الممهلات (les ralentisseurs)، تعلمون أنه في وقت ما كانت هناك فوضى بحيث توضع ممهلات في كل بلدية وفي كل مكان ولكن في السنوات الأخيرة وزعت نصوص تطبيقية تحدد الشروط القانونية لوضع هاته الممهلات.

هناك أخ تكلم عن مستوى العقوبات ورأى أن هناك فرقا كبيرا بشأنها، مثلا ينص القانون عن

السيد ممثل الحكومة: شكرا سيدي الرئيس. أحاول الإجابة عن بعض الأسئلة بصفة عامة لأن بعض الإخوان تطرقوا إلى نفس المواضيع.

بالنسبة للأخ المتدخل الأول كان قد تساءل عن أسباب إعادة النظر في القانون، أظن أن الأسباب ذكرت في القانون ذاته وهي تنحصر فيما يلي:

1 - فيما يخص التطور الاقتصادي بصفة عامة أو تطور المجتمع من ناحية التطور التكنولوجي.

2 - فيما يخص مستوى الغرامات نظرا لتدهور قيمة الدينار.

هناك عضو تكلم عن شروط منح رخصة السياقة، أقول فيما يخص النصوص فهي واضحة، يبقى السلوك، فتلك مسألة أخرى وهي لا تتعلق بهذا القطاع فقط، وقد قال المفكر الفيلسوف المعروف «مونتيسكيو»: «أنا لا أؤمن بالقانون ولكن أؤمن بالأعراف» (Je ne crois pas aux lois, je crois aux moeurs) وهذه رسالة أبلغها لكل المسؤولين في كل المستويات للسهر على تطبيق القوانين بروح المسؤولية.

أما فيما يخص قطاعنا فسنأخذ كل الإجراءات الصارمة لتطبيق هذا القانون.

هناك أخ تكلم عن الإشارات والمنشآت القاعدية الخاصة بالطرق، أحيطكم علما أن الإشارة - بصفة عامة - (la signalisation) والمنشآت القاعدية هي من صلاحيات وزارة الأشغال العمومية ولكن هذا لا يمنع ممثلي قطاعنا من إعطاء الملاحظات اللازمة للزملاء في قطاع الأشغال العمومية لتنبههم إلى النقائص الموجودة في الميدان وقد اقترحنا ضمن القانون إجراءات تتعلق بالموضوع.

هناك متدخل آخر تساءل عن وجود نصوص تطبيقية فيما يخص هذا القانون، أقول إن النصوص التطبيقية موجودة لا بد من تكييفها مع الملاحظات التي تلقيتها سواء من طرفكم في هذا المجلس الموقر أو من طرف نواب المجلس الشعبي الوطني وكذلك مع النص النهائي لهذا القانون، لأن القانون قد طرأت عليه عدة تغييرات.

هناك أخ تكلم عن تكوين الممتحنين وكذلك المدربين على السياقة، لقد أخذنا بخصوصهم عدة

الخطأ الفلاني بعقوبة تتراوح ما بين سنة وخمس سنوات، وهذه المسألة نتركها لأهل الاختصاص لأن مسألة تقدير الخطأ والمخالفة من اختصاص القاضي بحيث يفصل فيهما حسب الظروف، وهذا موجود في كل القوانين ولو أن الفرق شاسع بين العقوبة في المستوى الأدنى وبين العقوبة في المستوى الأقصى.

البعض تكلم عن الإشارات الخاصة بسيارات المعوقين، أظن أن هناك أولاً إجراءات قانونية تحدد ذلك، والإجراء الخاص يتمثل في وجود إشارة خلف كل سيارة يقودها معوق، إذن النصوص موجودة. على كل أعتذر مسبقاً عن كوني لم أتطرق لجميع التفاصيل، لكنني ركزت - حقيقة - على الأسئلة الأساسية وأظن أنني أعطيت الأجوبة اللازمة الخاصة بهذا الميدان، وما بقي لي إلا أن أشكر جميع المتدخلين على ملاحظاتهم الثرية وأحاول جاداً أن آخذها بعين الاعتبار، خاصة فيما يخص النصوص التطبيقية وشكراً.

السيد الرئيس: أشكر السيد الوزير، وبهذا ننهي أشغال جلستنا وسيستأنف المجلس أعماله يوم الأحد على الساعة الرابعة مساءً وذلك للمصادقة على هذا النص. أشكر السادة الوزراء والوفد المرافق لهم كما أشكر الجميع والجلسة مرفوعة.

**رفعت الجلسة في الساعة الرابعة والدقيقة
الثامنة عشرة مساءً.**

محضر الجلسة العلنية التاسعة عشرة
المنعقدة يوم الأحد 09 جمادى الأولى 1422 هـ
الموافق 29 جويلية 2001م.

على الفساد» فإذا كان صوت النواب لا يصل إلى أذان الوزراء المحترمين، فكيف يصل صوت المواطن البسيط إلى آذان رئيس الحكومة؟

السيد الرئيس المحترم، لقد وجهت سؤالين شفويين يوم 14 ماي للسيد وزير الدولة، وزير الداخلية وللسيد وزير الموارد المائية، علما أن المادة 34 من الدستور تعطي مدة 30 يوما للإجابة عن السؤال الكتابي والقانون العضوي يعطي 15 يوما للإجابة عن السؤال الشفوي، غير أنني ألاحظ أن السؤالين قد مرّ عليهما 75 يوما! والسيد وزير الداخلية المحترم لم يرد عن السؤال لحد الآن، واليوم أرى السيد وزير الموارد المائية المحترم حضر معنا وأود أن أسجل احتجاجي على هذا الخرق للقانون، وأقدر تقديرا كبيرا للسيد وزير الموارد المائية على حضوره، لكن أسحب سؤالي وشكرا والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد صالح بوتلحيق، أعتقد أنني لن أمنح الكلمة للسيد الوزير، فليس لديه ما يعقب عليه، ولكني أرى السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان يريد أخذ الكلمة، تفضل.

السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان: شكرا سيدي الرئيس. إن موضوع تأخير الأسئلة الشفوية، كان لابد أن أقول فيه كلمة موجزة، لأن الموضوع يطرح كثيرا في البرلمان بغرفتيه من طرف السادة النواب وكذا السادة أعضاء مجلس الأمة المحترمين، وأعيد نفس الكلام الذي قلته في الغرفة الأولى، أنا أقدر تقديرا كاملا انشغال البرلمانين حول حقهم في أن يجابوا في الآجال التي يرسمها القانون، نعم، فالسيد عضو مجلس الأمة المحترم

الرئاسة: السيد محمد الشريف مساعدي، رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة: - السيد سليم سعدي، وزير النقل.
- السيد عيسى عبد اللاوي، وزير الموارد المائية.

- السيد عبد الوهاب دربال، الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة الرابعة والدقيقة الثالثة والخمسين مساء.

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم، الجلسة مفتوحة.

أرحب بالسادة أعضاء الحكومة، كما أرحب بممثلي الصحافة الوطنية.

يقتضي جدول أعمال جلستنا طرح سؤال شفوي من السيد صالح بوتلحيق عضو المجلس على السيد وزير الموارد المائية وكذا المصادقة على نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

نبدأ بالسؤال الشفوي وأحيل الكلمة إلى الأخ صالح بوتلحيق، فليتفضل.

السيد صالح بوتلحيق: بسم الله الرحمن الرحيم، السيد رئيس المجلس المحترم، السادة الوزراء، زميلاتي زملائي الأفاضل، الحضور الكريم، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

قبل كل شيء، قرأت البارحة عنوانا في جريدة الخبر يقول: «بن فليس يستنجد بالمواطنين للقضاء

يعلم جيدا أن السؤال برمج في الأسبوع الماضي فقط، وهي الجلسة التي كنت فيها غائبا حقيقة، لكن كم مرّ على هذا السؤال؟ هذه النقطة الأولى، ثانيا كل هذه الشكليات معروفة لدى العام والخاص ولا داعي للغوص فيها كثيرا، لامن طرف السيد الوزير ولا من طرف النواب، شكرا.

السيد الرئيس: شكرا، أظن أن الوزير وصاحب السؤال متفقان على أن المكان والوقت غير لائقين للخوض في مسائل كهذه، (لكل زرع إبان)، طيب سنوضح إن شاء الله هذه العلاقات في المستقبل بأكثر دقة وأكثر وضوح.

وننتقل الآن إلى المصادقة على نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وأحيل الكلمة إلى السيد مقرر اللجنة المختصة لتقديم التقرير التكميلي الذي أعدته اللجنة حول نص هذا القانون فليفضل.

السيد مقرر اللجنة المختصة: شكرا سيدي الرئيس. بسم الله الرحمن الرحيم، السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، معالي السيد وزير النقل، معالي السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، معالي السيد وزير الموارد المائية والوفد المرافق لهم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمين، السادة الحضور، السادة رجال الإعلام، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

تتشرف لجنة التجهيز والتنمية المحلية لمجلس الأمة أن تعرض عليكم التقرير التكميلي عن نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

- طبقا لأحكام القانون العضوي الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة.

- وبناء على أحكام النظام الداخلي لمجلس الأمة.
- وبناء على ما جاء به التقرير التمهيدي للجنة حول نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر

قد وضع سؤاله في التاريخ الذي ذكره وكان قد برمج في السابق ولكنه كان في مهمة في الخارج ولذلك أجل سؤاله.

والآن هناك مسألة متعلقة بالقانون الذي ينظم الأسئلة الشفوية بداية من الدستور وحتى الأنظمة الداخلية للغرفتين أحيانا بل في كثير من الأحيان متضاربة، أنا أقول للإخوان أعضاء البرلمان بأن دائرتنا الوزارية تعمل على تنظيم يوم دراسي خاص بموضوع الرقابة، خاصة الأسئلة الشفوية لأن هناك تضاربا حقيقيا في النصوص المنظمة للأسئلة الشفوية. إن الدستور يعطي الحق لعضو البرلمان في أن يسأل سؤالا شفويا ويتابع كذلك انشغالات المواطنين وفقا للمادة 100 وكذلك المادة 134 والقانون العضوي يعطي الحق في تلقي الإجابة في مدة 15 يوما ولكن ليس من حق النائب أو عضو مجلس الأمة المحترم أن يسأل سؤالا لوزيرين في جلسة واحدة، ويجب في ظرف 15 يوما، ولا تنظم جلسة الأسئلة الشفوية على أقرب تقدير إلا مرة واحدة في 15 يوما، إذا أردنا أن نضم كل هذه النصوص إلى بعضها البعض والسيد عضو البرلمان الواحد يسأل خمسة أسئلة سنجد أن السؤال الخامس لا يمكن أن يجاب عليه قبل 4 أشهر. فالمسألة إذن هي مسألة حسابية بحتة، وهي مسألة مدروسة، وهذا الانشغال متكفل به ويمكن أن ندرسه في أقرب الآجال بحول الله، والأمر يقتضي تعديلا في القانون العضوي المنظم للعلاقات بين البرلمان والحكومة ويقتضي أيضا تعديلا -ربما بالنتيجة- في النظامين الداخليين للغرفتين حتى يتسنى حل هذا الإشكال، وفي تقديري لو تم حساب هذه المسألة وفهمها بهذا الشكل لكان يمكن أن يكون الاحتجاج بشكل ثان. شكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، تفضل السيد صالح بوتلحيق...

السيد صالح بوتلحيق (نقطة نظام): قال السيد الوزير المحترم إن السؤال برمج سابقا، وهو

الطرق وسلامتها وأمنها المقدم أمام مجلس الأمة في الجلسة العلنية ليوم السبت 28 جويلية 2001. وبعد الاستماع إلى عرض السيد ممثل الحكومة، وزير النقل، ومجمل تدخلات السادة أعضاء مجلس الأمة ورد السيد الوزير.

اجتمعت لجنة التجهيز والتنمية المحلية برئاسة السيد محمد كمال ياحي، رئيس اللجنة يوم السبت 28 جويلية 2001 مساء لإعداد التقرير التكميلي عن نص القانون المذكور أعلاه والمصادقة عليه.

وقد قامت اللجنة خلال هذا الاجتماع بتحليل مجريات النقاش، واتضح أن السيد الوزير قدّم عرضاً عن محتوى النص، شارحاً الوضعية الحالية لحركة المرور، والعوامل التي أدت إلى مراجعة القانون الحالي، مبرزاً الأهداف الأساسية التي جاء بها النص.

وبالإضافة إلى ماورد في التقرير التمهيدي، ركز السيد الوزير على الأهداف الكبرى لهذا النص والمتمثلة فيما يلي:

- تدعيم وتنمية السياسة الوقائية عبر الطرق،
- الصرامة في ردع المخالفات الناجمة عن مخالفات المرور كأحداث المرور.

- وضع تنظيم كفيل يساعد على تطبيق السياسة الوطنية المتعلقة بالحركة المرورية عبر الطرق، وتدعيم الإطار التأسيسي الضروري لتطبيق الأحكام المتعلقة بالوقاية والأمن عبر الطرق.

إنشغالات وأسئلة السادة المتدخلين
أما فيما يخص تدخلات السادة أعضاء المجلس الموقر، فقد انصب بعضها على شكل ومضمون النص، والبعض الآخر على المشاكل التي تواجه وتعرقل حركة المرور مقدمين جملة من الاقتراحات. ويمكن تلخيص ما جاء في تدخلات السادة الأعضاء كمايلي:

- إن جل المتدخلين سجلوا جدوى التعديلات الواردة في نص القانون مع تخوفهم من عدم تطبيقه في الميدان.

- كثرة الخروقات الأخلاقية المتعلقة بتسليم رخص السياقة ودفتر الصيانة والبطاقة الرمادية

وكذا تنفيذ العقوبات.
- العجز الملحوظ في نظام إشارات المرور والمنشآت القاعدية لشبكة الطرق مما يعصب تحديد المسؤوليات عن المخالفات.
- عدم مراعاة الحقوق المدنية لضحايا مخالفات المرور وربطها بالتشريع المعمول به على سبيل المثال المادة 12.

- التأخر في إصدار النصوص التنظيمية والتطبيقية.
- هل تم إعداد وسائل تطبيق هذا القانون من بينها خاصة:

- نظام الشهادة المهنية،
- إعادة تأهيل السائقين،
- التحسيس على مستوى المدارس.
- انتشار الإشارات الإشهارية بطريقة فوضوية التي تحجب الإشارات المرورية.

- لماذا لم ينص القانون على مهام وصلاحيات الحرس البلدي في مجال تنظيم حركة المرور خاصة في المناطق النائية؟

رد السيد الوزير

في رده على أسئلة واستفسارات السادة أعضاء المجلس، أكد السيد الوزير على أن تعديل القانون يبرره التطور والتحول السريع الذي عرفه المجتمع والمحيط.

أما فيما يخص شروط منح رخص السياقة، فإن النصوص موجودة وواضحة، ويبقى أن السلوكات والممارسات بصفة عامة تؤثر على تطبيقها.

وبخصوص المنشآت القاعدية للطرق، والإشارات فإن قطاع الأشغال العمومية هو المعنى بالدرجة الأولى، ويتعين على مصالحنا التنسيق معها لتقليص العجز. وبشأن تكوين الممتحنين، ومدربي السياقة، كد أن الإجراءات سارية المفعول وأن القوانين واضحة في هذا الموضوع.

وبخصوص دور الحرس البلدي في تنظيم حركة المرور، فإنه يجب إعادة تكوينهم حتى يتسنى لهم القيام بذلك.

أما بالنسبة لتجهيز السيارات والمراقبة التقنية لها، فإن حظيرة المركبات الجديدة هي المعنية فقط.

أيام وأبواب مفتوحة للقطاعات المعنية.
9 - التنظيم والرقابة الصارمة لعملية التكوين، ومنح الرخص في مجال حركة المرور (مدارس السياقة، تكوين المكونين، الممتحنين، رخص سياقة لسيارات الأجرة، والنقل العمومي للمسافرين والبضائع).
10 - التفكير في إحداث وإنشاء آليات للتحفيز والردع في حالات السياقة، مثل رخصة السياقة بالتنقيط.

11 - الضبط القانوني لرفع الغموض والالتباس حول مهام وصلاحيات سلك الحرس البلدي، في عملية تنظيم ومراقبة حركة المرور.

12 - محاربة الإشارات الإشهارية الفوضوية التي تشوش على الإشارات الرسمية للمرور، في الأماكن العمومية، عن طريق نصوص قانونية وتنظيمية.

13 - معالجة سريعة لقضايا مخالفات المرور، عن طريق مؤسسات قضائية خاصة.

14 - إحداث أجهزة فعالة لتحصيل الغرامات عن مخالفات المرور.

15 - الإكثار من إشارات المرور في المناطق الخطرة، خاصة في المناطق الريفية والصحراوية تفاديا للحوادث الناجمة عن حركة الكثبان الرملية وتنقل الحيوانات.

16 - تحديث وتحيين مناهج التكوين في السياقة.

17 - تشجيع الدراسات والأبحاث في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق وحوادث المرور واستثمار نتائجها ميدانيا.

الخلاصة

إن حركة المرور والنقل بكل أشكاله من الأمور التي تلازم حياة المواطن اليومية والتي تنعكس آثارهما على سلوك المجتمع، وكذا أمنه وسلامة أفراد.

إن تكفل الدولة بهذا المحور الحيوي يهدف إلى وضع الآليات التشريعية والتنظيمية، التي تسمح بحماية الأرواح والحفاظ على الممتلكات.

ولكن كل مبادرات ومجهودات الدولة تبقى بدون جدوى، ما لم يساهم المجتمع بكل شرائحه، وعن

أما عن الممهلات، فأجاب السيد الوزير، أنه تم إصدار نصوص تطبيقية في هذا المجال.

وأما بالنسبة لتراوح درجة العقوبات من أقصى إلى أدنى، فإن التقدير يعود للقاضي كما هو معمول به في جميع القوانين.

وفي الأخير، شكر السيد الوزير الأعضاء المتدخلين وطمأنهم بشأن انشغالاتهم واقتراحاتهم وأخذها بعين الاعتبار عند وضع النصوص التطبيقية.

التوصيات

من خلال دراسة اللجنة للنص، وبعد الاستماع إلى تدخلات السادة أعضاء المجلس ورد السيد الوزير، تتقدم اللجنة بجملة من التوصيات تتمثل فيما يلي:

1- الإسراع في إصدار النصوص التطبيقية والتنظيمية للنص لاسميا المتعلقة بـ:

- الشهادة المهنية.

- مكافحة حالات العود.

2 - الإسراع في إحداث نظام البطاقة خاصة البطاقة الوطنية لمخالفات المرور.

3 - توفير الإمكانيات المالية والبشرية لجهاز مراقبة وتسيير المرور مع التفكير الجاد في إحداث سلك تنظيم المرور ومراقبة حركة المرور.

4 - ربط جميع المخططات عند إعدادها مراعاة التجانس قصد تحقيق الأهداف الكبرى المتعلقة بتنظيم المرور (الأمن، التوقف، ممرات الراجلين، الإشارة... إلخ).

5 - التأكيد على التعجيل بإحداث مراكز للمراقبة التقنية للمركبات.

6 - توفير الإمكانيات المادية والبشرية للمركز الوطني للمراقبة والأمن من حوادث المرور عبر الطرق ليؤدي دوره المنوط به كاملا.

7 - العناية الفورية بإعادة تأهيل المنشآت القاعدية لشبكات لمرور قصد ضمان وتحسين الأمن وسلامة المرور عبر الطرق.

8 - تكثيف العمليات التحسيسية والتكوينية في مجال الحركة المرورية عبر المؤسسات التربوية، والمجتمع المدني، ووسائل الإعلام الثقيلة، وتنظيم

يسعدني أن أتقدم أمام مجلسكم الموقر، لأقدم لكافة أعضائه الشكر الجزيل لمصادقتهم على نص المشروع المقترح.

يمكن القول بأن الإجراءات الجديدة التي جاء بها هذا النص والتي ستتخذ من طرف وزارة النقل في مجال الوقاية والأمن في الطرقات، كلها تهدف إلى تحسين حركة المرور والتقليل من حوادث الطرقات.

فبالرغم من أهميتها إلا أنها تبقى غير كافية ما لم تكن هناك رقابة صارمة وتنفيذ محكم للأحكام التشريعية والتنظيمية وتهيئة سليمة وصيانة للطرقات. إن الوقاية من حوادث المرور قضية الدولة عبر مختلف أجهزتها (النقل - التجهيز - التربية - الصحة - الجماعات المحلية - الأمن الوطني - الدرك... إلخ) وهي بصفة خاصة قضية المجتمع بكامله (الأسرة - جمعيات بمختلف أشكالها)، ولهذا أتمنى تجنيد جميع الهيآت المعنية.

شكرا مرة أخرى على مساهمتكم الثمينة والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير، هل تريد اللجنة المختصة أخذ الكلمة؟

السيد رئيس اللجنة المختصة: لا، وشكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا، إذن لم يبق لي إلا أن أشكر السادة الوزراء، وكذا الإخوة والأخوات أعضاء المجلس على مشاركتهم في المصادقة على هذا النص وكذلك رجال الصحافة والإعلام على الحضور. السلام عليكم والجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الساعة الخامسة والدقيقة الخامسة عشرة مساء.

طريق كل مؤسساته وترقية الحس المدني والحضري فيه، للحد من المخاطر الحالية ولتحسين المحيط العام بما يواكب أدوات، وقيم العصر وتجربة الدول الرائدة في هذا المجال.

ومن الآليات التي تساعد على بلوغ هذا الهدف، النص الذي بين أيدينا والذي تعرضه اللجنة على السادة أعضاء مجلس الأمة للمصادقة. شكرا لكم والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد مقرر اللجنة المختصة. أشير إلى أن عدد الحاضرين هو 92 عضوا وعدد التوكيلات هو 25، فالمجموع 117، علما بأن النصاب المطلوب هو 105 أصوات وقد قرّر مكتب المجلس المصادقة على هذا النص بكامله، ونشرع الآن في عملية المصادقة،

فالرجاء من المصوتين بنعم أن يرفعوا أيديهم.... شكرا الرجاء من المصوتين بلا أن يرفعوا أيديهم..... شكرا الرجاء من الممتنعين أن يرفعوا أيديهم..... شكرا

التوكيلات:

الرجاء من المصوتين بنعم أن يرفعوا أيديهم..... شكرا
الرجاء من المصوتين بلا أن يرفعوا أيديهم..... شكرا
الرجاء من الممتنعين أن يرفعوا أيديهم..... شكرا.
النتيجة:

نعم: 115 صوتا

لا: لا شيء

الامتناع: لا شيء.

أعتبر أن مجلس الأمة قد صادق على نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها وبهذه المناسبة أدعو السيد الوزير إن كان يريد أخذ الكلمة أن يتفضل.

السيد ممثل الحكومة: شكرا. السيد الرئيس المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمين، السيدات والسادة الحضور، سلام عليكم جميعا.

ملحق

نص القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور
عبر الطرق وسلامتها وأمنها

- بمقتضى القانون رقم 87 - 09 المؤرخ في 11 جمادى الثانية عام 1407 الموافق 10 فيفري سنة 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها،

- بمقتضى القانون رقم 88 - 17 المؤرخ في 23 رمضان عام 1408 الموافق 10 ماي سنة 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه،

- بمقتضى القانون رقم 90 - 08 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أفريل سنة 1990 والمتعلق بالبلدية،

- بمقتضى القانون رقم 90 - 09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أفريل سنة 1990 والمتعلق بالولاية،

- بمقتضى القانون رقم 90 - 29 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق 1 ديسمبر سنة 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير، المعدل والمتمم،

- بمقتضى القانون رقم 90 - 30 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق 1 ديسمبر سنة 1990 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية،

- بمقتضى القانون رقم 90 - 35 المؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411 الموافق 25 ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية،

- بمقتضى القانون رقم 95 - 07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 جانفي سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات،

- وبعد مصادقة البرلمان،

يصدر القانون الآتي نصه:

إن رئيس الجمهورية،
- بناء على الدستور، لاسيما المواد 119 و 120 و 122 و 126 منه،
- بمقتضى الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 جوان سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية، المعدل والمتمم،
- بمقتضى الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 جوان سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم،
- بمقتضى الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 جوان سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم،
- بمقتضى الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم،
- بمقتضى القانون رقم 83 - 03 المؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق 5 فيفري سنة 1983 والمتعلق بحماية البيئة،
- بمقتضى القانون رقم 84 - 09 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1404 الموافق 4 فيفري سنة 1984 والمتعلق بالتنظيم الإقليمي للبلاد،
- بمقتضى القانون رقم 84 - 17 المؤرخ في 8 شوال عام 1404 الموافق 7 جويلية سنة 1984 والمتعلق بقوانين المالية،
- بمقتضى القانون رقم 85 - 05 المؤرخ في 26 جمادى الأولى عام 1405 الموافق 16 فيفري سنة 1985 والمتعلق بحماية الصحة وترقيتها، المعدل والمتمم،
- بمقتضى القانون رقم 87 - 03 المؤرخ في 27 جمادى الأولى عام 1407 الموافق 27 جانفي سنة 1987 والمتعلق بالتهيئة العمرانية،

أو سكة حديدية، أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهياة لذلك، ولا يؤدي إلى الممتلكات المتاخمة، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور، على وسطي طريقين متميزين، يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور ويمكن استعماله بصفة استثنائية، لوسائل النقل الجماعي، ويبين ذلك بصورة متميزة،

- **فرع طريق موصل إلى الطريق السريع للسيارات،** الطريق أو الطرق التي تربط الطرق السريعة للسيارات بباقي شبكة الطرق،

- **شريط التوقف الاستعجالي،** جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق والطرق السريعة والطرق السريعة للسيارات أعد خصيصا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة،

- **الحافة،** شريط أرضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق،

- **قاعدة الطريق،** المساحة التي تشمل وسط الطريق وحافته،

- **الشريط الأرضي الواسطي،** الحيز الذي يفصل وسطي طريقين متعاكسي الاتجاه،

- **الرصيف،** حيز مهيا على جانب الطريق لمرور الراجلين، يجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق ويكون معبدا، عادة أو مبلطا،

- **السائق،** كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك.

- **الراجل،** كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام.

وبعد بمثابة راجلين، الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدراجات العادية أو الآلية، والعجزة الذين يتنقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى،

- **السيارة،** كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع، وتسير على الطريق،

- **المركبة المتمفصلة،** كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث

الفصل الأول : أحكام عامة

المادة الأولى: يهدف هذا القانون إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

الفرع الأول : تعاريف

المادة 2: يقصد في مفهوم هذا القانون ما يأتي:
- **الطريق،** كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات،

- **وسط الطريق،** جزء من الطريق يستعمل لمرور المركبات،

- **المسلك،** أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات،

- **المجمع السكاني،** فضاء أرضي يتجمع فيه عدد من المباني المتقاربة وتبين مداخله ومخارجه لافتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه،

- **التقاطع،** مكان التقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما كانت زاوية أو زوايا محاور هذه الطرقات،

- **التوقف،** مركبة مؤقتا على الطريق، طوال المدة اللازمة لركوب أشخاص أو نزولهم، وشحن البضائع أو تفريغها مع بقاء السائق في مكان قيادة السيارة أو على مقربة منها ليتمكن عند الاقتضاء من تغيير مكانها، ويكون المحرك مشتعلا دائما،

- **الوقوف،** مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف ويكون المحرك صامتا.

- **ممر الدراجات،** وسط الطريق المخصص للدراجات العادية والدراجات النارية فقط،

- **شريط مرور الدراجات،** مسلك مخصص فقط للدراجات العادية والدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك،

- **الطريق السريع،** طريق مفتوح لحركة المرور ويمكن أن تقطعه طرق أو سكة حديدية، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين قد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي،

- **الطريق السريع للسيارات،** طريق أعد وأنجز خصيصا لمرور السيارات دون أن يقطعه طريق آخر

المادة 7: ينبغي تصميم المركبات وصناعتها بصفة تستجيب للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 8: يجب على كل سائق أن يكون حاملاً لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها.

بالإضافة إلى رخصة السياقة، تحدث شهادة مهنية للنقل العمومي للمسافرين والبضائع.

تعد بمثابة رخصة سياقة، الشهادات المنصوص عليها في التنظيمات الخاصة بقيادة المركبات ذات محرك، عندما لا تكون رخصة السياقة مطلوبة.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 9: يجب على كل سائق مركبة الامتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور، حتى لا يشكل أي خطر عليه أو على غيره من مستعملي الطريق.

المادة 10: يحق لكل مواطن الحصول على رخصة السياقة.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 11: استعمال حزام الأمان إجباري.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 12: يتحمل سائق المركبة المسؤولية الجزائية والمدنية عن المخالفات التي يرتكبها.

الفصل الثاني

حركة مرور مختلف فئات مستعملي

المسالك العمومية

القسم الأول: حركة المرور على المسالك العمومية

المادة 13: تنظم حركة السير عبر الطرق قصد ضمان أفضل شروط الأمن والسيولة.

وفي هذا الإطار، تكلف الجماعات الإقليمية بإعداد وتنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركة السيارات وتقليص تأثيراتها السلبية.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 14: يمكن المنع أو الحد من استعمال السيارات لاسيما الخاصة منها في مساحات

يكون جزء من المقطورة متكئاً على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة وتسمى هذه المقطورة، «نصف مقطورة».

- الحافلة المتفصلة، مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل تسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها،

- المقطورة، كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة.

- الدراجة، كل دراجة غير مزودة بجهاز محرك ذاتي،

- الوزن الإجمالي للحمولة المرخص بها، وزن المركبة بالجمع مع الحمولة،

- مقياس الكحول (الكوتاست)، جهاز يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج،

- مقياس الإيتيلين، جهاز يسمح بالقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج،

- مقياس السرعة، جهاز يسمح بالقياس الفوري لسرعة مركبة في حالة السير.

القسم الثاني: مبادئ عامة

المادة 3: ينظم استعمال المسالك العمومية بصفة تحقق تنقلاً متساوياً للمستعملين.

المادة 4: يتعين على الدولة ترقية سياسة خاصة بالوقاية والأمن في الطرق،

المادة 5: يشجع السير على الأقدام والدراجات العادية والدراجات النارية ووسائل النقل الجماعي في المناطق الحضرية.

وتستفيد وسائل التنقل هذه بالأولوية ويتم تشجيعها بمنحها المسالك والمعابر الرواقية أو التهيئات الملائمة بجعل المرور فيها يسيراً.

المادة 6: تحدد أسبقية المرور بالنسبة إلى بعض الطرق أو بعض المستعملين عن طريق التنظيم.

المادة 20: في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ، يجب أن يخضع ضباط أو أعوان الشرطة القضائية إلى فحوص طبية وإستشفائية وبيولوجية لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات.

المادة 21: عندما يتم التحقق بواسطة وسائل التحليل والفحوص الطبية والإستشفائية والبيولوجية المذكورة في المادتين 19 و20 أعلاه، يجب الاحتفاظ بعينة من التحليل.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 22: تبلغ نتائج التحاليل الطبية والاستشفائية والبيولوجية إلى وكيل الجمهورية لدى الجهة القضائية المختصة وإلى والي مكان وقوع الحادث.

المادة 23: يجب على كل سائق أن يضبط ويكيف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور وعوائقه وحالة وسط الطريق والظروف الجوية.

يجب عليه دوماً أن يتحكم في سرعة المركبة ويقودها بحذر.

يجب عليه أن يخفض السرعة بوجه خاص.

- عندما لا يبدو له الطريق فارغاً.

- عندما تكون الظروف الجوية سيئة.

- عندما تكون ظروف الرؤية غير جلية بما فيه الكفاية.

- عندما تكون الرؤية محدودة بفعل استعمال بعض أجهزة الإنارة لاسيما أضواء التلاقي.

- في المنعرجات والمنحدرات السريعة، ومقاطع الطرق الضيقة أو المزدحمة أو المحفوفة بمساكن، وعند الاقتراب من قمم المرتفعات والتقاطعات.

- عند التقاء أو تجاوز مجموعة من الراجلين السائرين (مدنيين أو عسكريين)، أو قافلة متوقفة.

- عند التقاء أو تجاوز مركبات النقل الجماعي للأشخاص التي تحمل إشارة خاصة لنزول أو صعود المسافرين.

- عند التقاء أو تجاوز الحيوانات.

المادة 24: لا تشكل الإجراءات الواردة في المادة 23 أعلاه عائقاً لإلزام السائق بعدم التقليل

محددة وفقاً للشروط المنصوص عليها في التنظيم.

المادة 15: تنظم سباقات العدو وسباقات المركبات ذات محرك وسباقات الدراجات العادية النارية على المسالك العمومية وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 16: يجب اتخاذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة سيارة أو مقطورة، في إلحاق الضرر بالغير أو تشكل خطراً عليهم.

تتم كل حمولة أياً كان المنتج المنقول وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 17: يجب على كل سائق أن يكون باستمرار في حالة ووضعية تمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير.

المادة 18: يجب أن يمتنع كل سائق عن السياقة عندما يتعاطى مسكراً أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في السياقة.

المادة 19: في حالة وقوع أي حادث مرور جسماني، يجري ضباط أو أعوان الشرطة القضائية على السائق أو على المرافق للسائق المتدرب المتسبب في وقوع حادث المرور، عملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق جهاز زفر الهواء.

كما يمكنهم إجراء نفس العمليات على كل سائق أثناء إجراء التفطيش في الطريق.

يتم إجراء هذه العمليات بواسطة جهاز معتمد يسمى «مقياس الكحول (ألكوتاست)» أو «مقياس الايتيلين»، الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج، ويمكن إجراء فحص فوري ثان بعد التأكد من اشتغال الجهاز بصفة جيدة.

وعندما تبين عمليات الكشف عن احتمال تناول مشروب كحولي أو في حالة اعتراض السائق أو المرافق للسائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو رفضه إجراء الكشف، يقوم ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والإستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك.

ملائمة تتكفل الدولة والجماعات الاقليمية بوضعها.
المادة 33: الوقوف المرخص في المسالك العمومية مجاني.

غير أنه يمكن للجماعات الاقليمية أن تبادر بإجراءات تجعله مقابل ثمن.
تحدد كفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

القسم الثاني

أحكام خاصة مطبقة على الراجلين

المادة 34: يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض.
يمنع كل استعمال آخر للأرصفة يعيق حركة المارة.

المادة 35: يجب على الراجلين عند عبور وسط الطريق التأكد مسبقا من عدم وجود أي خطر داهم، والأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة وسرعتها، واستعمال الممرات المخصصة لهم والمسماة «ممر الراجلين»، وذلك كلما وجدت هذه الممرات على مسافة أقل من 30 مترا.
يجب عبور وسط الطريق على خط مستقيم، أي تعامديا محور وسط الطريق.

يمنع على الراجلين التوقف في وسط الطريق.
المادة 36: عندما يستحيل عبور وسط الطريق من طرف الراجلين أو يشكل خطرا، بسبب الأشغال وتهيئة الطريق، يجب اتخاذ التدابير اللازمة لتمكين الراجلين من ممرات بديلة ملائمة ومؤمنة.

المادة 37: خارج المجمععات السكنية، يجب على الراجلين في اتجاه سيرهم، اتخاذ الجهة اليسرى لوسط الطريق إذا كان ذلك لا يضر بأمنهم.
يجب أن يشار لكل سرب أو فرقة أو جماعة من الراجلين تسير كقافلة على وسط الطريق، عند حلول الظلام وأثناء النهار إذا اقتضت الظروف ذلك، خصوصا حين انتشار الضباب، بواسطة وضع إشارة ضوئية بيضاء في الأمام وإشارة ضوئية حمراء في الخلف.

من سرعة مركبته، أو السير بدون سبب بسرعة منخفضة جدا شريطة أن لا يؤدي ذلك إلى عرقلة سيولة حركة المرور.

يمكن التنصيص على حد أدنى لسرعة السيارات في الطرق السريعة للسيارات عن طريق التنظيم.
المادة 25: تحدد السرعة وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

ترتب السرعات القصوى المسموح بها حسب الأخطار المرتبطة بكل صنف من الطريق، ونوع المركبة وسيولة الحركة المسجلة عادة على المسلك العمومي.

المادة 26: يجب أن يتم التقاطع والتجاوز وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 27: يحدد تنظيم استعمال الممهلات والشروط المتعلقة بوضعها وأماكنها عن طريق التنظيم.

المادة 28: يجب التنبيه إلى وجود الخطوط الحديدية المحاذية للطريق أو التي تقطعه، بواسطة وضع إشارة ملائمة.

يقع هذا الواجب على عاتق مستغل الخط الحديدي.

تحضى بأسبقية المرور الآليات والمركبات التي تسير على الخطوط الحديدية.

يتعين على المستعملين الآخرين الذين يعبرون هذه الخطوط، أن يلتزموا الحيطة والحذر وألا يشكوا في أي حال من الأحوال عائقا يعيق مرور الآليات والمركبات التي خصصت لها هذه الخطوط.

المادة 29: يجب أن تتوفر المركبات على أنظمة وأجهزة إنارة وإشارة ملائمة.

المادة 30: يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التصنت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة السير.

المادة 31: يقتصر استعمال المنبهات الصوتية في حالات الضرورة لوجود خطر فوري.

غير أنه يمكن منع استعمالها بواسطة وضع إشارة ملائمة.

المادة 32: يرخص التوقف والوقوف في المسالك العمومية ويمنع حسب الحالة، بواسطة إشارات

كاف نحو الأمام وإلى الخلف وكذا نحو اليمين واليسار، حتى تتسنى له السياقة في أمان.

المادة 47: يجب أن يكون الزجاج كله بما فيه الزجاج الأمامي الواقي من مادة شفافة، ومطابقاً للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 48: يمنع إلصاق شريط بلاستيكي أو استعمال أي طريقة أخرى تعتم زجاج المركبة.

المادة 49: يجب أن تكون كل مركبة نقل البضائع يفوق وزنها الإجمالي مع الحمولة 3500 كلغ، وكل مركبة نقل الأشخاص تشتمل على أكثر من خمسة عشر (15) مقعداً، مجهزة بجهاز مراقبة وتسجيل السرعة.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 50: ينبغي أن يكون لكل مركبة رقم تسجيل، وأن تتوفر على الرخص والوثائق الإدارية اللازمة لسيرها وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 51: يجب أن تتوفر كل مركبة على لوحة تسجيل.

تحدد مواصفات لوحات التسجيل وشروط وكفاءات صنعها وتركيبها عن طريق التنظيم.

المادة 52: يخضع تحويل ملكية المركبة أو إتلافها إلى تصريح.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 53: يجب أن تحمل مركبات المعاقين والمعطوبين إشارة ملائمة.

المادة 54: تحدث بطاقة وطنية لبطاقات تسجيل المركبات تدعى «بطاقات رمادية».

تحدد شروط وكفاءات مسك هذه البطاقة عن طرق التنظيم.

الفصل الرابع

تكوين السائقين

المادة 55: تسلم رخصة السياقة كما هو منصوص عليها في المادة 8 أعلاه للمترشح الذي

يجب أن يحمل هاتين الإشارتين الضوئيتين، عضوان من هذه القافلة يسير كل منهما على بعد 10 أمتار من مقدمتها و 10 أمتار من مؤخرتها.

المادة 38: في حالة انعدام الإشارات الضوئية، يلزم السائقون بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرات.

عند الاقتراب من الممرات المخصصة للراجلين، يجب على السائقين الامتناع عن تجاوز السيارات، دون التأكد من عدم وجود أحد الراجلين في هذا الممر.

المادة 39: يمنع على كل سائق التوقف أو الوقوف على ممر مخصص للراجلين.

المادة 40: إذا كانت حظائر وقوف المركبات مقامة على الأرصفة أو على الأشرطة الترابية، يجب على السائقين عند مرورهم عليها، السير بسرعة جد منخفضة مع أخذ كل الاحتياطات من أجل عدم الإضرار بالراجلين.

الفصل الثالث

الشروط الإدارية وقواعد مطابقة

المركبات وتجهيزاتها

المادة 41: لا تقبل أية مركبة للسير إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية سارية المفعول.

المادة 42: عملاً بالمادة 7 أعلاه، تخضع السيارات قبل وضعها للسير لأول مرة، للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية ولأحكام التنظيمية.

المادة 43: المراقبة التقنية للسيارات إجبارية. يحدد تنظيم هذه المراقبة وكفاءات ممارستها عن طريق التنظيم.

المادة 44: يجب أن تستجيب كل تجهيزات وهياكل المركبات للمقاييس الأمنية المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 45: لا يجوز أن تتجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها السيارات وكذا الضجيج الذي تحدثه، المستويات المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 46: يجب أن تتوفر كل مركبة على تجهيزات تسمح للسائق أن يكون له مجال رؤية

الدولة بما يأتي:

- تربية وإعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية بضمان أمنه،
- التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية والأمن في الطرق،
- الحراسة والمراقبة الدائمتين لحركة المرور في الطرق من طرف المصالح المؤهلة،
- التهيئة الملائمة للمنشآت القاعدية للطرق،
- وضع التجهيزات الأمنية في الطرق وصيانتها بصفة دائمة،
- تشجيع نشاط الحركة الجمعوية،
- السهر على تطبيق المراقبة التقنية للمركبات.

المادة 64: يحدث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن في الطرق.

يوضع هذا المركز تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل.

يمكن أن تنشأ هيئات تكلف بمتابعة بتطبيق أحكام هذا القانون.

تحدد كفايات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

الفصل السادس: المخالفات والعقوبات

القسم الأول: العقوبات الخاصة بمخالفة

القواعد المتعلقة بسياسة المركبات والحيوانات

المادة 65: يعاقب طبقاً لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله وعدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطريق.

المادة 66: يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 67: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهراً وبغرامة من 5000 إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص

أجرى بنجاح الامتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة المركبات.

تحدد شروط الالتحاق بالامتحانات المذكورة أعلاه، وتجديد رخصة السياقة عن طريق التنظيم.

المادة 56: يكون الفحص الطبي الدوري إجبارياً لكل السائقين، ويتم وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 57: يلحق تعليم سياقة السيارة بمقابل مالي في مؤسسات التكوين المعتمدة.

تنظم وتراقب هذه المؤسسات وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 58: يرخص تعليم سياقة السيارة بدون مقابل مالي بالنسبة للأصناف «أ، 1 أ و ب» من رخصة السياقة، وفقاً للكيفيات المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 59: تتولى المؤسسات المعتمدة، التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة للنقل العمومي للأشخاص والبضائع والمواد الخطيرة.

تحدد شروط وكيفيات اعتماد هذه المؤسسات عن طريق التنظيم.

المادة 60: يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق، إجبارياً في المؤسسات المدرسية.

تحدد كفايات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 61: يحدث مركز وطني لرخص السياقة. يقوم المركز الوطني لرخص السياقة بتأطير نشاطات تعليم سياقة السيارة وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

يحدد تنظيم وسير هذا المركز عن طريق التنظيم.

المادة 62: تحدث بطاقة وطنية لرخص السياقة. تحدد شروط وكيفيات مسك هذه البطاقة عن طريق التنظيم.

الفصل الخامس

أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور

المادة 63: في إطار تطبيق المادة 4 المتعلقة بترقية السياسة الخاصة بالوقاية في الطرق، تتكفل

والمنصوص عليها في هذا القانون.
 في حالة العود، تضاعف العقوبة.
المادة 71: يعاقب بغرامة من 800 إلى 1500 دج كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي:
 1- الحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة والحد من السرعة في بعض مخارج الطرق وبكل صنف مركبة.
 2- التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.
 3- التقاطع والتجاوز.
 4- إشارات الأمر بالتوقف التام.
 5- منع المرور أو تقييده في بعض الاتجاهات بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
 6- حالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور الخطوط الحديدية الواقعة على الطريق.
 7- التوقف أو الوقوف الخطيرين.
 8- شد حزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الأمامية للمركبة إذا كانت مزودة بهذا الجهاز.
 9- الارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والراكبين.
 10- القواعد المنظمة لحركة مرور الراجلين لاسيما عند مرورهم في الممرات الخاصة بالراجلين.
 في حالة العود، تضاعف العقوبة.
المادة 72: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي:
 1- اتجاهات المرور الإلزامية.
 2- تقاطع الطرق وأسبقية المرور.
 3- استعمال أجهزة الإنارة والإشارة.
 4- حركة السياقة الممنوعة في الطرق السريعة للسيارات والطرق السريعة، والمكوث على الشريط الأرضي الوسطى الفاصل بين أوساط الطرق المكونة للطريق السريع للسيارات والطريق السريع والسير إلى الورا والتراجع أو استعمال الشريط الوسيط الفاصل.
 5- السير على الخط المتواصل أو اجتيازه، عندما يكون هذا الخط منفردا أو مزدوجا مع الخط

يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل، وفقا لما هو منصوص عليه في هذا القانون، وهو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد على 0.10غ في الألف.
 تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.
المادة 68: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 5000 إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل سائق مركبة رفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.
المادة 69: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 5000 إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل سائق مركبة يعلم بأن هذه المركبة قد ارتكب بها حادث أو تسبب في ارتكابه دون أن يتوقف محاولا بذلك الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي يمكن أن تلقى على عاتقه من جراء هذا الحادث، دون المساس بالعقوبات المتعلقة بالجرائم أو الجنح المرتكبة.

وفي حالة ما إذا ارتكب هذا السائق في نفس الظروف جريمة الجرح أو القتل الخطأ، يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.
المادة 70: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر، وبغرامة من 1500 إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل سائق لا يمتثل عمدا لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المشار إليهم في المادة 130 من هذا القانون المكلفين بمعاينة المخالفات والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المفروضة والمتعلقة بالمركبة أو الشخص،

المادة 74: دون المساس بالعقوبات المتعلقة بسحب رخصة السياقة وعندما تعين المخالفة بتجهيزات ملائمة معتمدة من السلطات المختصة، يعاقب بغرامة مالية من 5000 إلى 10.000 دج كل شخص تجاوز ب:

40 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السريع للسيارات والطريق السريع.

- 30 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها خارج المجمع السكاني.

- 20 كلم/سا الساعة القانونية المرخص بها داخل المجمع السكاني.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 75: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج، كل شخص يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي يعبر سطحها خط حديدي أو سير المركبات غير مرخص لها بذلك على السكك الحديدية.

في حالة العود، يرفع مبلغ الغرامة إلى 10.000 دج.

المادة 76: يعاقب بغرامة من 800 إلى 1500 دج، كل سائق يستعمل أثناء سير المركبة الهاتف المحمول أو يرتدي خوذة التصنت الإذاعي والسمعي.

في حالة وقوع حادث جسماني أدى إلى الجرح أو نتج عنه القتل الخطأ وثبت بوسائل ملائمة أن السائق كان مستعملاً للأجهزة المذكورة في الفقرة السابقة حال وقوع الحادث، يعاقب بغرامة من 5000 إلى 50.000 دج وبالحبس من ثلاث (3) أشهر إلى ثلاث (3) سنوات أو بإحدى هاتين العقوبتين. في حالة العود، تضاعف العقوبة.

القسم الثاني

العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة

باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور

المادة 77: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل سائق يعبر بعض أجزاء الطرق غير الصالحة للسير بسبب رداءة الطقس أو الأشغال المنبه عليها بإشارات نظامية أو يعبر بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.

المتقاطع عندما تكون هذه الحركة ممنوعة.

6 - التغيير الخطير للاتجاه دون تأكد السائق من عدم خطورة هذه الحركة على المستعملين الآخرين وبدون تنبيههم عن رغبته في تغيير الاتجاه.

7 - زيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.

8 - سير أو وقوف مركبة في وسط الطريق ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، إذا كانت هذه المركبة بدون إنارة ولا تحمل إشارة.

9 - منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور، بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها 7 أمتار وذات وزن إجمالي للحمولة يفوق طنين (2).

10 - منع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 73: يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج كل شخص يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي:

(1) - سرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو بدون نصف مقطورة،

(2) - استعمال المنبهات،

(3) - عدد الحيوانات المقرونة،

(4) - الإلتزام بتشغيل ضوء أو المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات.

(5) - الوقوف التعسفي المؤدي إلى التوقف أو الوقوف المعيق، عندما ترتكب المخالفة في أوساط الطريق أو المسالك أو الدروب أو شرطة الطريق أو الأرصفة أو حافة الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي والمركبات الأخرى المرخص لها بذلك خصيصاً، لمرور الراجلين.

(6) - المرور في وسط الطريق أو المسالك أو الدروب أو شرطة الطريق أو الأرصفة أو حافة الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي والمركبات الأخرى المرخص لها بذلك خصيصاً، ولمرور الراجلين.

مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو علامة لا تتطابق مع نوع هذه المركبة أو الصفة الخاصة بالمنتفع بها.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

فضلا عن ذلك، يمكن المحكمة الحكم بمصادرة العتاد المستعمل لصنع لوحات التسجيل والمركبة.

المادة 85: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي:

1- وزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك وشكلها وحالتها وشروط استعمالها.
2- مكابح المركبات المخصصة للنقل الجماعي للأشخاص والبضائع التي يزيد وزن حمولتها المرخص به عن 3500 كلغ.

3 - معيار المركبات، وتركيب أجهزة الإنارة والإشارة للمركبات.

4 - الحمولة القصوى لكل محور.

ينبغي الأمر بتوقيف المركبة طبقاً لأحكام المادة 121 من هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 86: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل من يخالف أحكام المادة 16 أعلاه، دون المساس بالتوقيف الفوري للمركبة إلى غاية مطابقتها للأحكام التشريعية والتنظيمية.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 87: يعاقب بغرامة من 800 إلى 1500 دج كل سائق يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بتركيب جهاز المراقبة الذي يسمح بتسجيل السرعة ومواصفاته وصيانته.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 88: يعاقب بغرامة من 800 إلى 1500 دج كل سائق يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بمكابح المركبات في غير الحالات المحددة في المادة 85 أعلاه ومقاسات لوحات التسجيل والتجهيزات وإشارة النقل الاستثنائي ومؤشرات السرعة وربط المقطورات، ونصف المقطورات.

وفي جميع الحالات، يمكن أن يؤمر بتوقيف المركبة طبقاً لأحكام المادة 121 من هذا القانون.

في حالة العود، يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى شهرين (2) وتضاعف الغرامة أو يعاقب بإحدى هاتين العقوبتين.

المادة 78: يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج كل من يقوم بتنظيم سباقات العدو أو سباقات المركبات ذات محرك أو سباقات الدراجات العادية والدراجات النارية بدون ترخيص من السلطة المختصة.

المادة 79: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج، منظمو السباقات المذكورة في المادة 15 أعلاه الذين خالفوا الأحكام سارية المفعول، رغم حصولهم على الرخصة.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 80: يعاقب طبقاً للأحكام المنصوص عليها في المادة 408 من قانون العقوبات، كل من يضع أو يحال وضع على مسلك مفتوح لحركة المرور أو على حافته المباشرة قصد عرقلة حركة المرور، شيئاً من شأنه إعاقة سير المركبات.

المادة 81: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل مستعمل طريق تسبب في إلحاق ضرر بالمسلك العمومي أو ملحقاته، نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله.

المادة 82: يعاقب بغرامة من 5000 إلى 10.000 دج كل من قام بأشغال أحدثت ضرراً بالمسلك العمومي نتيجة حفر لتوصيل المياه أو الغاز أو التطهير دون إصلاحها.

القسم الثالث

العقوبات الخاصة بالمخالفات

المتعلقة بالمركبات وتجهيزاتها

المادة 83: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل شخص يقود في المسالك المفتوحة للسيير، مركبة ذات محرك أو مقطورة دون أن تكون هذه المركبة حاملة للوحتي التسجيل.

المادة 84: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يضع للسيير

المركبة.

المادة 96: خلافا لأحكام المادة 12 أعلاه، يتحمل صاحب بطاقة تسجيل المركبة المسؤولية المدنية عن مخالفة التنظيم المتعلق بوقوف المركبات، والتي يترتب عليها وحدها دفع غرامة، إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة أو قدم معلومات تمكن من اكتشاف المرتكب الحقيقي للمخالفة.

في حالة تأجير المركبة للغير، تقع المسؤولية ضمن الشروط نفسها، على عاتق المستأجر.

وعندما تكون بطاقة تسجيل المركبة باسم شخص معنوي، تقع المسؤولية المدنية المنصوص عليه في الفقرة الأولى، ضمن الشروط نفسها على عاتق الممثل الشرعي لهذا الشخص المعنوي.

المادة 97: يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا وبإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع آلة أو تجهيز مركبة غير معتمد، وذلك عندما يكون الاعتماد قد فرضهما التشريع والتنظيم المعمول بهما.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 98: يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج كل شخص يستخدم آلة أو تجهيزا لمركبة غير مطابق للأحكام التشريعية والتنظيمية.

المادة 99: يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع مركبة أو عنصرا من عناصرها خلافا للأحكام التنظيمية المتعلقة باستلامها التقني، وذلك دون المساس عند الإقتضاء بالغاء محضر الاستلام التقني.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

ويمكن مصادرة المركبة أو عنصر من عناصرها المخالفة للأحكام المتعلقة باستلامها.

المادة 100: دون المساس بالعقوبات المنصوص عليها في المادتين 108 و 111 أدناه، يعاقب بالحبس من ثمانية (8) أيام إلى شهر (1)، وبغرامة من 1500 إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 89: يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج كل من خالف الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة ومكابح الدراجات غير المزودة بمحرك.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 90: يعاقب بغرامة من 800 إلى 1500 دج كل سائق يخالف أحكام المواد 45 و 47 و 48 من هذا القانون، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة إلى غاية جعلها مطابقة للأحكام التشريعية والتنظيمية.

المادة 91: يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج كل سائق يضع للسير مركبة دون أن تكون مزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف مثلما هو منصوص عليه في المادة 46 من هذا القانون.

القسم الرابع

العقوبات الخاصة بالمخالفات

للأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية

وقواعد تطابق المركبات

المادة 92: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من خالف أحكام المادة 50 أعلاه والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقها.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 93: يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج كل سائق يخالف أحكام هذا القانون المتعلقة بتقديم الوثائق الخاصة بالمركبة ورخصة السياقة و/أو الشهادة المهنية التي تسمح له بقيادة المركبة المعنية.

المادة 94: يعاقب بغرامة من 800 إلى 1500 دج كل شخص يخالف أحكام المادة 52 أعلاه والآجال المنصوص عليها في الأحكام التنظيمية المتعلقة ببيع المركبات أو إتلافها واسترجاع بطاقة التسجيل، وتغيير مقر إقامة أي صاحب سيارة أو مقطورة أو نصف مقطورة يزيد وزنها الإجمالي بالحمولة على 500 كلغ.

المادة 95: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل شخص لم يصرح بالتغييرات التي أجراها على

تبليغ قرار صادر بشأنه ويتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة، ويرفض تسليم الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار.

المادة 106: يعاقب كل شخص يحصل على رخصة سياقة أو يحاول الحصول عليها بواسطة تصريح كاذب طبقاً لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات.

المادة 107: يعاقب بغرامة من 800 إلى 1500 دج كل سائق يستمر في السياقة، دون أن يقوم بالفحص الطبي على نحو ماهو منصوص عليه في المادة 56 من هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 108: يجوز للوالي عندما يحال عليه محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 111 أعلاه، إذا رأى من غير الواجب حفظ الملف، أن يصدر بصفة مؤقتة وبعد أخذ رأي اللجنة الخاصة قرار تعليق رخصة السياقة أو منع اجتياز امتحانها عندما يكون السائق المعني غير متحصل عليها.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 109: لا يمكن أن تتجاوز مدة التعليق أو منع تسليم رخصة السياقة سنة واحدة في الحالات المنصوص عليها في المادة 111 أدناه.

ترفع هذه المدة إلى سنتين (2) في حالة ارتكاب جريمة الجرح أو القتل الخطأ والتي قد تؤدي إلى العجز الكلي للشخص عن العمل.

لا يمكن أن تتجاوز مدة التعليق ثلاثة (3) أشهر بالنسبة لمرتكب إحدى المخالفات المنصوص عليها في الفقرات 2 و 4 و 6 من المادة 71 والفقرات 1 و 2 و 4 من المادة 72 أعلاه والمادة 103.

يبطل مفعول القرار الذي يصدره الوالي بتعليق رخصة السياقة، أو منع الحصول عليها مهما كانت المدة تطبيقاً لهذه الأحكام، عندما يصبح القرار القضائي الذي ينص على إجراء تقييد حق السياقة، نهائياً.

تبطل الإجراءات الإدارية المنصوص عليها في هذه المادة في حالة إصدار أمر بأن لا وجه للمتابعة

يعرض للبيع أو يبيع أو يجوز أو يستعمل أو يكيف أو يضع أو يركب أو ينقل بأية صفة كانت جهازاً أو آلة مخصصة إما للكشف عن الأدوات المستعملة لمعاينة مخالفات التشريع أو التنظيم المتعلق بمرور السيارات، وإما للتشويش على سيرها. يصادر هذا الجهاز أو هذه الآلة.

القسم الخامس

العقوبات الخاصة بالمخالفات

المتعلقة برخص السياقة

المادة 101: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة (1) وبغرامة من 1500 إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون متحصلاً على رخصة سياقة أو تكون غير موافقة لصنف المركبة المعتبرة.

المادة 102: يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج كل سائق تحصل على رخصة سياقة منذ أقل من سنتين، ولم يضع الإشارة الملائمة.

المادة 103: يعاقب بغرامة من 800 إلى 1500 دج كل سائق تحصل على رخصة سياقة منذ أقل من سنتين، وتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها لهذه الفئة من السائقين.

المادة 104: عندما يكون السائق غير حائز على الرخصة المقررة للمركبة التي حكم عليه نتيجة سياقتها بعقوبة قد تكون سبباً في تعليق أو إلغاء هذه الوثيقة، تستبدل هذه العقوبات بعقوبة تمنعه من الحصول على رخصة السياقة وتتراوح مدة العقوبة من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2).

في حالة العود، تضاعف المدة القصوى للعقوبة المنصوص عليها أعلاه.

المادة 105: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 1500 إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يستمر في قيادة مركبة ذات محرك يقتضي لأجل قيادتها وثيقة ما، رغم تبليغه القرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع تسليمها.

تطبق نفس العقوبات على كل شخص يستلم

أو حكم بالتسريح.
تحسم مدة التدابير الإدارية، عند الاقتضاء من مدة التدابير المماثلة الصادرة عن المحكمة.
المادة 110: يمكن أن يكون تعليق رخصة السياقة أو إلغاؤها وكذا منع تسليمها، من العقوبات التكميلية التي يمكن أن تحم بها الجهات القضائية المختصة. ويمكن الحكم بالتنفيذ المعجل لهذه العقوبات التكميلية كتدبير وقائي.

رخصة السياقة، ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائياً.
تحدد الشروط التي يتسنى بمقتضاها للسائق طلب رخصة سياقة جديدة عن طريق التنظيم.

القسم السادس

العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة

بتعليم سياقة المركبات ذات محرك

المادة 114: يعاقب بغرامة من 1000 دج إلى 5000 دج كل من خالف أحكام هذا القانون، والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه والمتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك.

المادة 111: يمكن أن تأمر الجهات القضائية المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة ثلاثة (3) سنوات في حالة إصدار حكم قضائي لارتكاب سائقي المركبات إحدى المخالفات الآتية:

في حالة العود، تضاعف العقوبة.
المادة 115: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل شخص يخالف الأحكام التنظيمية التي تنظم تعليم سياقة السيارة بدون مقابل مالي.

- السياقة في حالة سكر،
- سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات.

القسم السابع

المخالفات المتعلقة بالأحكام المشتركة

المادة 116: خلافاً لأحكام قانون العقوبات، يعتبر العود في ارتكاب المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق مستقلاً عن المكان الذي وقعت فيه المخالفة الأولى.

- جنحة الفرار،
- رفض الخضوع،
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة،
- عبور بعض الجسور محدودة الحمولة،
- استعمال أجهزة أو آلات مخصصة إما للكشف

عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة مرور السيارات، وإما للتشويش على سير الأدوات المستعملة لمعاينة تلك المخالفات.

تحدد كيفية إثبات العود في ارتكاب هذه المخالفات وفقاً لأحكام المواد من 655 إلى 665 من قانون الإجراءات الجزائية.

المادة 112: مع مراعاة أحكام المادتين 108 و 111 من هذا القانون، يقوم الأعوان المؤهلون بسحب رخصة السياقة فوراً لمدة لا تتجاوز خمسة عشر (15) يوماً في الحالات المنصوص عليها في المواد 65 و 66 و 67 و 69 من هذا القانون.

المادة 117: عندما يتعذر على مرتكب مخالفة خاصة بسلامة المرور في الطرق إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني، يمكن فيما عدا حالة دفع غرامة جزافية توقيف المركبة موضوع المخالفة إلى أن يودع لدى أحد محاسبي الخزينة كفالة يحدد وكيل الجمهورية مقدارها.

المادة 113: عندما يرتكب السائق مخالفة أدت إلى الجرح أو القتل الخطأ أثناء سياقة مركبة ذات محرك كان أحد الراجلين ضحية ذلك وعندما يكون هذا السائق قد حكم عليه بعقوبة تطبيقاً للمادتين 66 و 69 من هذا القانون والمادتين 288 و 289 من قانون العقوبات، يمكن الجهات القضائية المختصة الحكم بإلغاء رخصة السياقة.

وفي حالة عدم تقديم مرتكب المخالفة أيًا من هذين الضمانين، يمكن أن توضع المركبة في المحشر وأن تكون النفقات الناجمة عن ذلك على عاتقه.

المادة 118: كل شخص يخالف الأحكام الخاصة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بسلامة المرور في الطرق

يمكن الجهات القضائية المختصة ضمن الشروط نفسها المذكورة في الفقرة الأولى، إصدار حكم بإلغاء

المادة 123: عملا بالمادة 121، وبناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا، يمكن رجال الشرطة المرتردين البذلة وأعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونا لإثبات المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق بمحاضر، أن يقوموا في حال غياب السائق، بنقل المركبة بحضورهم إلى المحشر، وذلك باستعمال وسائل غير وسائل الدفع الذاتية التي تتوفر عليها المركبة.

المادة 124: لا يجوز أن تحسب المركبات التي لا تسمح حالتها بالسير حسب الشروط العادية للأمن من المحشر، إلا من قبل مصلحين يكلفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية. إذا حصل اختلاف عن حالة المركبة، يتم تعيين خبر حسب الشروط التي يحددها التنظيم. في حالة إثباته أن المركبة ليست في حالة تمكنها من السير حسب الشروط العادية لأمن، يحدد التصليحات الواجب القيام بها قبل تسليمها لصاحبها.

المادة 125: تعتبر مركبات مهجورة، المركبات التي تترك في المحشر بعد انقضاء أجل ستين (60) يوما ابتداء من إشعار صاحب المركبة بوجوب سحبها. وفي حالة ما إذا كانت المركبة موضوع رهن مسجل قانونا، يبلغ هذا الإشعار أيضا إلى الدائن الضامن.

وإذا تعذر التعرف على صاحب المركبة، يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة.

المادة 126: تسلم المركبات المهجورة حسب الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 125 أعلاه، أو المصرح بها كذلك بموجب حكم قضائي، إلى مصلحة أملاك الدولة قصد التصرف فيها وفقا للتنظيم المعمول به.

إذا لم تجد المركبات مقتنيا بعد الأجل المحدد من طرف كل والي ولاية، تسلم هذه المركبات للتدمير بمبادرة من السلطة الإدارية المختصة بسلطات سلامة المرور.

المادة 127: يتحمل مالك المركبة المهجورة مصاريف رفعها ووضعها في المحشر وإجراء الخبرة

والمعاقب عليها بغرامة يتجاوز حدها الأقصى 1500 دج يدفع في غضون ثلاثين (30) يوما التي تلي معاينة المخالفة غرامة جزافية.

في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية في الآجال المذكورة أعلاه، يرسل المحضر إلى الجهة القضائية المختصة.

في هذه الحالة، ترفع الغرامة إلى أقصى حد طبقا لأحكام المادة 120 أدناه.

المادة 119: لا يمكن تطبيق الإجراء المتعلق بالغرامة الجزافية في الحالات الآتية:

1- إذا كانت المخالفة المثبتة تعرض مرتكبها إما لعقوبة أخرى غير العقوبة المالية، وإما لتعويض عن الضرر المسبب للأشخاص أو الممتلكات.

2- في حالة المخالفات المتزامنة والتي لا يترتب على إحداها على الأقل تطبيق الإجراء المتعلق بالغرامة الجزافية.

المادة 120: تحدد قيمة الغرامة الجزافية على النحو الآتي:

- 200 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 300 دج.

- 300 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 800 دج.

- 800 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 1500 دج.

- 1500 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 5000 دج.

المادة 121: يمكن توقيف المركبات المخالفة لقواعد حركة المرور والوقوف المنصوص عليها في هذا القانون ووضعها في المحشر.

تحدد حالات وضع المركبة في المحشر وتوقيفها، وشروط ومدة ذلك عن طريق التنظيم.

المادة 122: يمكن للشخص المعني بالأمر أن يطعن في قرار وضع المركبة في المحشر، أمام وكيل الجمهورية الذي وقعت المخالفة في دائرة اختصاصه.

يمكن وكيل الجمهورية أن يؤكد الإجراء المتخذ أو يلغيه في أجل أقصاه خمسة (5) أيام.

ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي.
المادة 132: يمكن مهندسو وتقنيو الأشغال العمومية دون المساس بالحق المخول لجميع الموظفين والأعوان المذكورين في المادة 130 أعلاه، معاينة الأضرار التي تلحق بالمسالك العمومية، وإعداد محضر عن الأعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم.

المادة 133: يختص الأعوان المذكورون في المادة 130 أعلاه بمعاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون ونصوصه التطبيقية.
 أ) عند اقترانها بالمخالفات المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق،
 ب) عندما تكون مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسالك العمومية أو بجوارها، وينتج عنها أو يمكن أن ينتج عنها ضرر يضر بالاستغلال العادي لتلك الورشات المذكورة أو بحماية المستخدمين فيها.

المادة 134: يختص مفتشو النقل البري بمعاينة مخالفة أحكام الفقرتين 1 و 4 من المادة 85 أعلاه وإعداد محضر بذلك.

المادة 135: يؤدي الأعوان محررو المحاضر، من غير الضباط وأعوان الشرطة القضائية المذكورين في المادة 130 أعلاه اليمين أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم، هذا إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل.

تكون صيغة اليمين هي الآتية:

«أقسم بالله العلي العظيم بأن أتعهد بأن أقوم بأعمال وظيفتي بأمانة وأن أراعي كل الأحوال الواجبات التي تفرضها علي».

المادة 136: يكون للمحاضر المحررة تطبيقاً لأحكام هذا القانون قوة الثبوت مالم يثبت العكس.

المادة 137: تبلغ هذه المحاضر مباشرة ودون تأخير إلى وكيل الجمهورية، وترسل نسخة إلى الوالي عندما يحتمل أن يترتب عن المخالفة تعليق رخصة السياقة.

المادة 138: تحدث بطاقة وطنية للمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور في الطرق.
 تحدد مواصفات وشروط مسكها عن طريق التنظيم.

وبيعها أو تدميرها.

يوضع حاصل البيع بعد أن تخضع منه المصاريف المذكورة في الفقرة أعلاه، تحت تصرف المالك أو ذوي حقوقه، أو عند الإقتضاء، الدائن الضامن الذي يتمكن من إثبات حقوقه خلال أجل مدته سنتين (2).

عند انقضاء هذا الأجل، يعود هذا الحاصل إلى الدولة.

عندما يقل حاصل البيع عن مبلغ المصاريف المذكورة أعلاه، يبقى المالك مدينا بالفارق.

المادة 128: تسيج المحاضر المعينة قانوناً من طرف السلطات المحلية وتحرس ليلاً ونهاراً.

تكون الهيئة المكلفة بحراسة المركبات الموضوعة في المحشر مسؤولة عن الخسائر والسرقات وأضرار التلف التي تتعرض لها هذه المركبات.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 129: يعاقب طبقاً لأحكام المادة 350 من قانون العقوبات كل من حطم أو سرق أو أتلف أو حاول تحطيم أو سرقة أو إتلاف مركبة موضوعة في المحشر. وإذا كان الفاعل مسؤولاً عن الحظيرة تضاعف العقوبة.

الفصل السابع

الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات

الخاصة بسلامة المرور في الطرق

المادة 130: طبقاً لأحكام قانون الإجراءات الجزائية، تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه، بموجب محضر يحرر من طرف:

- 1- ضباط الشرطة القضائية.
- 2- الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني،
- 3- محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني.

المادة 131: يمكن مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيون للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما

الفصل الثامن**أحكام ختامية**

المادة 139: تلغى أحكام القانون رقم 87-09 المؤرخ في 11 جمادى الثاني عام 1407 الموافق 10 فبراير سنة 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

تبقى النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيق القانون المذكور أعلاه، سارية المفعول ما لم تكن مخالفة لهذا القانون خلال أجل لا يتجاوز أربعة وعشرين (24) شهرا.

المادة 140: ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في:

الموافق:

عبد العزيز بوتفليقة

<p>ثمن النسخة الواحدة 12 دج</p>	<p>الإدارة والتحرير مجلس الأمة، 07 شارع زيغود يوسف الجزائر 16000 الهاتف: 73.59.00 (021) الفاكس: 74.60.34 (021) رقم الحساب البريدي الجاري: 3220.16</p>
-------------------------------------	---

طبعت بمجلس الأمة يوم الخميس 11 جمادى الثانية 1422 هـ

الموافق 30 أوت 2001م

رقم الإيداع القانوني: 99 - 457 — ISSN 1112 - 2587