



République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche  
Scientifique



**Université Amar THELIDJI- Laghouat**

**FACULTÉ : Génie civil et Architecture.**

**DÉPARTEMENT : Architecture.**

## **MÉMOIRE DE MASTER**

**Présenté par : HASSEN Asma Habaib**

**DOMAINE : architecture**

**FILIERE : architecture**

**OPTION : Habitat et politique de la ville**

### **Thème**

**La requalification de l'entrée EST de la  
ville de Djelfa.**

#### **Jury de soutenance :**

<b>Nom et Prénom</b>	<b>Grade</b>	<b>qualité</b>
AASLI Saad	M.C.B	Président
BEN AARFA Kamel	M.C.B	Examineur1
SAAD SAOUD Wahid	M.A.A	Rapporteur
SALHI Ataf	M.A.A	Co-rapporteur

**Promotion : juin - 2020**

# Remerciements



**Après avoir rendu grâce à dieu le tout puissant de m'avoir donné le courage et la volonté de finir mon travail.**

**Ma profonde gratitude à mon cher encadrant  
Ms SAAD SAOUD Wahid pour son suivi et son énorme soutien  
et pour le temps qu'il a consacré et les précieuses informations et  
conseils.**

**Je tiens à remercier également Ms SALHI Ataf pour son aide et  
son encouragement permanent, je lui remercie vivement pour tout.**

**Profonds remerciements pour les membres de jury qui ont  
accepté d'évaluer ce travail.**

**Je tiens a remercié tous ceux qui de près ou de loin a participé à la  
rédaction de ce document, sans oublier tous les professeurs de  
primaire jusqu'à la remise de diplôme.**





# Dédicaces

**Je dédie ce modeste travail accompagné d'un profond amour**

**A mon très cher père**

**Mon support dans ma vie quoi que je fasse au que je dise, je ne saurai point te remercier comme il se doit, tu as toujours été à mes cotes pour me soutenir et m'encourager. Que ce travail traduit ma gratitude et mon affection.**

**A ma très chère mère**

**Celle qui m'a arrosé de tendresse et d'espoirs. A la source d'amour et de force pour affronter les différents obstacles...Ma mère.**

**A mes chers frères et ma jolie sœur**

**Ahmed, Aboubaker, Amira source de joie et de bonheur.**

**A toute ma grande famille**

**HASSEN et NAAS source d'espoir et de motivation.**

**Précisément AMITO Zineb qui ma soutenue et encouragée pondant tout mon cursus universitaire.**

**A tous mes amis**

**Source d'amitié et de la fraternité tout au long de mon cursus, Précisément Kiera et sa famille.**

***HASSEN Asma Habaib***



République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche  
Scientifique



## **Université Amar THELIDJI- Laghouat**

**FACULTE ou INSTITUT : GENIE CIVIL ET ARCHITECTURE**

**DEPARTEMENT : DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE**

---

### **RESUME DE MEMOIRE DE MASTER**

**Domaine :** Architecture

**Filière :** Architecture

**Option :** Habitat et politique de la ville

**Thème :** La requalification de l'entrée Est de la ville de Djelfa

**Présenté par :** HASSEN Asma Habaib

**Encadré par :** Mr SAAD SAOUD Wahid et Mr SALHI Ataf

#### **Résumé :**

Après les années 70 du vingtième siècle, Djelfa a connu des diverses transformations, tels que la croissance démographique, Les extensions anarchiques et non planifié, l'exode rural, le problème du foncier urbain, ces transformations ont nui à plusieurs aspects et ont provoqué la disparition et la perte de l'identité architecturale et urbanistique de la ville.

Ce travail vise à améliorer l'image de la ville et à lui créer une identité architecturale et urbaine à travers la requalification de l'entrée Est de la ville de Djelfa, par la transformation de la RN46 à un boulevard urbain et le réaménager et revivre les activités pastorales (agricoles) et commerciales de la vieille ville de manière contemporaine selon les principes du développement durable, aussi créer des nouveaux activités pour assurer l'équilibre fonctionnel ou niveau de l'entrée Est et les quartiers voisins.

#### **Mots clés :**

Requalification, la ville de Djelfa, entrée de la ville, agriculture urbaine, développement urbaine durable.



République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche  
Scientifique



**Université Amar THELIDJI- Laghouat**

**FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND ARCHITECTURE**

**DEPARTMENT : DEPARTMENT OF ARCHITECTURE**

---

## **SUMMARY OF MASTER MEMORY**

**Field** : Architecture

**Sector** : Architecture

**Option** : Housing and city policy

**Thème** : THE REQUALIFICATION OF THE EASTERN ENTRANCE TO THE CITY OF DJELFA.

**Prsented by** : HASSEN Asma Habaib

**Supervised by** : Mr SAAD SAOUD Wahid and Mr SALHI Ataf

### **Summary** :

After the 70s of the twentieth century, Djelfa underwent various transformations, such as population growth, anarchic and unplanned extensions, rural exodus, the problem of urban land, these transformations harmed many aspects and caused the disappearance and loss of the architectural and urban identity of the city.

This work aims to improve the image of the city and create an architectural and urban identity for it through the requalification of the eastern entrance to the city of Djelfa, by transforming the RN46 into an urban boulevard and redeveloping it and reviving it. The pastoral (agricultural) and commercial activities of the old town in a contemporary way according to the principles of sustainable development, also create new activities to ensure the functional equilibrium or level of the eastern entrance and the neighboring districts.

### **Keywords** :

Requalification, the city of Djelfa, entry to the city, urbain agriculture, sustainable urbain development.



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي البحث العلمي



جامعة علمي لآعواط – الأاعواط

كلية/معهد: الهندسة المدنية والهندسة المعمارية

قسم: العمارة

## ملخص مذكرة الماسر

الميدان: عمارة

الشعبية: الهندسة المعمارية

الرخصص: السكن وسياسة المدينة

عنوان المذكرة: إعادة اعتبار المدخل الشرقي لمدينة الجلفة

تقديم الطالبة: حسن أسماء حبابب

الأستاذ المؤطر: الأستاذ سعد سعود وحيد والأستاذ صالح عايط

### ملخص:

بعد السبعينيات من القرن العشرين، مرر الجلفة برحولات مختلفة مثل النمو الديموغرافي، التوسع الفوضوي وغير المخطط له، والنزوح الريفي، ومشكلة الأراضي الحضرية هذه التحولات اضرر بجوانب عديدة من المدينة وتسبب في اختفاء هويتها المعمارية والعمرانية.

يهدف هذا العمل إلى تحسين صورة المدينة وخلق هوية معمارية وعمرانية لها من خلال إعادة الاعتبار للمدخل الشرقي لمدينة الجلفة، من خلال تحويل الطريق الوطني 46 إلى نهج حضري وإعادة تهيئته وإحياء الأنشطة الرعوية (الزراعية) والتجارية للبلدة القديمة بطريقة معاصرة وفق مبادئ التنمية المستدامة، وقمنا بإنشاء أنشطة جديدة لضمان التوازن الوظيفي على مستوى المدخل الشرقي والمناطق المجاورة.

### الكلمات المفتاحية:

إعادة الاعتبار، مدينة الجلفة، مدخل المدينة، الزراعة الحضرية، التنمية الحضرية المستدامة.

## Table des matières

CHAPITRE INTRODUCTIF .....	1
Introduction générale : .....	2
1. Problématique : .....	2
2. L'hypothèse de la recherche : .....	3
3. Critère de choix du site : .....	3
4. L'objectif de l'étude : .....	4
5. Structure du mémoire : .....	4
APPROCHE THEORIQUE : .....	5
Introduction : .....	6
1 Définition Des Concepts : .....	6
<b>1.1</b> Interventions urbaines : .....	6
1.1.1 Requalification urbaine .....	6
1.1.2 Le renouvellement urbain.....	8
1.2 La ville : .....	10
1.2.1 Définition de la ville : .....	10
1.2.2 Définition de l'entrée de la ville : .....	11
1.2.3 Développement historique des entrées de la ville : .....	11
1.2.4 Types des entrées des villes : .....	13
1.2.5 Les éléments des entrées des villes .....	13
1.2.5 La façade urbaine : .....	14
1.2.6 Le centre et la centralité dans la ville: .....	15
1.3 Développement urbain durable : .....	16
1.3.1 Définition : .....	16
1.3.2 Les trois piliers du développement durable : .....	17

1.3.3	Les principes du développement durable : .....	18
1.3.4	Les objectifs du développement durable : .....	18
2	Analyse des exemples : .....	19
2.1	Exemple 1 : Elaboration plu du Neuilly plaisance .....	19
2.1.1	Présentation générale : .....	19
2.1.2	Fiche technique : .....	20
2.1.3	Objectifs et principes d'interventions : .....	20
2.1.4	Synthèse du <sup>1er</sup> exemple : .....	24
2.2	Exemple 2 : Requalification urbaine des quartiers des cannes et des salines.....	25
2.2.1	Présentation générale : .....	25
2.2.2	Fiche technique : .....	25
2.2.3	Objectifs et principes d'interventions : .....	26
2.3	Exemple 3 : Le boulevard urbain de Marche-en-Famenne : .....	28
2.3.1	Présentation générale : .....	28
2.3.2	Fiche technique : .....	28
2.3.3	Objectifs et principes d'interventions : .....	28
2.3.4	Parmes les projets réalisés : le projet de boulevard urbain.....	29
2.3.5	Synthèse de <sup>3eme</sup> exemple : .....	32
2.4	Tableaux des programmes : .....	33
2.5	Synthèse : .....	34
	Conclusion : .....	34
	APPROCHE CONTEXTUEL.....	36
	Introduction : .....	36
1.1	Présentation générale de la ville Djelfa : .....	36
1.1.1	Situation géographique : .....	36
1.1.2	Situation géographique de la commune : .....	36
1.1.3	Situation administrative : .....	36

1.2	Différentes phases de développement de la ville : .....	37
1.2.1	Période précoloniale : .....	37
1.2.2	Tissu urbain de la ville en (1850-1852) : .....	37
1.2.3	Tissu urbain de la ville en (1852-1883) : .....	38
1.2.4	Tissu urbain de la ville en (1883-1974) : .....	38
1.2.5	Tissu urbain de la ville en (1974-1990) : .....	39
1.2.6	Tissu urbain actuel : .....	39
1.3	Accessibilité et structure de la ville de Djelfa : .....	39
1.4	Les limites naturelles et artificielles : .....	40
1.4.1	Limites naturelles : .....	40
1.4.2	Limites artificielles : .....	40
1.5	Les contraintes sociales, économiques, urbanistiques et environnementaux : .....	41
1.5.1	Contraintes sociaux économiques : .....	41
1.5.2	Contraintes urbanistique : .....	41
1.5.3	Contraintes environnementaux : .....	41
1.6	Les centres d'activités dans la ville de Djelfa : .....	42
1.6.1	Centre d'activité commerciale : .....	42
1.6.2	Centre d'activité administrative : .....	42
1.7	Les atouts de la ville de Djelfa : .....	42
1.8	Le schéma des problèmes extraits de la lecture de la ville : .....	43
1.9	ANALYSE De L'AIRE D'ETUDE : .....	44
1.9.1	Subdivision des séquences : .....	44
1.9.2	La route RN46 (état de fait) : .....	45
1.9.3	Les défis constatés au niveau de la route RN46 : .....	47
1.9.4	Séquences du projet (état de fait) : .....	47
2	.....	49
	Conclusion : .....	51

APPROCHE CONCEPTUEL .....	36
Introduction : .....	53
1. La Programmation : .....	53
2. Les processus de la proposition urbaine : .....	54
2.1 Délimitation de l'entrée de la ville : .....	54
2.2 Création d'un boulevard urbaine : .....	54
2.3 Subdivision des séquences : .....	55
2.4 Le concept de la forme générale : .....	55
2.5 Logique d'implantation des équipements selon les séquences : .....	56
2.6 Intervention et actions entreprise : .....	57
2.6.1 Boulevard urbaine : .....	57
2.6.2 Séquence 01 : .....	58
2.6.3 Séquence 02 : .....	59
2.6.4 Séquence 03 : .....	61
2.6.5 Séquences 04 et 05 : .....	61
2.6.6 Le transport .....	62
2.7 Les vues 3D : .....	64
CONCLUSION GENERALE .....	85
Conclusion générale : .....	85
BIBLIOGRAPHIE .....	85
Bibliographie .....	87
LES ANNEXES .....	89
.....	94

## Table des illustrations :

Figure 1 : entrée Gallo-romaine à Senlis, source : (PicClick® FR • Search eBay Faster, s.d.)	11
Figure 2: entrée de Fatiha à Caire dans la cité médiévale, source : (عمران, 2016).....	12
Figure 3: entrée à l'époque contemporaine, l'arc de triomphe, source : (PAILLET, s.d.).....	12
Figure 4: Bâb Charef à Djelfa, source : l'auteur .....	12
Figure 5: classement générale des entrées source : (الفيومي, 2008) traité par l'auteur .....	13
Figure 6: route verte, source : (Lawrence, 2015) .....	13
Figure 7: les espaces verts en ville. Source : (Abdallah.B, 2015).....	14
Figure 8: les panneaux d'affichage dans l'entrée de la ville, source : (panneau-d-affichage, s.d.) .....	14
Figure 9: façade urbaine, source : (CLAIRE & MICHEL DUPLAY, 1985).....	14
Figure 10: les éléments de la façade urbaine, source : (CLAIRE & MICHEL DUPLAY, 1985) .....	14
Figure 11: la façade urbaine d'Alger de fonction protectrice, source : (la façade urbaine d'Alger, s.d.).....	15
Figure 12: les piliers de développement durable.....	17
Figure 13 : schéma présente les exemples d'analyse. Source : l'auteur .....	19
Figure 14 : la situation de Neuilly-Plaisance .source : google earth pro vue satellitaire.....	19
Figure 15: l'axe est ouest de projet ; l'avenue du Maréchal source : (grandest un art de vivre, 2017),page 06 .....	20
Figure 16: 1ere séquence ; une entrée de ville structurant, source : (grandest un art de vivre, 2017), traité par l'auteur.....	20
Figure 17: les interventions appliquées sur la première séquence source : (grandest un art de vivre, 2017) page 10.....	21
Figure 18: légendes des interventions de la 1ere séquence, source : (grandest un art de vivre, 2017) Page 10.....	21
Figure 19: les interventions appliquées sur la deuxième séquence source : (grandest un art de vivre, 2017)page 14.....	21
Figure 20: La 2eme séquence de L'avenue du Maréchal, source : (grandest un art de vivre, 2017).....	22
Figure 21: légende des interventions de deuxième séquence.....	22

Figure 22: la troisième séquence de l'avenue du Marchal, source : (grandest un art de vivre, 2017) page : 06.....	22
Figure 23 : les interventions de 3eme séquence, source : (grandest un art de vivre, 2017).....	23
Figure 24: légende des interventions de 3eme séquence, source : (grandest un art de vivre, 2017) .....	23
Figure 25: les interventions de deuxième partie, source : (grandest un art de vivre, 2017) page27 .....	24
Figure 26: légende des interventions de 2eme partie, source : (grandest un art de vivre, 2017)page27 .....	24
Figure 28: situation des quartiers cannes et salines, source : Google maps.....	25
Figure 27: situation des quartiers cannes et salines, source : Google maps.....	25
Figure 29: quartier des cannes,.....	25
Figure 30 : les interventions sur le quartier des salines, source : (VILLE D'AJACCIO - DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES, 2015). .....	26
Figure 31: les interventions sur le quartier des cannes, source : (VILLE D'AJACCIO - DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES, 2015). .....	27
Figure 32: plan de situation de marche en Famenne, source : Google maps 13/12/2019, traité par l'auteur. ....	28
Figure 33 : vue aérienne de marche en Famenne, source : Google maps, les grands pôles dominants, traité par l'auteur.....	28
Figure 34: situation des commerciaux et des rues commerciales et des administrations et loisirs, source : (Laura Campeny) page 11 .....	29
Figure 35: Localisation des 2 types de tracé de trafic routier, source : (Laura Campeny) page 29.....	30
Figure 36: le 2eme type de tracé, source : (Laura Campeny) page : 30.....	30
Figure 37: le 1er type de tracé, source : (Laura Campeny) page : 29 .....	30
Figure 38: plan nouvel présente boulevard de midi, source : (Laura Campeny) page 30, traité par l'auteur .....	31
Figure 39: plan nouvel présente carrefour veille route de Liège, source : (Laura Campeny) page32, traité par l'auteur.....	31
Figure 40: carte reprenant les grands projets prévus le long de boulevard, source : (Laura Campeny), page32 traité par l'auteur .....	32

<b>Figure 41 : les paramètres du développement urbain durable dans les exemples. Source : l'auteur</b> .....	34
Figure 42: situation de la wilaya de Djelfa par rapport l'Algérie, source : édition cartographique CUD2007 .....	36
Figure 43: situation de la ville de Djelfa, source : urbatia Djelfa 2019. ....	36
Figure 44: Djelfa précoloniale Source : plan cadastral de la ville de Djelfa.....	37
Figure 45 : Site de la Ville de Djelfa avant 1830 Source : plan cadastral de la ville de Djelfa. ....	37
Figure 46 : le tissu urbain entre 1852-1900, source : plan cadastral de la ville de Djelfa. ....	37
Figure 47:1 <sup>er</sup> tissu urbain de la Ville de Djelfa source : plan cadastral de la ville de Djelfa... ..	37
Figure 48: photos présentes la place du marché, source : séminaire sur la ville de Djelfa 14/09/2019.....	38
Figure 49: la ville entre 1900-1954, source : plan cadastral de la ville de Djelfa.....	38
Figure 50 : La création du village coloniale, source : séminaire sur la ville de Djelfa, traité par l'auteur. ....	38
Figure 51 : Djelfa entre 1962-1975, source : plan cadastral de la ville de Djelfa.....	38
Figure 52: la ville de Djelfa en 1962 source : plan cadastral de la ville de Djelfa.....	38
Figure 53: PDAU de la ville de Djelfa source : urbatia Djelfa .....	39
Figure 54: tissu urbain actuel, source : urbatia Djelfa.....	39
Figure 55: Réseau voirie de la ville de Djelfa, traité pat l'auteur. ....	39
Figure 56: les limites naturelles et artificielles de la commune de Djelfa source : Google erth traité pat l'auteur. ....	40
Figure 57 : le centre-ville de Djelfa, source : Djelfa info 21/12/2019. ....	41
Figure 58: développement d'urbanisation de la ville de Djelfa, source : urbatia Djelfa traité pat l'auteur. ....	41
Figure 59: les bidonvilles dans la ville de Djelfa. ....	41
Figure 60: Jeter des déchets dans l'oued mellah .....	42
Figure 61: les centres d'activités dans la ville de Djelfa, source : traité pat l'auteur.....	42
Figure 62: schéma des problèmes extraits de la lecture de la ville de Djelfa.source :l'auteur. ....	43
Figure 63: limites de site, source : Google erth traité pat l'auteur. ....	44
Figure 64: les 5 séquences proposées de projet, source : Google erth pro 2020 traité par l'autour. ....	44
Figure 65: le site d'étude, l'entrée est de la ville source : traité pat l'auteur. ....	44

Figure 66: image présente la RN46 entre l'entrée est de la ville et le champ de course, source : Google Erth 2020 traité par l'auteur .....	45
Figure 67: des façades dans le tracé 01 ; source : l'auteur.....	45
Figure 68: des façades dans le tracé 01 ; source : l'auteur.....	45
Figure 69: des façades dans le tracé 02 ; source : l'auteur.....	46
Figure 70: des façades dans le tracé 02 ; source : l'auteur.....	46
Figure 71: les démentions de tracé 01 de RN 46 ; source : Google erth pro 2020 traité par l'auteur .....	46
Figure 72: démentions de tracé 02 de RN 46 ; source : Google erth pro 2020 traité par l'auteur .....	47
Figure 73: séquence 1, source : Google erth pro 2019 traité pat l'auteur .....	48
Figure 74: quelque photo de 1ère séquence, source : l'auteur.....	48
Figure 75: quelque photo de 1ère séquence, source : l'auteur.....	48
Figure 76: quelque photo de 1ère séquence, source : l'auteur.....	48
Figure 77: quelque photo de 1ère séquence, source : l'auteur.....	48
Figure 78: séquence 2, source : Google erth pro 2019 traité pat l'auteur .....	48
Figure 79: quelque photo de 2eme séquence, source : l'auteur.....	49
Figure 80: quelque photo de 2eme séquence, source : l'auteur .....	49
Figure 81: quelque photo de 2eme séquence, source : l'auteur .....	49
Figure 82: quelque photo de 2eme séquence, source : l'auteur.....	49
Figure 83: séquence 3, source : Google erth pro 2019 traité pat l'auteur.....	49
Figure 84: quelque photo de 3eme séquence, source : l'auteur.....	49
Figure 85: quelque photo de 3eme séquence, source : l'auteur.....	49
Figure 86: quelque photo de 3eme séquence, source : l'auteur.....	49
Figure 87: quelque photo de 3eme séquence, source : l'auteur.....	49
Figure 88: séquence 4, source : Google erth pro 2019 traité pat l'auteur .....	50
Figure 89: quelque photo de 4eme séquence, source : l'auteur .....	50
Figure 90: quelque photo de 4eme séquence, source : l'auteur .....	50
Figure 91: quelque photo de 4eme séquence, source : l'auteur .....	50
Figure 92: quelque photo de 4eme séquence, source : l'auteur.....	50
Figure 93: séquence 5, source : Google erth pro 2019 traité pat l'auteur .....	51
Figure 94: délimitation de l'entrée de la ville, source : Google erth pro, traité par l'auteur.....	54
Figure 95: le boulevard urbain, source : Google erth pro, traité par l'auteur.....	54

Figure 96: la délimitation des séquences, source : Google earth pro traité par l'auteur.....	55
Figure 97: le pôle d'agriculture et le pôle commercial, source : Google earth pro traité par l'auteur. .....	55
Figure 98: le pôle sportif et le pôle d'affaire, source Google earth pro traité par l'auteur.....	55
Figure 99: l'articulation entre les pôles, source : Google earth pro traité par l'auteur .....	56
Figure 100: Logique d'implantation des équipements selon les séquences, source : Google earth pro traité par l'auteur.....	56
Figure 101: les opérations principales sur le Boulevard, source : l'auteur .....	57
Figure 102: Les équipements projetés dans la 1ère partie de 1 <sup>ère</sup> séquence 1. Source : l'auteur .....	58
Figure 103: Les équipements projetés dans la 2eme partie de 1 <sup>ère</sup> séquence 1. Source : l'auteur .....	58
Figure 104: Les équipements projetés dans la 3eme partie de 1 <sup>ère</sup> séquence 1. Source : l'auteur .....	59
Figure 105: Les équipements projetés dans la 1ère partie de 2eme séquence 1. Source : l'auteur .....	59
Figure 106: Les équipements projetés dans la 2eme partie de 2eme séquence 1. Source : l'auteur .....	60
Figure 107 : Les équipements projetés dans la 3eme partie de 2eme séquence 1. Source : l'auteur .....	60
Figure 108: Les équipements projetés dans la 3eme séquence 1. Source : l'auteur.....	61
Figure 109: Les équipements projetés dans la 4eme et 5eme séquence, Source : l'auteur .....	61
Figure 110: Les équipements projetés dans la 4eme et 5eme séquence, Source : l'auteur .....	62
Figure 111: circuit de tramway, source : l'auteur .....	62
Figure 112: plan d'aménagement générale de projet, source l'auteur .....	63
Figure 113 : circuit de vélo .source : l'auteur .....	63
Figure 114: vue générale sur le plan d'aménagement (le boulevard et les séquences). source : l'auteur .....	64
Figure 115: vue sur le boulevard .source :l'auteur .....	65
Figure 116: vue sur le jardin d'agriculture urbaine et de loisir. Source : l'auteur .....	66
Figure 117: vue sur le pôle d'affaire .source :l'auteur.....	67
Figure 118: vue sur le centre de loisirs pour enfant et les équipements de la façade urbaine et la 2eme séquence .source :l'auteur.....	68

Figure 119: vue sur l'habitat individuelle et semi collectif de 2eme séquence. Source : l'auteur .....	69
Figure 120: vue sur le jardin public et le pole commerciale .source : l'auteur .....	70
Figure 121: vue sur le boulevard et l'articulation entre le jardin public et le pole commerciale .source :l'auteur .....	71
Figure 122: vue sur le pole commerciale et le tour commerciale .source l'auteur.....	72
Figure 123: vue sur le complexe sportif et la fin de boulevard par l'élément de Reppert .source :l'auteur .....	73
Figure 124: vue sur l'hôtel et le tramway .source : l'auteur .....	74
Figure 125: vue sur le passage piéton .source: l'auteur .....	74
Figure 126: vue sur le centre d'information touristique et l'immeuble de burau.source : l'auteur .....	74
Figure 127: vue sur le centre commerciale .source : l'auteur .....	74
Figure 128: vue sur le centre commerciale .source :l'auteur .....	75
Figure 129: vue sur l'immeuble des bureaux et services .source :l'auteur.....	75
Figure 130: vue sur l'immeuble administratif .source :l'auteur .....	75
Figure 131: vue sur le passage piéton entre le pole commerciale et le jardin public .source :l'auteur .....	75
Figure 132: vue sur le parc relais .source :l'auteur .....	76
Figure 133: vue sur la station de maintenance et le parc relais et la gare routière .source : l'auteur .....	76
Figure 134: Vue sur les espaces réservés à l'agriculture urbaine. Source : l'auteur .....	76
Figure 135 : vue sur le jardin d'agriculture urbaine et de loisir. Source : l'auteur .....	76
Figure 136: vue sur le centre de formation agricole .source : l'auteur .....	77
Figure 137: vue sur les espaces de loisirs dans le jardin .source :l'auteur.....	77
Figure 138: vue sur le musée dans le jardin agricole .source :l'auteur .....	77
Figure 139: vue sur le centre de loisirs pour enfant .source :l'auteur .....	77
Figure 140: vue sur les sociétés dans le pôle d'affaire .source : l'auteur .....	78
Figure 141: vue sur la primaire .source :l'auteur .....	78
Figure 142: vue sur les sociétés dans le pôle d'affaire .source : l'auteur .....	78
Figure 143: vue sur la tour d'affaire et le centre d'affaire et la salle d'exposition .source : l'auteur .....	78
Figure 144: vue sur la polyclinique .source : l'auteur .....	79

Figure 145: vue sur l'hôpital anti cancer .source : l'auteur .....	79
Figure 146: vue sur la crèche .source : l'auteur .....	79
Figure 147: vue sur le palais de congrès .source : l'auteur .....	79
Figure 148: vue sur la bibliothèque .source : l'auteur .....	80
Figure 149: vue sur la mosquée .source : l'auteur .....	80
Figure 150: vue sur les sociétés dans le pôle d'affaire .source : l'auteur .....	80
Figure 151 : vue sur le marché couvert .source : l'auteur.....	80
Figure 152 : vue sur l'espace extérieur de l'habitat semi collectif et individuel .source : l'auteur .....	81
Figure 153: vue sur l'espace extérieur de l'habitat semi collectif et individuel .source : l'auteur .....	81
Figure 154 : vue sur l'espace extérieur de l'habitat semi collectif .source : l'auteur .....	81
Figure 155: vue sur l'espace extérieur de l'habitat semi collectif .source : l'auteur .....	81
Figure 156 : vue sur le pôle commercial .source : l'auteur.....	82
Figure 157: vue sur le jardin public .source : l'auteur .....	82
Figure 158: vue sur le passage piéton entre le pole commerciale et le jardin .source : l'auteur .....	82
Figure 159: vue sue le point de Reppert à la fin de boulevard .source : l'auteur .....	82
Figure 160: vue sur le plan d'aménagement Source : l'auteur.....	83

## Liste des tableaux

Tableau 1: tableau des programmes .source :l'auteur .....	33
Tableau 2: la situation et la longueur de la route RN46, source : l'auteur.....	45
Tableau 3: caractéristique de tracé 01, source : l'auteur.....	45
Tableau 4: caractéristique de tracé 01, source : l'auteur.....	46
Tableau 5: le programme proposé source : l'auteur.....	53



# **CHAPITRE INTRODUCTIF**

## Introduction générale :

L'Algérie a connu une urbanisation très accélérée depuis l'indépendance.

Cette urbanisation a un impact sur le déséquilibre de la population et l'économie et la création des nouveaux noyaux urbains, l'exode rural a également accéléré l'habitat précaire et non planifié, tous ces impacts nous donnent une image défigurée de la ville et non qualitatif de notre urbain. (l'habitat, 2018)

La politique de la ville créée pour réduire les inégalités entre territoires, elle traite tous les sujets quotidiens des habitants et intervient tous les secteurs de la ville pour faire des villes durables (ville de développement environnementale, économique et sociale) pour but d'améliorer le cadre de vie des citoyens.

Pour rendre la politique de la ville plus claire, plus lisible et plus efficace, elle a fait des lois touchant trois axes :

- Nouveaux programmes de cadre de vie et renouvellement urbain.
- Cohésion sociale.
- Développement économique et emploi.

Ces lois encouragent la participation des habitants pour rendre les villes et les quartiers écologique durable. (CGET, 2017)

Djelfa, une grande entité régionale, la capitale de la partie centrale des hauts plateaux en Algérie, elle a une position stratégique, elle représente un pôle d'attraction et un carrefour de transit entre le Nord et le Sud et entre l'Est et l'Ouest du pays.

Ville de naissance coloniale, fondée grâce aux activités pastorales et commerciales dotée d'un potentiel humain, naturel, et économique très important d'après le SNAT.

## 1. Problématique :

Comme toutes les villes algériennes, Djelfa a connu des diverses transformations tels que la croissance démographique (taux d'accroissement élevés 3.2%) ,1 090 578 habitants. (ONS, 2018) Les extensions anarchiques et non planifié après les années 70 du vingtième siècle, l'exode rural, le problème du foncier urbain, la saturation au centre-ville, la dégradation de cadre bâti, manque des équipements et des espaces de détente, manque de mobilité.

Ces transformations ont causé la disparition de l'image et l'identité de la ville.

Afin d'améliorer cette image, on a choisi de requalifier l'entrée EST, qui est la plus dynamique et la meilleure représentative de l'image de la ville de Djelfa, donc ;

Comment définir l'image de la ville de Djelfa à travers la requalification de l'entrée EST ?

Quelle sont les outils et les démarches qu'il faut les adapter pour réussir le projet ?

## 2. L'hypothèse de la recherche :

Afin de bien mener cette étude, il est indispensable de formuler une hypothèse qui constitue le début de cette investigation.

Alors cette recherche est fondée sur les hypothèses suivantes :

- L'application de l'opération de la requalification urbaine à base de l'exploitation de la position stratégique de l'entrée Est de la ville afin qu'elle résoudre les problèmes posés.
- Le réaménagement de la route de (Boutrifiss).
- La densification du quartier (Ben Amrawi).
- Revivre les activités major de la ville (pastoralisme, commerce). Pour donner une identité et améliorer l'image de la ville.

## 3. Critère de choix du site :

Ce choix a été près selon :

- L'importance de l'axe qui relie la gare routière et le centre-ville passé par le site.
- Le flux important de la route nationale 46 de débit (11945vp/j).
- La diversité des activités dispersés dans ce site (résidence, commerce, agriculture).
- L'émergence d'un nouveau pôle commercial (nouvelle centralité) dans le quartier de (Boutrifiss).
- La position de la gare routière au début de l'entrée est de la ville.

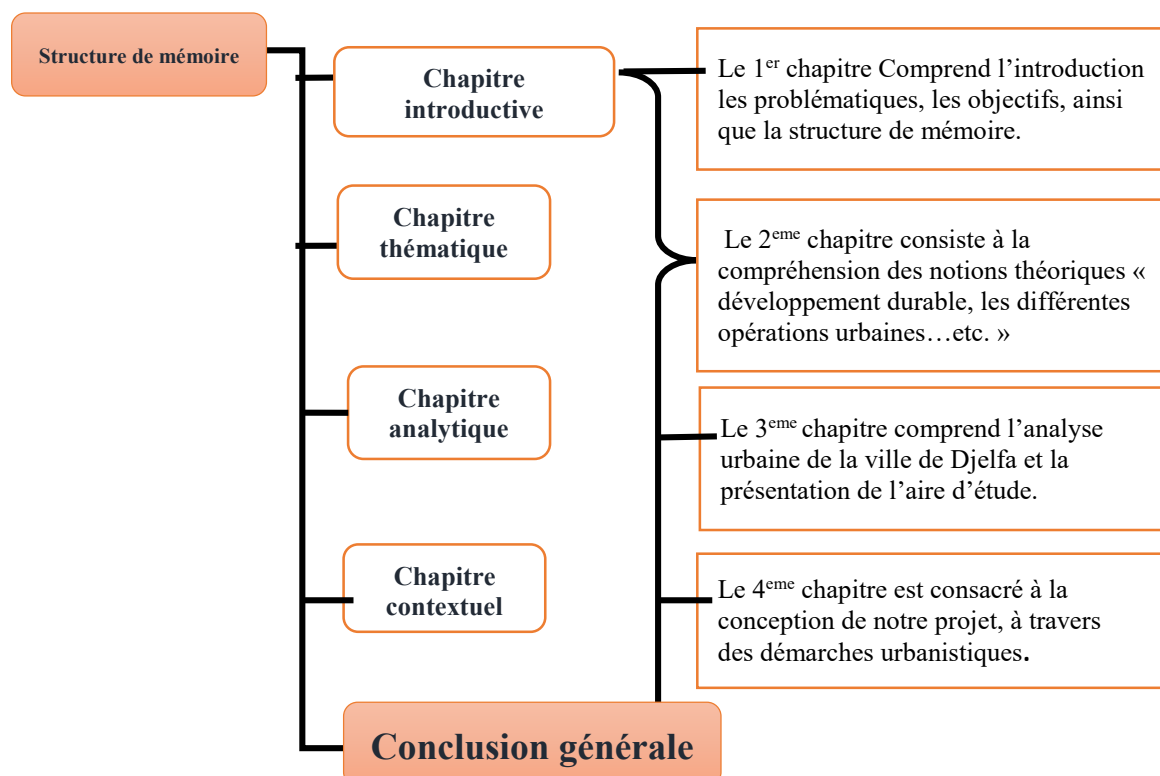
## 4. L'objectif de l'étude :

Afin de répondre aux questions de la recherche et afin de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses nous proposons d'atteindre les objectifs suivants :

- Améliorer l'image de la ville.
- Définir l'identité de la ville.
- Revivre les activités pastorales et commerciales de l'ancienne ville
- Renforcer la centralité commerciale à Boutrifiss.
- Réaménager l'axe de Boutrifiss.
- Faciliter la mobilité par le transport en commun durable et la mobilité douce.
- Réduire la pression sur le centre-ville.

## 5. Structure du mémoire :

Le mémoire est structuré autour de 4 grandes parties, il commence par une partie introductive et il se termine par une conclusion générale :



**APPROCHE THEORIQUE :**

## Introduction :

Dans toute étude de la politique urbaine et du développement durable, nous devons aborder divers concepts et termes techniques qui se rapportent au sujet de l'étude, où sont présentés dans ce chapitre les interventions urbaines, et des définitions interdisciplinaires de la ville et ces entrées, le centre et la centralité ainsi la notion de durabilité dans le projet.

## 1 Définition Des Concepts :

### 1.1 Interventions urbaines :

Elle recouvre l'ensemble des actions et interventions programmées et planifiées, qui tendent à projeter, sur le terrain, le contenu d'une politique d'aménagement et de structuration de l'espace socio-physique.

#### 1.1.1 Requalification urbaine

##### a. Les définitions :

La requalification urbaine est défini comme suit

##### -Définition 01 :

Le terme "Requalification urbaine" est souvent utilisé pour définir des projets très différents et qui peut à la fois représenter des projets initiés par des habitants, par des acteurs privés ou par les pouvoirs publics; elle peut concerner de petites interventions (réaménagement d'une rue ou d'un vieux bâtiment) ou de grands projets (réaménagement de zones de friches, quartiers anciens ou dégradés, ...), ou encore des projets qui ont comme but l'amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier et d'autres qui visent plutôt au développement économique de la ville. (Annaba, 2015)

##### -Définition 02 :

La requalification urbaine est une opération d'urbanisme récemment apparue, son objectif est de valoriser, redéfinir, affecter et donner une identité à un site précis.

Dans un quartier la requalification cible les espaces publics parce qu'ils constituent la colonne vertébrale de la structure urbaine et c'est à partir des quels, que se réaffirme l'identité des espaces urbains et des villes. Requalifier ; il s'agit d'aménager les espaces publics, les réaménager, leur donner une qualité.

Une requalification consiste moins à créer ou à restaurer un lieu donné avec un certain type de centralité de la ville, mais s'intéresse à la gestion des coprésences, des modes d'accès à l'espace urbain et au statut de l'habiter. (nassira & zahi, 2011)

#### **b. Les opérations de la requalification urbaine des quartiers :**

La requalification urbaine se fait sur plusieurs niveaux tels que :

- \* **Réhabilitation** des grands ensembles et résorption de l'habitat insalubre,
- \* **Mise à niveau** des équipements et services de base (raccordement aux réseaux AEP et d'assainissement, éducation, santé, sports, culture etc.),
- \* **Affectation** des immeubles abandonnés en vue de les réintégrer dans le fonctionnement urbain.
- \* **Structuration** du tissu urbain, intégration urbaine et aménagement des espaces publics : Voirie, espaces verts, reconquête des friches urbaines.
- \* **Amélioration** des liaisons avec l'espace central urbain et des liaisons Inter-quartiers, tant par des infrastructures que des services adaptés (transports en commun). Outre l'amélioration du cadre urbain, la rénovation urbaine va contribuer à l'amélioration de l'image de la ville et sa promotion à travers la réalisation des équipements et des activités structurantes qui sont indispensables à son rayonnement.
- \* **valorisation** des espaces verts en ville par l'entretien ou la création des parcs et jardins, par des plantations urbaines (alignements d'arbres,...), par la valorisation des espaces non urbanisés.
- \* **modernisation** des réseaux d'assainissement et de ramassage des ordures performants permettant de limiter les pollutions et nuisances. (nassira & zahi, 2011)

## 1.1.2 Le renouvellement urbain

### a. Les définitions :

#### **-Définition 01 :**

Le renouvellement urbain est une forme d'évolution de la ville. C'est une notion large qui désigne une action de reconstruction de la ville sur elle-même. Cela permet en particulier de se pencher sur les divers dysfonctionnements des quartiers anciens. C'est un outil privilégié de lutte contre la paupérisation, contre l'habitat indigne, les « villes dortoirs » et la ségrégation sociale.

Dans ce contexte, le renouvellement urbain se définit comme « un nouveau mode de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espaces et l'énergie, à régénérer les territoires urbains dégradés et à accroître la mixité sociale.12 (YVES, 2001)

#### **-Définition 02 :**

En somme, Le renouvellement urbain est, dans le domaine de l'urbanisme opérationnel, une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de son bâti. Il vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés, ainsi qu'à susciter de nouvelles dynamiques de développement notamment économiques, et à développer les solidarités à l'échelle de l'agglomération (meilleure répartition des populations défavorisées, au travers de l'habitat social notamment).

C'est un outil privilégié de lutte contre la paupérisation, contre l'habitat indigne et, et la ségrégation sociale et spatiale au sein des agglomérations.

### b. Réhabilitation urbaine :

#### **- Définitions 01 :**

M. Saïdouni définit la réhabilitation urbaine comme « cette action, assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, il a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste

de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social ». (saidouni, 2000)

La réhabilitation donc ne se limite pas exclusivement à la conservation, mais peut introduire la transformation de l'existant tout en vérifiant les potentialités qui peuvent être valorisées pour satisfaire le côté fonctionnel et social.

En fait, la réhabilitation est la valorisation d'un patrimoine architectural ou urbain par le renouvellement de ses valeurs immobilières et l'amélioration des conditions de vie de ses habitants.

Avec Pascal Joffroy, un nouveau seuil est abordé. En effet, dans son ouvrage, « la réhabilitation des bâtiments », il écrit « après le temps de l'accumulation urbaine, voici venu l'ère de la transformation : celle de l'héritage qu'il faut gérer, de la réalité qu'il faut accepter... il faut admettre aujourd'hui l'impureté et l'hétérogénéité de nos acquis, issus à la fois de la ville historique et de la ville moderne. Apprendre à réparer et à valoriser le paysage urbain constitué devient un thème majeur ».

#### - Les principes de réhabilitation urbaine :

La réhabilitation doit être un processus de transformation lent et programmé, avec des objectifs à moyen et à long terme. La méthode de réhabilitation assume 5 principes :

- \* **L'intégration**, en comprenant l'espace traditionnel, la ville historique et le territoire rural comme faisant partie d'un territoire à plus grande échelle dans lequel il doit s'insérer et s'articuler dans la perspective de sa singularité historique et non comme une enclave isolée.
- \* **La globalité**, en considérant une vision multisectorielle du processus en termes économiques, sociaux et environnementaux.
- \* **La concertation**, en envisageant, dans la perspective de la revendication d'un contexte clair d'intervention publique, un nouveau cadre de gouvernance et participation.
- \* **La flexibilité**, en assumant le fait que la longue durée des processus de réhabilitation exige l'évaluation continue de l'intervention ainsi que la possibilité de réorientation de la stratégie.
- \* **L'adaptabilité**, en définissant uniquement un cadre guide pour faciliter la gestion de la réhabilitation, sans prétendre trouver des solutions généralisables aux problématiques de l'habitat traditionnel pour l'ensemble du bassin méditerranéen. (Rehabimed, 2019)

### c. Restructuration urbaine :

#### -Définitions :

Généralement lourde en procédure, et budgétivore, la restructuration consiste en une réorganisation d'un bâtiment isolé ou d'un quartier en entier par la modification de ses éléments structurants. En fait, la restructuration introduit une nouvelle configuration des entités urbaines hétérogènes, dégradées en les remodelant par un changement radical assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti.

Zucchelli A. résume cette notion comme « l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières, et techniques coordonnées et décidées par les responsables de la gestion urbaine avec les partenaires publics et privés pour intervenir dans certaines parties de la ville existantes ». (Zucchelli, 1984)

### d. Densification urbaine :

#### -Définitions :

C'est un principal outil pour répondre aux défis posés (réduire l'usage de l'automobile, limiter l'étalement urbain, pallier la pénurie de logement). Elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées, ces secteurs sont souvent densifiés sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leurs valeurs foncières. (saidouni, 2000).

#### -Objectifs :

- \* Renforcer la centralité.
- \* Axe structurant de la ville.
- \* Dynamisation de la démographie.
- \* Evolution des logements.

## 1.2 La ville :

### 1.2.1 Définition de la ville :

Malgré les nombreux scientifiques intéressés par la définition de la ville, ils n'en ont pas donné une définition claire, car ce qui s'applique à une ville ne s'applique pas à une autre, elle est définie par plusieurs disciplines en fonction de chaque point de vue.

La ville c'est un milieu urbain et à la fois un milieu physique et humain où se concentre une population qui organise son espace en fonction du site et de son environnement, en fonctions de ces besoins et de ces activités propres et aussi de contingences notamment socio-politiques. Selon Larousse : Sur le plan statistique, une ville compte au moins 2000habitants agglomérés.

### 1.2.2 Définition de l'entrée de la ville :

C'est la limite spatiale du mouvement interne dans une ville sur un itinéraire spécifié dans un laps de temps donné, il est possible de passer d'un espace ouvert à un espace fermé, qui est la marque de départ et de fin du vol.

-L'entrée de la ville renvoie généralement à l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des routes d'accès principales pour la ville. (مجلة عالم البناء)

Historiquement, la ville, la cité, rejette à sa périphérie les activités considérées comme gênantes, salissantes ou encombrantes. Par ailleurs, les échanges et le commerce se font au carrefour des voies de communications. Une concentration de ce type d'activités s'est logiquement implantée à l'abord des villes, de part et d'autre des voies qui y mènent. On retrouve ces éléments dans les entrées de ville actuelles au travers de l'installation de centres commerciaux ou activités marchandes, nécessitant l'usage d'un véhicule, l'installation d'activités consommatrices d'espace, les activités industrielles proprement dites qui ont pu y figurer se trouvant désormais, le plus souvent, rejetées dans les zones d'activités. À ces composantes principales (transport, commerces, activités) s'ajoutent des thématiques plus qualitatives : prise en compte de l'image produite sur les arrivants (aspect esthétique, aspect vitrine de la ville), de la lisibilité du lieu (aspect fonctionnel) (DADT, 2012)

### 1.2.3 Développement historique des entrées de la ville :

#### I. Entrée de la ville à l'époque romaine :

Le haut empire se caractérisait par l'existence d'énormes entrées indiquant le prestige et l'importance de la ville.

(3\_5m largeur) (5\_8m hauteur).

Contrairement au Haut-Empire, le Bas-Empire :

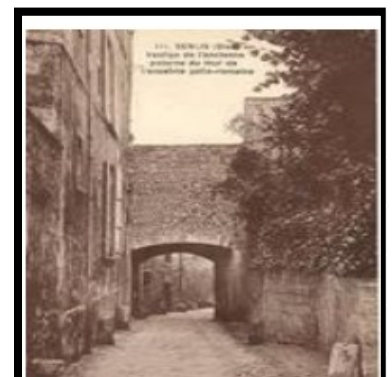


Figure 1 : entrée Gallo-romaine à Senlis, source : (PicClick® FR • Search eBay Faster, s.d.)

Le Bas-Empire a connu des périodes agitées conduisant à la construction de nombreuses fortifications avec tours de défense (plus de 10m) et portes étroites .

## II. Entrée de la cité médiévale :

Au Moyen Âge, des châteaux sont apparus et des points de passage commerciaux ont été construits et les portes de la ville étaient très encombrées, en particulier par les marchands.

Retour deux types de portes :

Les énormes portes sont entourées de deux tours plus de 20m.

Portes sur les axes principaux.

## III. Les entrées des villes à l'époque contemporaine :

Il comprenait la Renaissance où l'émergence des énormes portes décorées, comme : Paris, Florensac, Rome, avec la protection de caché militaire comme : l'arc de triomphe ...

En raison du développement remarquable observé dans les différentes villes du monde au cours du 19ème siècle et de l'émergence de la révolution industrielle, le concept d'entrées de ville est passé de portes physiques à portes sensorielles.

Les chemins de fer sont apparus le long des routes comme ils sont apparus aussi les ports et les aéroports. Aujourd'hui, les villes ont plusieurs entrées qui ont perdu leurs fonctions principales. (Barbier, 2016)

## IV. Les entrées dans le cas d'étude :

La ville de Djelfa depuis sa création, a quatre entrées sur les axes principaux de la ville Qui sont :

Bab Dzair \_ Bab Charef \_ Bab Laghouat \_ Bab Bousaada

Ces entrées sont perdues leurs aspes fonctionnels.

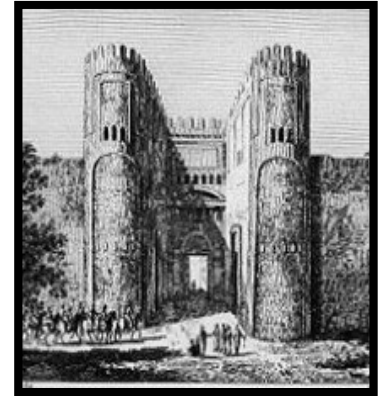


Figure 2: entrée de Fatiha à Caire dans la cité médiévale, source : (عمران، 2016)



Figure 3: entrée à l'époque contemporaine, l'arc de triomphe, source : (PAILLET, s.d.)



Figure 4: Bâb Charef à Djelfa, source : l'auteur

### 1.2.4 Types des entrées des villes :

Il existe plusieurs variétés et types d'entrées de ville, comme indiqué dans le schéma suivant :

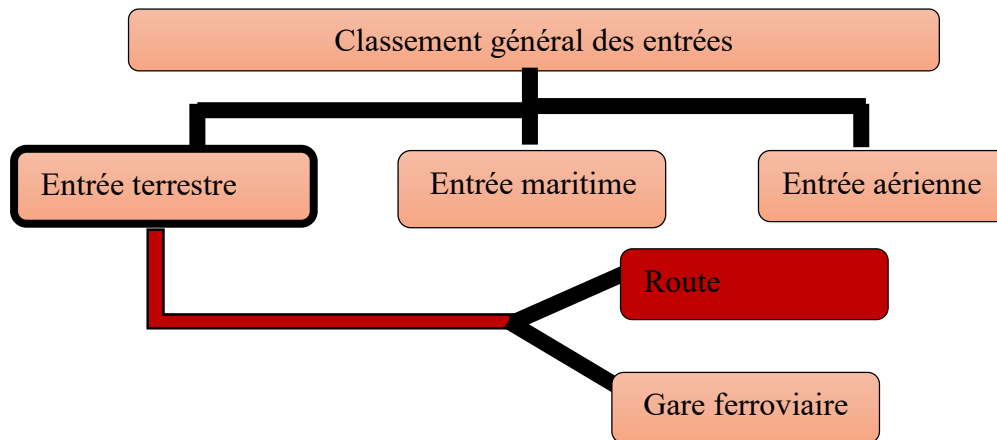


Figure 5: classement générale des entrées source : (2008, الفقيومي) traité par l'auteur

#### Entrée terrestre :

- Routes principales urbaines : Ces routes relient les principaux centres d'activité urbains, se connectent au réseau régional et assument la plus grande charge de trafic dans la zone urbaine.
  - Routes urbaines secondaires : Ces routes récupèrent les véhicules des routes principales.
  - Routes urbaines de troisième classe (locales) : Il rassemble des véhicules dans des zones résidentielles et d'activités pour obtenir de meilleures qualités routières et des moins trafic.
- (2008, الفقيومي)

### 1.2.5 Les éléments des entrées des villes

#### a. Route Verte :

Un terme qui désigne des zones linéairement boisées le long d'une rivière ou d'une route, comme on le trouve à l'intérieur entre différents éléments du Green Gril La route verte est également utilisée comme barrage imprenable en cas d'inondation et d'empiétement du sable également améliorer l'image esthétique de la ville.



Figure 6: route verte, source : (Lawrence, 2015)

**b. Les espaces verts :**

Ce sont des zones à l'intérieur ou à l'extérieur d'une population, d'une zone urbaine ou d'une région géographique offrir à ses habitants le luxe, la beauté et la randonnée.

**c. Panneaux d'affichage :**

Une signalisation routière placée pour signaler aux conducteurs qu'ils pénètrent ou qu'ils quittent une agglomération. (2015, تحيزه.)

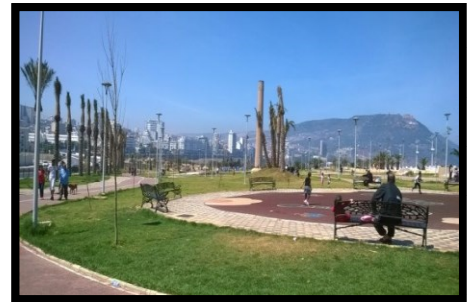


Figure 7: les espaces verts en ville. Source : (Abdallah.B, 2015)

**1.2.5 La façade urbaine :**

C'est un ensemble des façades juxtaposées constituant la paroi urbaine comportant une mixité entre divers équipements qui englobe une vue générale de la ville ou une partie de la ville.

La façade urbaine est l'addition des façades sur rue, ces façades sont à la fois homogènes et hétérogènes par rapport les phénomènes perceptifs qui peuvent être groupés en quatre catégories :

- Effets d'horizontalité.
- Effets de verticalité.
- Effets de surface.
- Effets de signe.

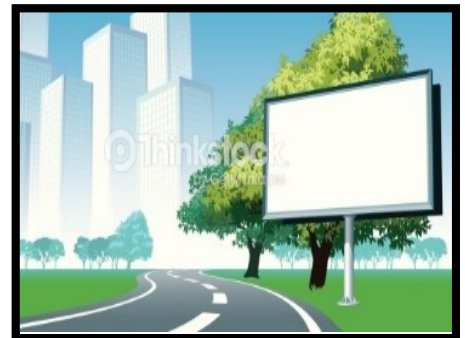


Figure 8: les panneaux d'affichage dans l'entrée de la ville, source : (panneau-d'affichage, s.d.)

**A. Les éléments de la façade urbaine :**

La façade urbaine doit être ponctuée le long de son développement, et doit être marquée sur ses limites par plusieurs éléments composent la façade urbaine :

- Élément de base.
- Élément de repère.
- Élément passage.
- Élément d'angle.



Figure 9: façade urbaine, source : (CLAIRE & MICHEL DUPLAY, 1985)

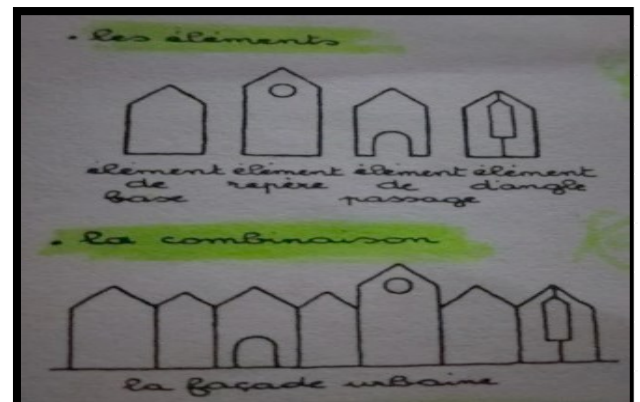


Figure 10: les éléments de la façade urbaine, source : (CLAIRE & MICHEL DUPLAY, 1985)

## B. Les fonctions de la façade urbaine :

### La fonction structurelle :

Joue le rôle de résister sa propre charge et les charges des vents.

### La fonction protectrice :

La façade urbaine est la limite qui sépare l'intérieure et l'extérieure, et ça assure l'intimité et la protection contre le facteur humains (vol) et naturels (pollution, bruit).

### La fonction esthétique :

La façade urbaine joue le rôle de représentation, donc est un élément attractif spécifiquement dans les grandes places ou sur les rues. (CLAIRE & MICHEL DUPLAY, 1985).



Figure 11: la façade urbaine d'Alger de fonction protectrice, source : (la façade urbaine d'Alger, s.d.)

## 1.2.6 Le centre et la centralité dans la ville :

### a. Le centre :

Le centre est le milieu d'un espace donné, c'est aussi un lieu où sont concentrées différentes activités de même nature. Exemple : un centre commercial, un centre sportif. (Mitterrand, 1978)

### b. La centralité :

En matière d'urbanisme, la centralité est un concept proposé par Walter Christeler (1893-1969), géographe allemand, dans son ouvrage "La théorie des lieux centraux" (1933). Il définit la centralité comme "la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure". Le concept est précisé dans les années 1970 par Manuel Castels, professeur de sociologie et de planification urbaine espagnol pour qui "la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville". (Christaller, 1933)

### Les caractéristiques de la centralité :

Le centre-ville doit être construit ; non ponctuel, ses limites doivent être précisées.

Une zone centrale étant définie par rapport à l'ensemble des biens et services offerts par les équipements qu'elle contient.

Une zone centrale : ensemble des fonctions économiques représentées dans la zone

### **Centralité et concentration :**

Le critère retenu pour évaluer le degré de centralité d'une zone est la concentration des fonctions dans cette zone. La procédure suivie consiste à étudier la répartition spatiale d'un ensemble de fonctions et à comparer l'importance relative de chacune d'elles dans les différentes zones ; elle ne nécessite pas la définition préalable de fonctions centrales, toute fonction d'offre contribuant, avec toutes les autres, à l'émergence du phénomène de centralité. Le centre-ville apparaît ainsi comme centre du marché urbain ; de plus, biens et services hors marché constituent l'une des dimensions de la centralité. (Fustier & Rouget, 2017).

## 1.3 Développement urbain durable :

### 1.3.1 Définition :

Pour mieux comprendre ce concept on va présenter 2 définitions :

#### **Définition 01 :**

Une nouvelle façon d'appréhender le rapport de l'urbain à la nature. Il se veut ainsi plus respectueux de l'environnement en utilisant de nouvelles méthodes de construction de nouveaux matériaux, de nouveaux modes de déplacements. (Cunha, 2015)

#### **Définition 02 :**

Le terme de « sustainable développement » traduit par le développement soutenable puis le développement durable est cité pour la première fois par l'union internationale de la conservation de la nature dans son ouvrage « stratégie mondiale de la conservation ». Il sera ensuite mis à l'honneur dans le rapport commandé par les nations unies à une commission présidée par Mme Gro Harlem Brundtland en 1987, c'est donc ce rapport qui contribue à faire connaître la notion du développement durable. La commission Brundtland (1987) défini « le développement durable comme étant un développement qui satisfait les besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à réaliser leurs propres besoins Cette définition du développement durable par le rapport « Brundtland » est devenue une

référence internationale, la plus communément admise par l'ensemble des acteurs. (BEREZOWSKA-AZZAG, 2011)

### 1.3.2 Les trois piliers du développement durable :

« Le développement durable est un processus à la fois économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable ».

#### **- Le pilier économique :**

L'économie est un pilier qui occupe une place prééminente dans notre société de consommation. Le développement durable implique la modification des modes de production et de consommation en instruisant des actions pour que la croissance économique ne se fasse pas au détriment de l'environnement et du social.

#### **-Le pilier social :**

Ou encore le pilier humain. Le développement durable englobe la lutte contre l'exclusion sociale et la ségrégation sociale qui a provoqué une ségrégation spatiale, les conditions de travail, l'amélioration de la formation des salariés et leur diversité, le développement du commerce équitable et local.

#### **-le pilier environnemental :**

Il s'agit du pilier le plus connu. Le développement durable implique : la diminution des rejets polluant de l'atmosphère, le remplacement des énergies non renouvelables (surtout les énergies fossiles) par des énergies renouvelables (solaires, éoliennes), la préservation des terres cultivables et des espaces verts par l'utilisation des formes et tissus urbains compacts. (BEREZOWSKA-AZZAG, 2011)

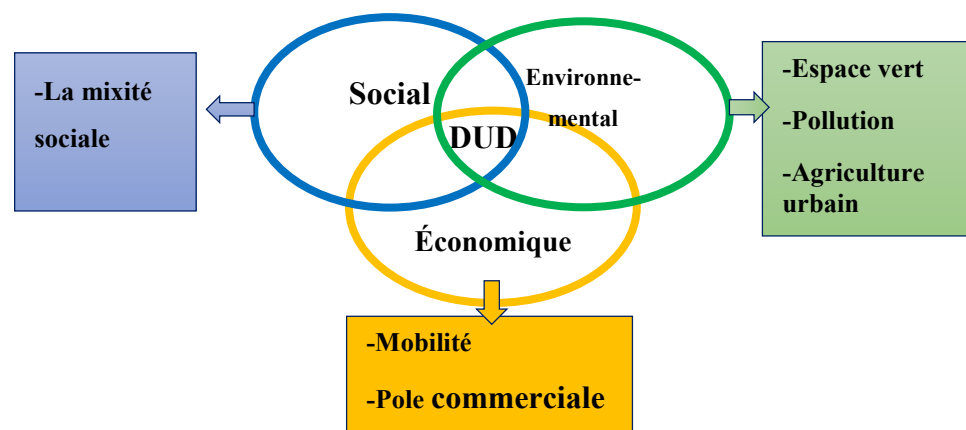


Figure 12: les piliers de développement durable

### 1.3.3 Les principes du développement durable :

#### **-Efficacité économique :**

Respecter les règles d'efficacité économique mais en incluant tous les couts externes sociaux et environnementaux.

#### **-Equité sociale :**

Droit à l'emploi, à un logement et à un revenu décent. Lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

#### **- Efficacité environnementale :**

Principe de précaution et principe de responsabilité (un enjeu mondial : multiplier par 10 la productivité des ressources naturelles et découpler la croissance économique et la consommation de ressources).

#### **-Principe à long terme :**

Des impacts et réversibilité des choix, innovation en matière de pratique de management.

#### **-Principe de globalité :**

Le global en relation avec le local ; principe de subsidiarité-mais aussi « penser globalement et agir globalement » : le DD est l'affaire de tous.

#### **-Principe de gouvernance :**

Participation des résidents et usagers du quartier et/ou de la ville.

### 1.3.4 Les objectifs du développement durable :

1. Assurer la diversité de l'occupation des territoires.
2. Faciliter l'intégration des populations.
3. Valoriser le patrimoine.
4. Economiser et valoriser les ressources.
5. Assurer la santé publique.
6. Organiser la gestion des territoires et favoriser la démocratie locale. (**Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 2001**).

## 2 Analyse des exemples :

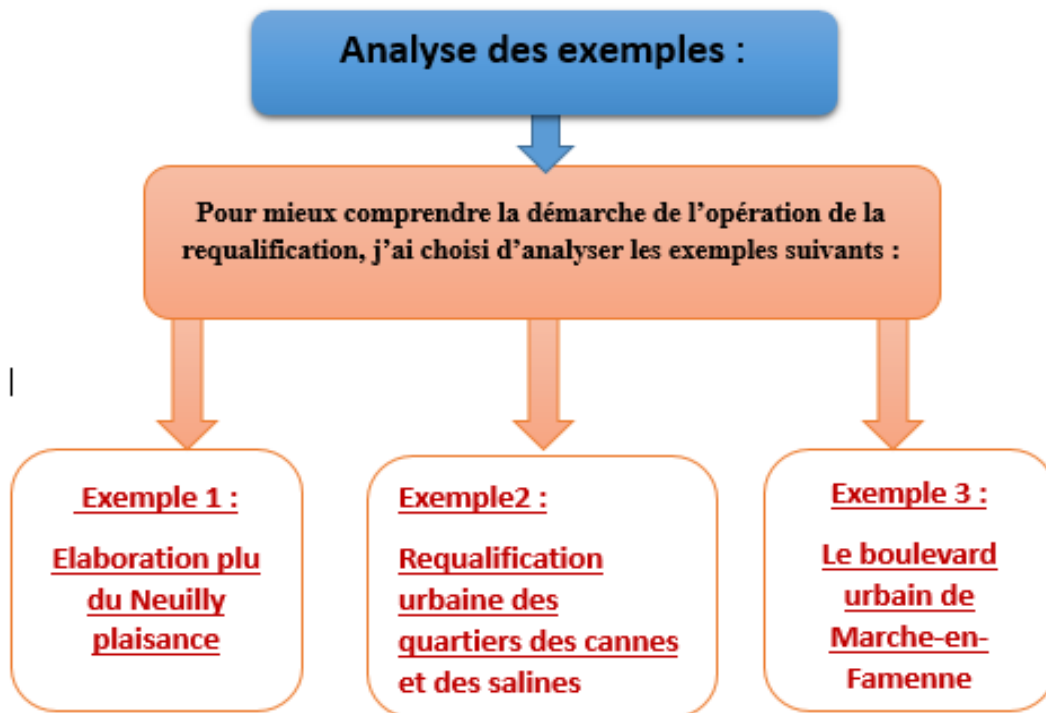


Figure 13 : schéma présente les exemples d'analyse. Source : l'auteur

### 2.1 Exemple 1 : Elaboration plu du Neuilly plaisance

#### 2.1.1 Présentation générale :

La structuration et l'intensification de l'avenue du Maréchal Foch tient une place importante dans l'organisation future de la commune de Neuilly-Plaisance. Cet axe et complémentaires : principal, qui dessert le territoire d'est en ouest est le support d'un développement urbain mixte où prend place trois ambiances différenciées

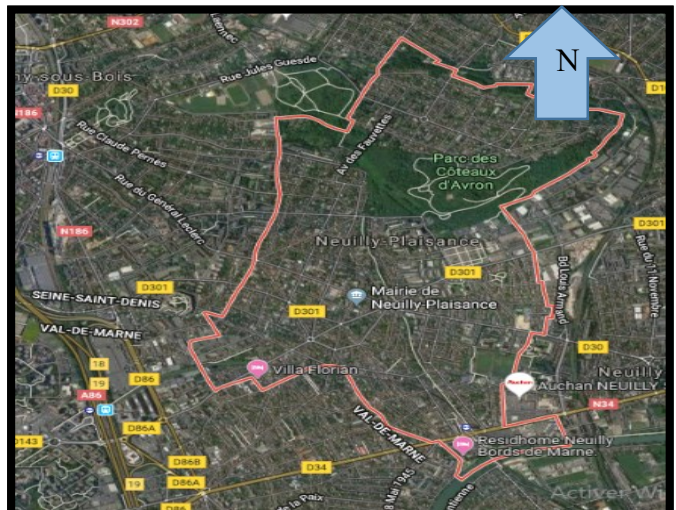


Figure 14 : la situation de Neuilly-Plaisance .source : google earth pro vue satellitaire.

Séquence 1 : une entrée de ville structurante.

Séquence 2 : un centre-ville élargi garant d'une intensité urbaine de qualité.

Séquence 3 : un centre-ville épaissi, témoin de l'esprit de village et de la ville jardin.

### 2.1.2 Fiche technique :

**Date :** 2016

**Situation :** la commune de

Neuilly-Plaisance, se située à l'est de Paris, France

**Climat :** Climat océanique dégradé

### 2.1.3 Objectifs et principes d'interventions :

La première séquence : une entrée de ville structurante :

- Valoriser et renforcer l'entrée de ville en s'appuyant notamment sur les projets urbains en réflexion et sur la trame végétale présente sur le secteur.
- Offrir un nouveau souffle et davantage de visibilité à ce secteur en préservant les ambiances différenciées qui préexistent.
- Faciliter les déplacements tous modes et accroître l'accessibilité pour les mobilités douces.
- Profiter du renouvellement du secteur pour développer les espaces végétalisés permettant de confirmer l'identité végétale de Neuilly-Plaisance.

La concrétisation de ces objectifs devra venir marquer l'entrée sur le territoire communal et témoigner de l'identité singulière de la commune : une ville de la proximité au cœur d'un écrin végétal.

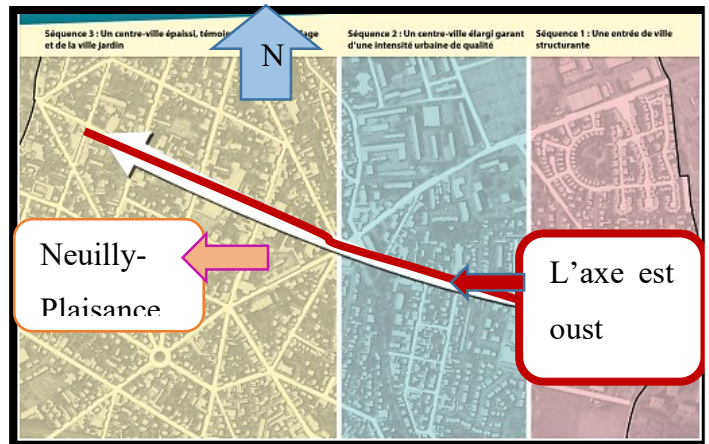


Figure 15: l'axe est ouest de projet ; l'avenue du Maréchal source : (grandest un art de vivre, 2017),page 06



Figure 16: 1ere séquence ; une entrée de ville structurant, source : (grandest un art de vivre, 2017), traité par l'auteur

Elaboration d'Entrée de la ville de fonctions résidentielles, commerciales et équipements.  
(grandest un art de vivre, 2017)

**Développement urbain :**

- Anticiper la libération du foncier pour accompagner le renouvellement et l'intensification de certains îlots
- Mettre en oeuvre le projet de résidence**
- Permettre la construction de logements collectifs de type R+2+A+C au maximum
- Garantir un traitement paysager de qualité
- Favoriser son inscription dans son environnement en garantissant des accès de qualité et sécurisés
- Permettre une évolution du tissu bâti :
  - R+2 au maximum
  - R+3 au maximum
- Valoriser l'entrée de ville par des aménagements adaptés (principe de localisation)

**Déplacements :**

- Permettre le développement des déplacements à vélo par l'aménagement d'une voie partagée
- Maintenir la qualité des espaces publics propices aux déplacements doux

**Composition paysagère et inscription au sein de la TVB :**

- Amplifier la perspective paysagère végétalisée de l'entrée de ville
- Conforter l'alignement d'arbres et favoriser la végétalisation des pieds d'arbres (principe de localisation)
- Maintenir les ensembles végétalisés qui ponctuent l'axe et participent à son ambiance paysagère
- Développer une épaisseur végétalisée qui dialogue avec les espaces existants (principe de localisation)

- Aménagement de l'entrée pour le valoriser.
- Traitements paysagers de qualité.
- Résidence collectif R+2 et R+3.
- L'alignement d'arbres.
- Aménagement des voiries.
- Aménagement d'une bande végétalisée.



Figure 17: les interventions appliquées sur la première séquence source : (grandest un art de vivre, 2017) page 10

Figure 18: légendes des interventions de la 1ere séquence, source : (grandest un art de vivre, 2017) Page 10

**-La deuxième séquence :** Un centre-ville élargi, garant d'une intensité urbaine de qualité :

- Permettre l'émergence d'un front bâti intensifié et de qualité ;
- Encourager l'animation de la voie dans une optique de centre-ville élargi ;
- Faciliter les déplacements tous modes et accroître l'accessibilité pour les mobilités douces ;

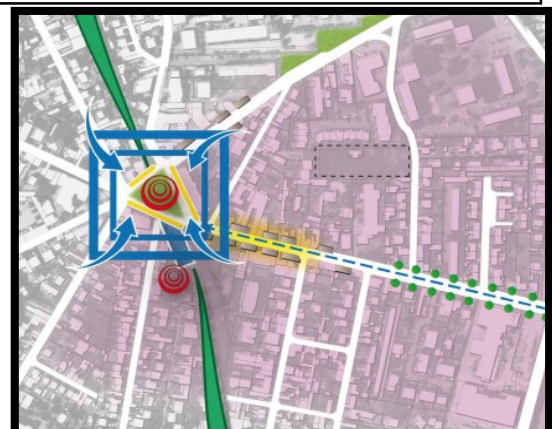


Figure 19: les interventions appliquées sur la deuxième séquence source : (grandest un art de vivre, 2017)page 14

**Développement urbain :**

-  Encourager l'émergence d'un front bâti dense et harmonieux en travaillant les gabarits de construction
-  Conforter les ensembles bâtis cohérents en leur offrant la possibilité d'une évolution mesurée
-  Envisager la libération du foncier pour accueillir l'extension de l'école Foch
-  Maintenir les dynamiques commerciales et de services présentes sur le secteur
-  Mettre en valeur les espaces de convivialité et de rencontre

**Déplacements et stationnements :**

-  Permettre le développement des déplacements à vélo par l'aménagement d'une voie partagée
-  Relier les espaces de convivialité en réaménageant et en végétalisant l'espace de stationnement
-  Pacifier le carrefour Jean Mermoz et faciliter son franchissement en garantissant un partage modal de la voirie sécurisée

**Composition paysagère et inscription au sein de la TVB :**

-  Préserver la Voie Lamarque comme support de corridor écologique et facilitateur de liaisons douces
-  Traiter de manière qualitative les façades donnant sur la voie Lamarque
-  Maintenir les alignements d'arbres sur l'axe D30 pour garantir son urbanité
-  Conforter les aménagements végétalisés pour assurer une continuité paysagère

Figure 21: légende des interventions de deuxième séquence

- Garantir un traitement qualitatif et continu du secteur qui témoigne de l'identité végétale de la commune.



Figure 20: La 2eme séquence de L'avenue du Maréchal, source : (grandest un art de vivre, 2017)

**La troisième séquence : un centre-ville épaissi, témoin de l'esprit de village et de la ville jardin**

- Conforter et épaissir le centre-ville :
- Végétaliser le secteur pour renforcer l'esprit de « ville jardin » ;
- Marquer davantage l'entrée dans le secteur et en faire un espace apaisé à l'ambiance « villageoise ».

Aussi, compte-tenu de la qualité urbaine de ce secteur, de la présence d'un patrimoine bâti remarquable et de l'ambiance qui s'y dégage, les intentions d'aménagement développées ci-dessous

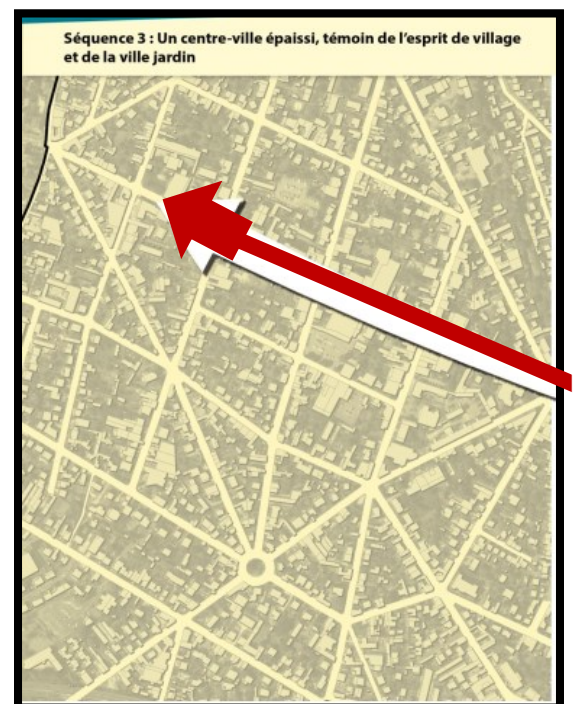


Figure 22: la troisième séquence de l'avenue du Marchal, source : (grandest un art de vivre, 2017) page : 06

viseront à permettre un réaménagement du centre-ville sans pour autant faire défaut à sa dimension de proximité.

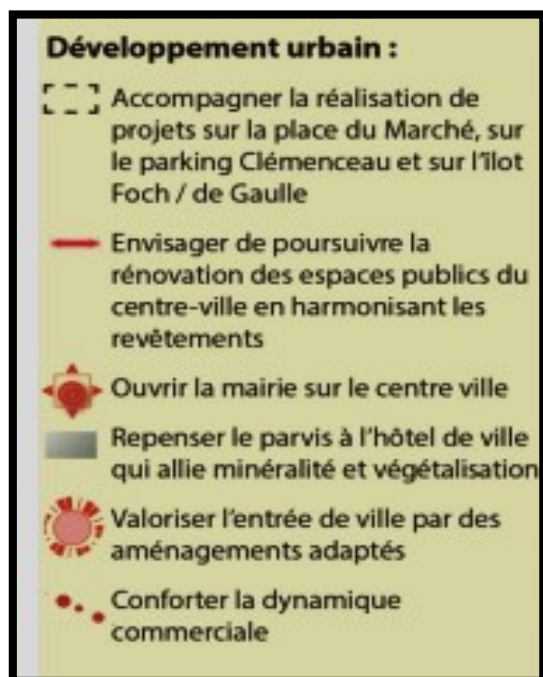


Figure 24: légende des interventions de 3eme séquence, source : (grandest un art de vivre, 2017)



Figure 23 : les interventions de 3eme séquence, source : (grandest un art de vivre, 2017)

## **Partie 2 : Pour une centralité sud confortée autour d'un projet de renouvellement ambitieux**

Dans le prolongement et le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement durables (PADD) de Neuilly-Plaisance, l'ambition de cette seconde Orientation d'Aménagement et de programmation sectorielle consiste à encadrer le renouvellement du secteur, afin notamment de :

- Remodeler le paysage de l'ex-RN 34 en atténuant son caractère routier.
- Faire évoluer certains îlots pour garantir l'émergence d'un front urbain dense et harmonieux
- Conforter la mixité sociale et fonctionnelle présente sur le secteur.
- S'appuyer sur la restructuration du pôle gare pour impulser de nouvelles logiques de mobilité sur le secteur et anticiper l'arrivée probable d'un TCSP (Un transport collectif en site propre).
- Profiter de la requalification du secteur pour recréer les continuités vertes support de liaisons douce.

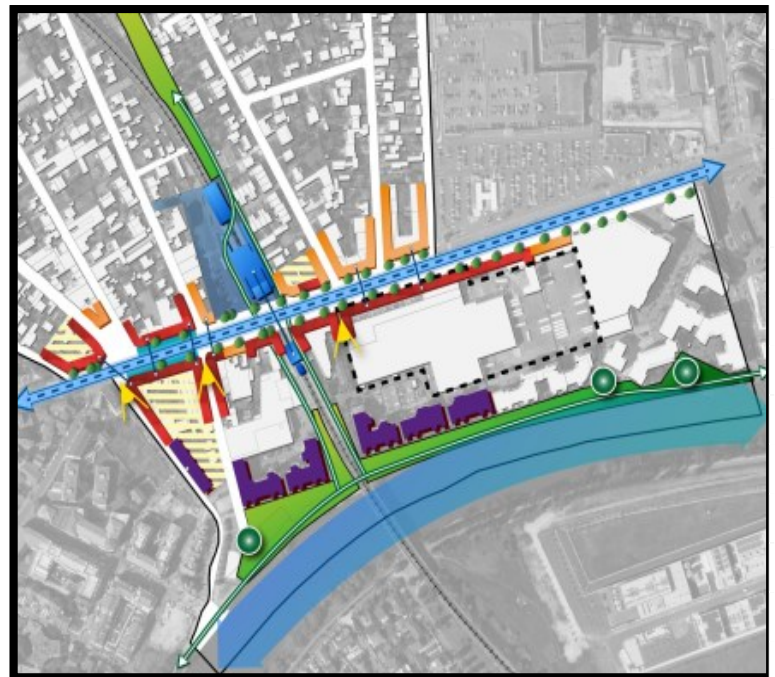
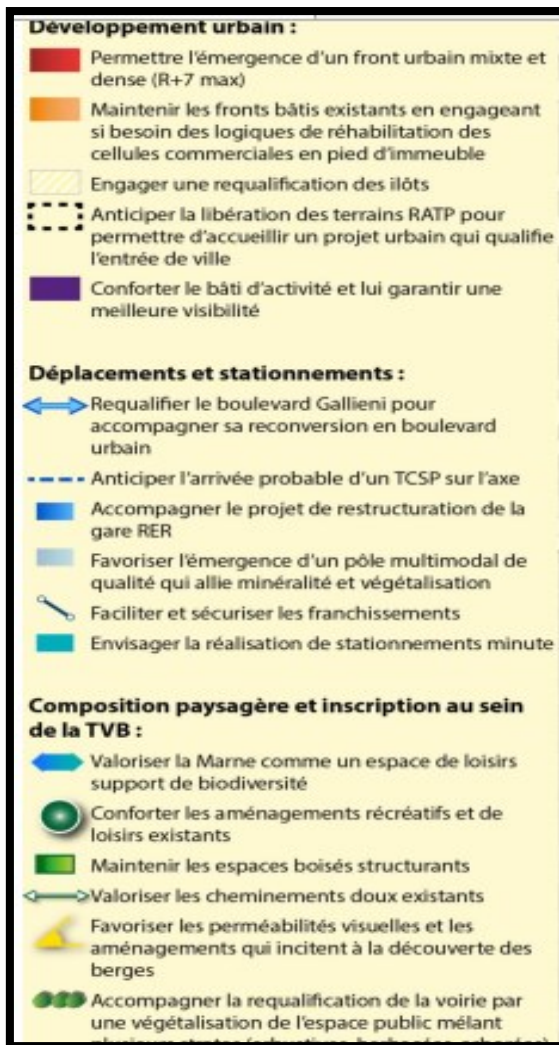


Figure 25: les interventions de deuxième partie, source : (grandest un art de vivre, 2017) page27

Figure 26: légende des interventions de 2eme partie, source : (grandest un art de vivre, 2017)page27

### 2.1.4 Synthèse du 1<sup>er</sup> exemple :

La structuration et l'intensification de l'avenue du Maréchal Foch tient une place importante dans l'organisation future de la commune de Neuilly-Plaisance. Cet axe principal, qui dessert le territoire d'Est en Ouest est le support d'un développement urbain mixte

## 2.2 Exemple 2 : Requalification urbaine des quartiers des cannes et des salines

### 2.2.1 Présentation générale :

La ville d' Ajaccio s'est engagée, et ce pour les 20 prochaines années, dans une dynamique de développement et de renouvellement urbain de grande ampleur ayant pour objectifs généraux de :

- Redynamiser le centre-ville par la production de nouveaux logements, et la requalification d'espaces publics ;
- Guider la croissance urbaine de la ville et de sa proche périphérie afin d'éviter un mitage du territoire sans projet structurant ;
- Créer du lien entre les quartiers pour éviter une césure centre/périphérie ;
- Considérer une des qualités urbaines majeures de la ville : la baie d' Ajaccio et son front de mer.
- Encourager le développement de certains quartiers en perte de population, d'activités et de cohésion, par leur désenclavement et leur mise en cohérence avec le reste de la ville.
- Offrir une qualité de vie qui réponde aux besoins des habitants.

### 2.2.2 Fiche technique :

**Date :** 16 mars 2009

**Situation :** les quartiers cannes et salines sont situées à la ville d' Ajaccio la capitale de La CORSE.

**Climat :** climat méditerranéen



Figure 27: situation des quartiers cannes et salines, source : Google maps.

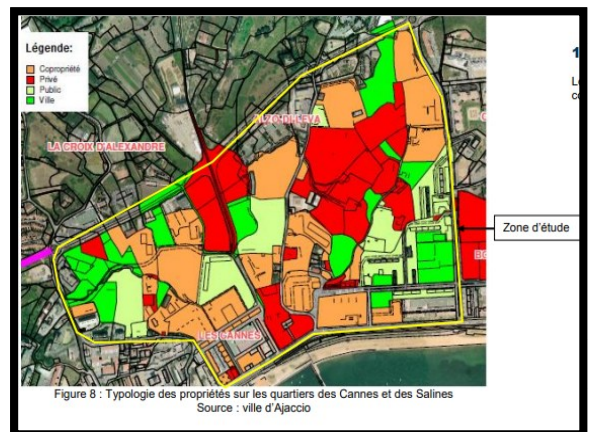


Figure 28: situation des quartiers cannes et salines, source : Google maps



Figure 29: quartier des cannes,

### 2.2.3 Objectifs et principes d'interventions :

Les objectifs primordiaux recherchés par le renouvellement urbain des quartiers des Cannes et des Salines

sont (Source : Projet de rénovation urbaine - dossier ANRU) :

- améliorer la qualité de vie offerte aux habitants ;
- ouvrir les quartiers au front de mer et créer un lien entre Cannes et Salines.

Pour atteindre ces objectifs, le PRU s'appuie sur des thématiques « cadres » :

- Assainissement et prévention contre les risques inondations ;
- Développement durable ; hiérarchisation et lisibilité des aménagements ;
- reconquête et réaménagement des espaces publics.

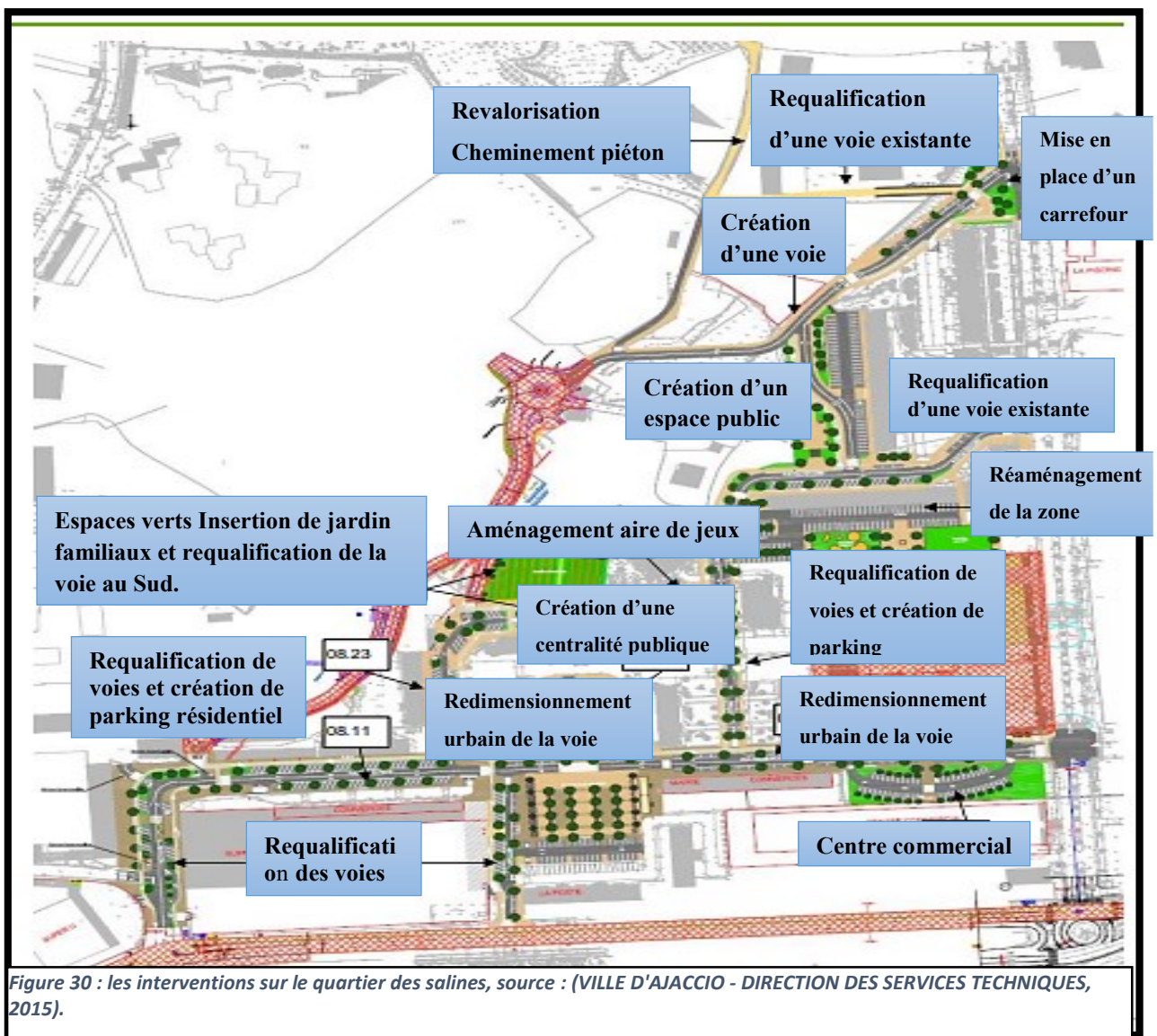


Figure 30 : les interventions sur le quartier des salines, source : (VILLE D'AJACCIO - DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES, 2015).

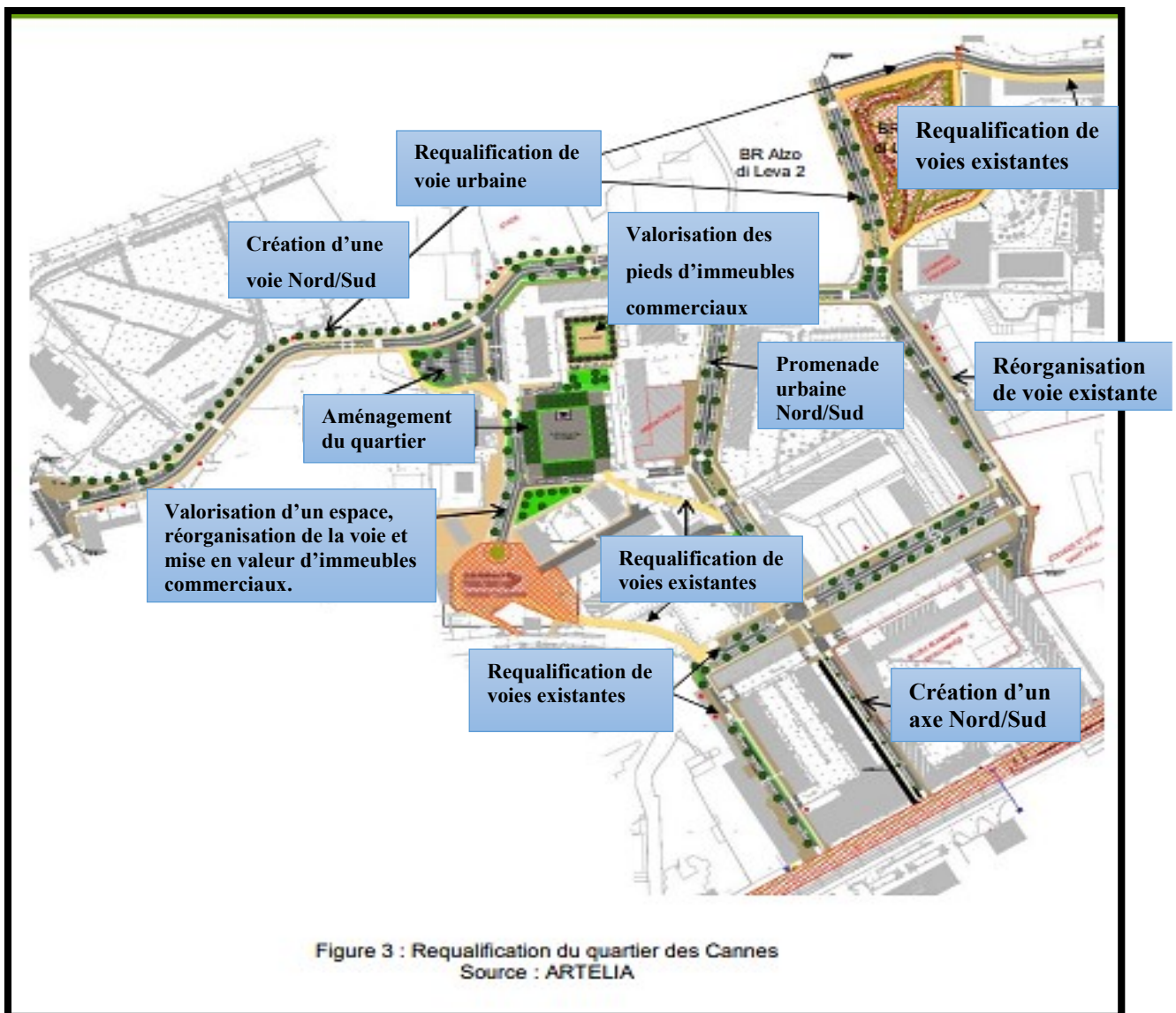


Figure 31: les interventions sur le quartier des cannes, source : (VILLE D'AJACCIO - DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES, 2015).

#### 2.2.4 Synthèse de 2<sup>eme</sup> exemple :

La Requalification urbaine des quartiers des cannes et des salines est un projet de développement de La ville d'Ajaccio par plusieurs interventions de renouvellements urbaine durable en matière de mixité fonctionnelle et sociale.

## 2.3 Exemple 3 : Le boulevard urbain de Marche-en-Famenne :

### 2.3.1 Présentation générale :

La ville de Marche-en-Famenne a initié un projet de boulevard urbain comme stratégie de développement de son territoire.

Le changement de regard sur la N63 en un boulevard métropolitain, comme une nouvelle entrée de ville et en profitant de l'urbanité du centre-ville pour la propager sur toute la ville.

Cette transformation en voirie plus urbaine, associant mobilité et urbanité permet de libérer des emprises pour de nouvelles formes de déplacements, ainsi que de nouvelles activités qui contribuent à l'attractivité économique mais aussi résidentielle du territoire.

### 2.3.2 Fiche technique :

**Situation :** La ville de Marche-en-Famenne se situe au nord de la Province de Luxembourg

**Ouverture du chantier :** 6 septembre 2010.

**Durée prévue des travaux :** 450 jours ouvrables

### 2.3.3 Objectifs et principes

#### d'interventions :

- Redynamiser le centre urbain par un aménagement de qualité de la traversée de l'agglomération de Marche-en-Famenne (projet du boulevard urbain).
- Réaménagement des espaces publics de la ville via une vaste opération de rénovation urbaine.
- De nombreuses rénovations et requalifications de bâtiments anciens dans le centre historique.

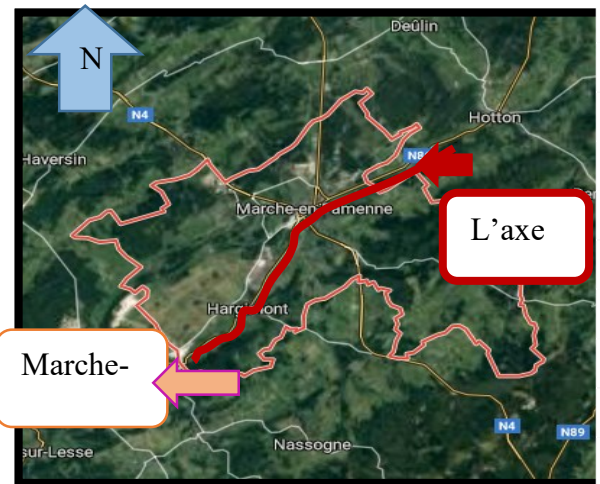


Figure 32: plan de situation de marche en Famenne, source : Google maps 13/12/2019, traité par l'auteur.

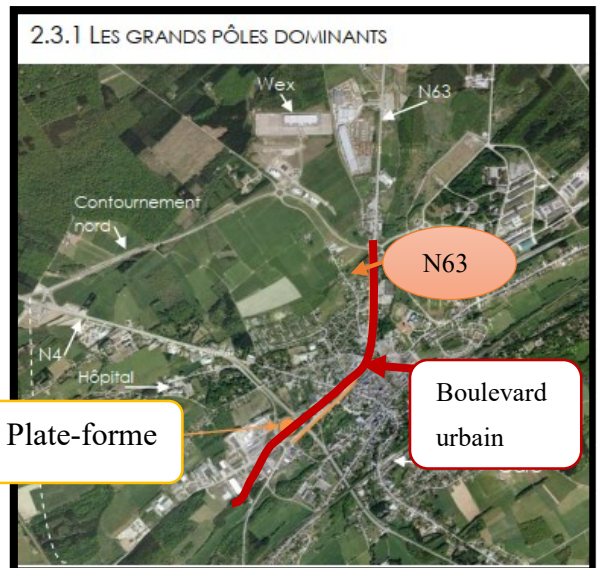


Figure 33 : vue aérienne de marche en Famenne, source : Google maps, les grands pôles dominants, traité par l'auteur

- Provoquer un effet dissuasif sur les véhicules de transit et les obliger à emprunter le contournement pour ne plus encombrer le centre-ville.
- Création d'une plate-forme multimodale dans une des boucles autoroutières de la N4. Elle doit permettre de regrouper les camions sur un seul parking (et plus dans le centre-ville) et offrira une zone d'accueil pour le covoiturage.
- Le développement de centres commerciaux et de nombreux parcs d'activité économique et d'un parc scientifique aux abords de la ville.
- Un contrôle et des exigences strictes de la commune par rapport aux autorisations données pour de futurs projets le long du boulevard. Le but étant d'amener de nouveaux alignements, des gabarits à l'échelle du boulevard, une architecture de qualité, ...

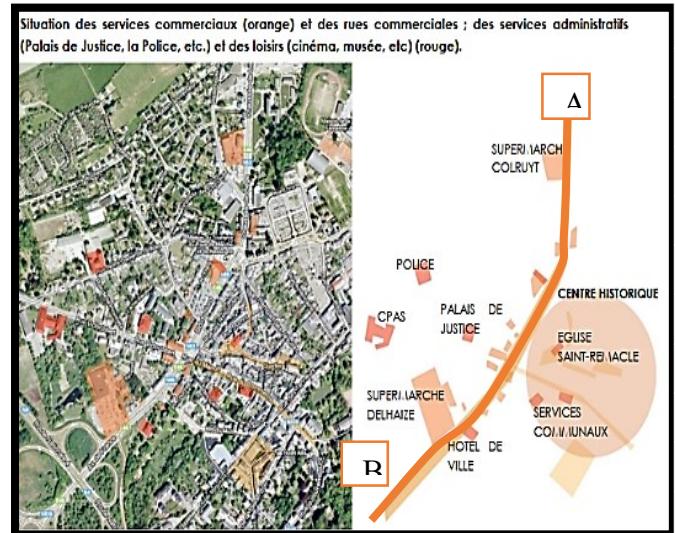


Figure 34: situation des commerciaux et des rues commerciales et des administrations et loisirs, source : (Laura Campeny) page 11

#### 2.3.4 Parmi les projets réalisés : le projet de boulevard urbain

Le projet de réaménagement s'étend sur environ 1,8 km de voiries, depuis le rond-point de la Pirire (A) jusqu'au rond-point du Carmel (B). Le tracé traverse donc tout le centre urbain de Marche-en-Famenne. Au-delà des deux ronds-points, au nord comme au sud, se trouvent des zones d'activités économiques ainsi que les infrastructures de transport (N4 et N63) mais plus de quartiers résidentiels pouvant profiter directement du réaménagement. (Laura Campeny).

**Localisation de deux types de tracé :**

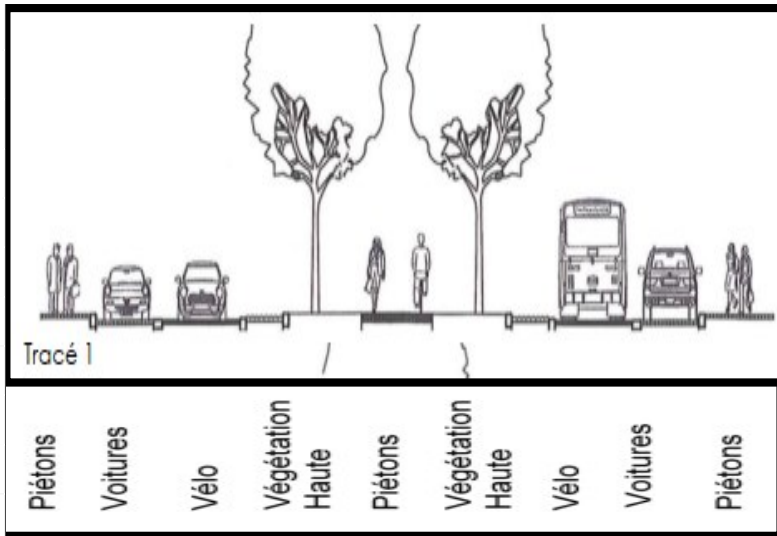
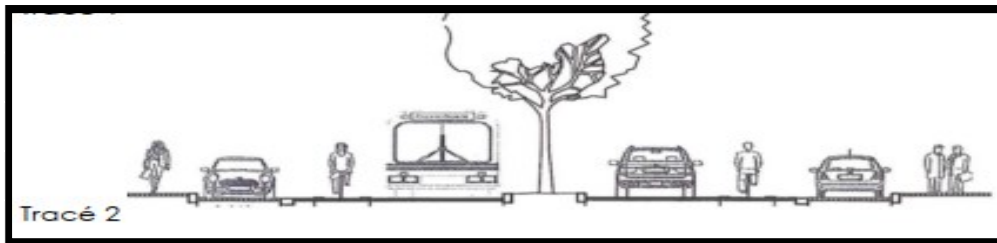


Figure 35: Localisation des 2 types de tracé de trafic routier, source : (Laura Campeny) page 29



\*Le boulevard contient deux 2 types de tracés.  
\*Et 6 six Plans du nouvel espace.

Piétons voiture vélo voiture végétation voiture vélo voiture piétons

Figure 36: le 2eme type de tracé, source : (Laura Campeny) page : 30.

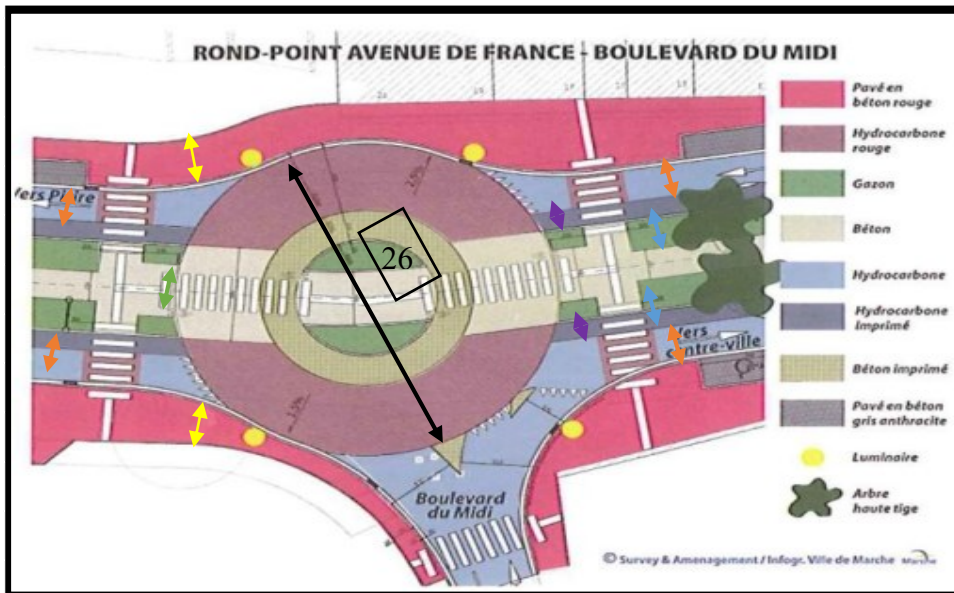
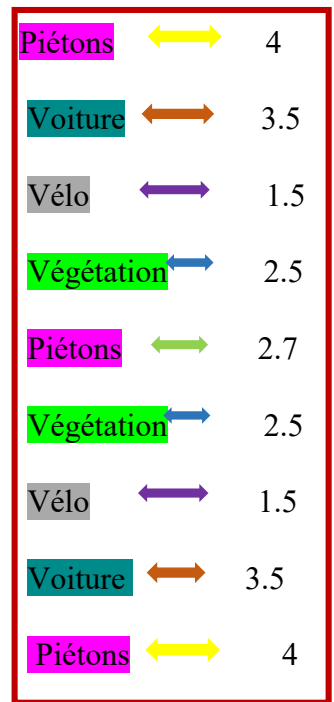


Figure 37: le 1er type de tracé, source : (Laura Campeny) page : 29



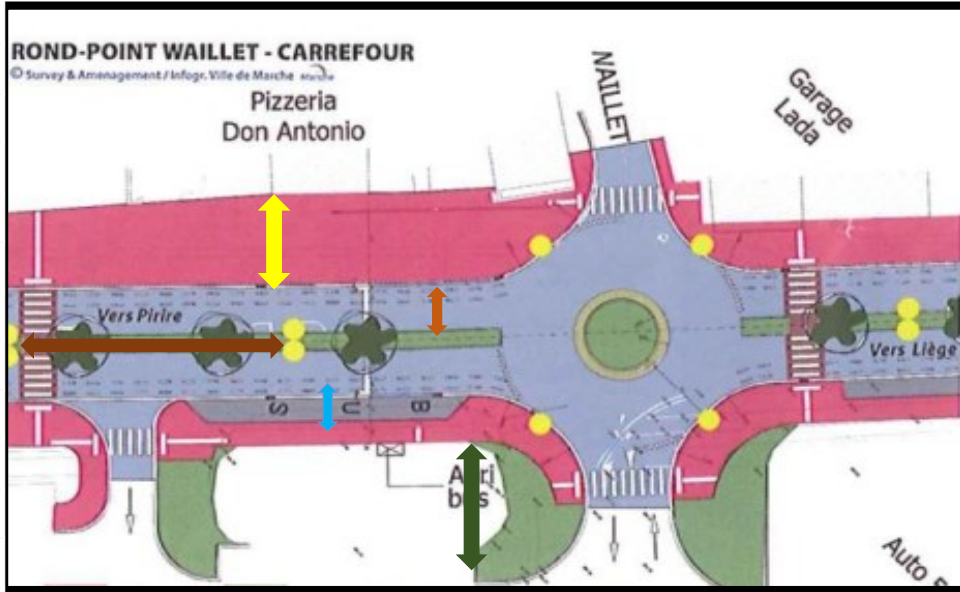


Figure 38: plan nouvel présente boulevard de midi, source : (Laura Campeny) page 30, traité par l'auteur

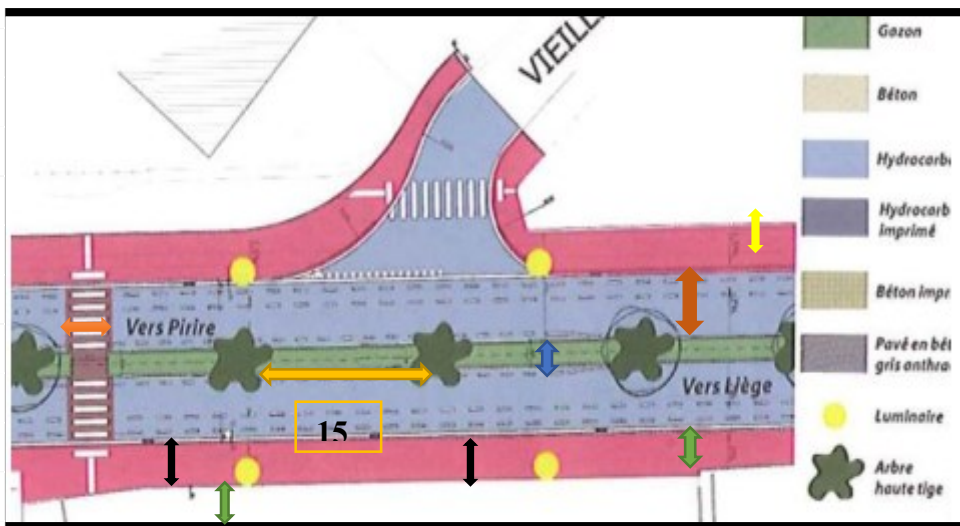
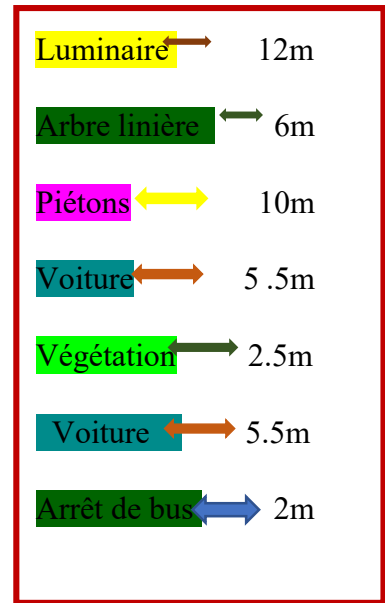
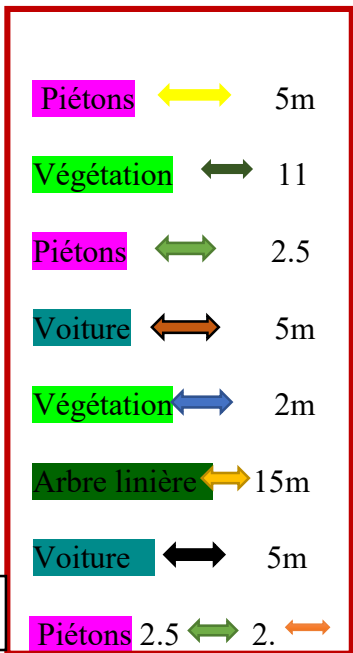


Figure 39: plan nouvel présente carrefour vieille route de Liège, source : (Laura Campeny) page 32, traité par l'auteur



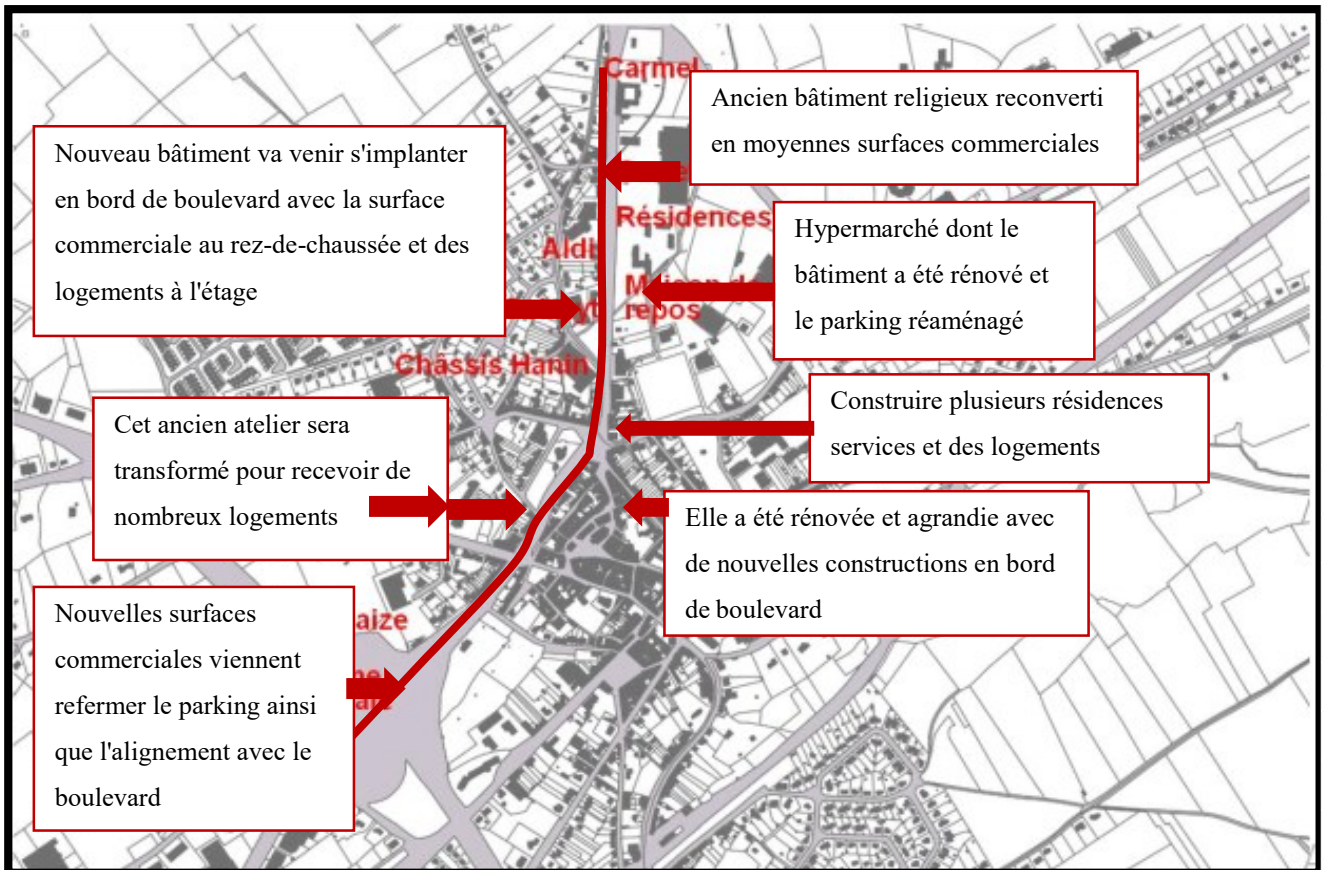


Figure 40: carte reprenant les grands projets prévus le long de boulevard, source : (Laura Campeny), page32 traité par l'auteur

### 2.3.4 Synthèse de <sup>3ème</sup> exemple :

Le projet a démarré par un changement de la physionomie de l'infrastructure routière pour se diriger vers une transformation en boulevard urbain, La connexion entre la zone plus résidentielle et le centre devient beaucoup plus claire car on peut lire la continuité des rues, les accès aux poches environnantes et un resserrage du tissu urbain.

## 2.4 Tableaux des programmes :

Tableau 1: tableau des programmes .source :l'auteur

exemples	Le boulevard urbain de Marche-en-Famenne (ex3)	Requalification urbaine des quartiers des cannes et des salines (ex 2)	Elaboration plu du Neuilly plaisance (ex 1)
<b>Le programme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-2.200 M2 de pistes cyclo-piétonne en béton ocre</li> <li>-120 lampadaires</li> <li>-163 arbres à planter</li> <li>-75 barrières,</li> <li>-10 poubelles</li> <li>-20 totems (les éléments de la signalisation sont adoptés et adjugés).</li> <li>-21 chaises</li> <li>-Des parkings</li> <li>-Plateforme multimodale</li> <li>-Surfaces commerciales</li> <li>-Nombreux logements</li> <li>-Bâtiments commerciales</li> <li>+logements à l'étage</li> <li>-des résidences</li> </ul> <p>Pour le boulevard :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Piétons 2.5- 4m</li> <li>Voiture 3.5-5m</li> <li>Vélo 1.5m</li> <li>Végétation 2.5-5m</li> <li>Luminaire 12m</li> <li>Arbre linière 6m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Centre commercial</li> <li>-Des parkings</li> <li>-aire de jeux</li> <li>-Espaces verts</li> <li>-jardins familiaux</li> <li>-immeubles commerciaux</li> <li>-des résidences</li> <li>- Requalification de voies existantes</li> <li>-Création des nouvelles voies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Résidence collectif R+2 et R+3.</li> <li>-mobilités douces : voies pour vélo.</li> <li>-Parc relié</li> <li>-TCSP (Un transport collectif en site propre).</li> <li>-gabarit harmonieux de R+3</li> <li>-Des centres commerciaux -bâtiments de service</li> <li>-stèles dans les espaces de convivialité</li> <li>-Des parkings</li> <li>-Des jardines</li> <li>-Des surfaces végétalisé</li> </ul>

## 2.5 Synthèse :

D'après la lecture des exemples on a constaté que les trois projets ont touchés les paramètres du développement urbain durable.



Figure 41: les paramètres du développement urbain durable dans les exemples. Source : l'auteur

## Conclusion :

Le but de ce chapitre est de présenté les concepts généraux lie au thème ; les interventions urbaines, et des définitions interdisciplinaires de la ville et ces entrées, le centre et la centralité et la notion de durabilité dans le projet, et aussi l'analyse des exemples dont nous avons extrait les interventions urbaines avec lesquelles nous travaillerons dans la conception du projet.

Donc, ce chapitre servira surtout à bien cerner la partie théorique au cours de l'élaboration du projet.

**APPROCHE CONTEXTUELLE**

## Introduction :

Nous allons consacrer ce chapitre à la présentation de la ville de Djelfa à travers une lecture générale par laquelle on détecte plusieurs problèmes, ainsi que l'analyse de cas d'étude qui se compose de plusieurs séquences.

### 1ere PARTIE :

#### 1.1 Présentation générale de la ville Djelfa :

##### 1.1.1 Situation géographique :

La wilaya de Djelfa est située dans la partie centrale de l'Algérie du Nord au-delà des piémonts Sud de l'Atlas Tellien en venant du Nord dont le chef-lieu de Wilaya est à 300 kilomètres au Sud de la capitale, elle est comprise entre 2° et 5° de longitude Est et entre 33° et 35° de latitude Nord. Erigée au rang de Wilaya à la faveur du découpage administratif de 1974, cette partie du territoire d'une superficie totale de 32.194,01 km<sup>2</sup> représentant 1,36% de la superficie totale du pays, Djelfa est parmi les premières villes denses en Algérie avec un taux de croissance de 3.2%.

##### 1.1.2 Situation géographique de la commune :

La commune de Djelfa se situe entre 34° 40' 00" nord et 3° 15' 00" est. De superficie 542,17km<sup>2</sup>.

##### 1.1.3 Situation administrative :

La commune de Djelfa est limitée par :

- Hassi Bahbah au Nord.
- Ain ELBLE et Zaccar au Sud.

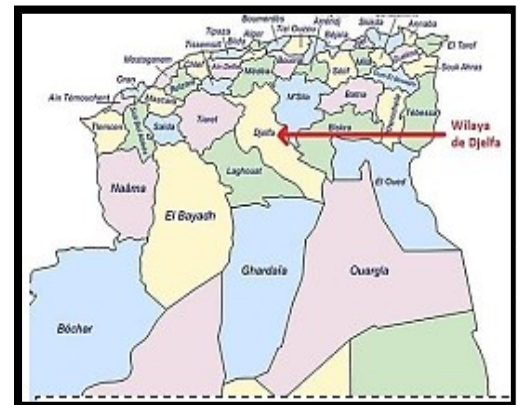


Figure 42: situation de la wilaya de Djelfa par rapport l'Algérie, source : édition cartographique CUD2007

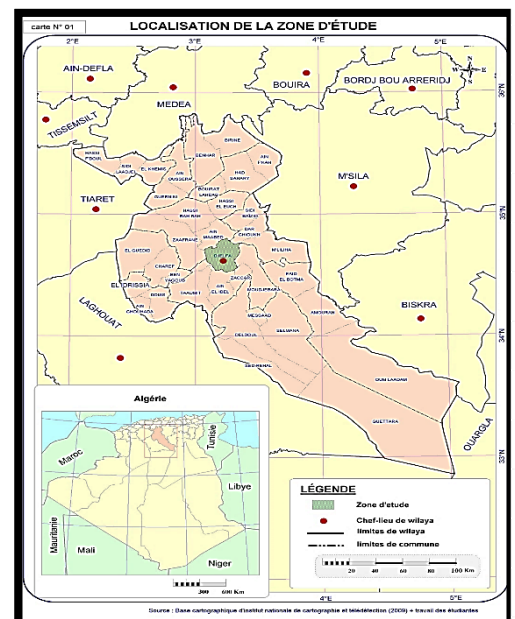


Figure 43: situation de la ville de Djelfa, source : urbata Djelfa 2019.

- Moudjbarah a l'Est.
- Zaafran a l'Ouest.

❖ La situation de la ville de Djelfa prend une position centrale par rapport à l'ensemble du pays, alors elle s'est considérée comme un carrefour très important Nord-Sud et Est-ouest.

❖ La situation de la commune de Djelfa prend une position centrale par rapport à l'ensemble de la ville.

## 1.2 Différentes phases de développement de la ville :

### 1.2.1 Période précoloniale :

Cette période se caractérise par le passage des tribus de Ouled Nail utilisant la région comme un point de transit : Nord-sud, Est-Ouest sous forme de marché.

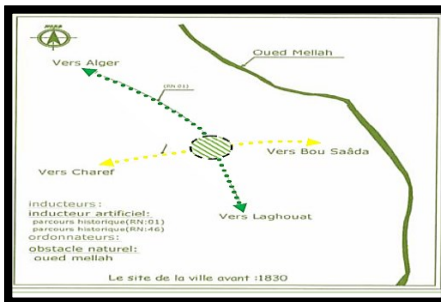


Figure 45 : Site de la Ville de Djelfa avant 1830  
Source : plan cadastral de la ville de Djelfa.



Figure 44: Djelfa précoloniale Source : plan cadastral de la ville de Djelfa.

### 1.2.2 Tissu urbain de la ville en (1850-1852) :

Il n'y avait à Djelfa une auberge routière desservant la piste Boukhara -Laghouat pour contrôler ce passage, l'édification du 1er bastion comme un centre de communication et de fourniture et des maisons commencent à se multiplier à proximité de la route RN1. Et découpé par 3 rues transversales qui découpent le quartier en 16 Ilots.

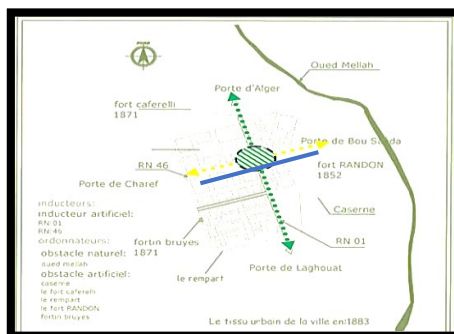


Figure 46: 1er tissu urbain de la Ville de Djelfa  
source : plan cadastral de la ville de Djelfa.

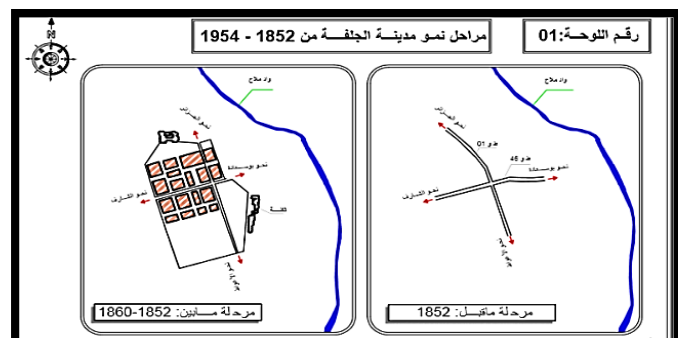


Figure 47 : le tissu urbain entre 1852-1900, source : plan cadastral de la ville de Djelfa.

### 1.2.3 Tissu urbain de la ville en (1852-1883) :



Figure 48: photos présentes la place du marché, source : séminaire sur la ville de Djelfa 14/09/2019

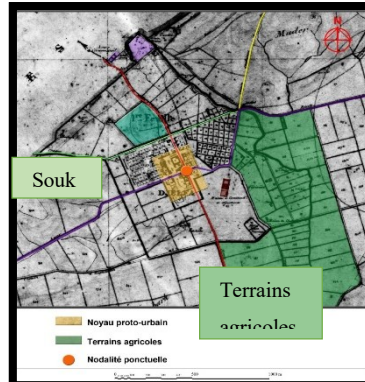


Figure 49 : La création du village coloniale, source : séminaire sur la ville de Djelfa, traité par l'auteur.

L'édification d'une enceinte entourant toute la ville avec quatre grandes portes pour la protection de la ville contre « les indigènes », ces portes portaient les noms :

Porte d'Alger, porte de Laghouat, porte de Boussaâda et porte de Charef. Réalisation de plusieurs maisons pour les colonisateurs et pour les commerçants.

### 1.2.4 Tissu urbain de la ville en (1883-1974) :



Figure 52: la ville de Djelfa en 1962 source : plan cadastral de la ville de Djelfa.

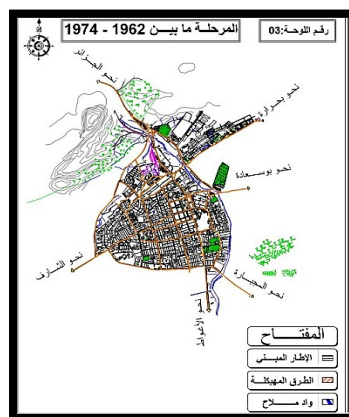


Figure 51 : Djelfa entre 1962-1975, source : plan cadastral de la ville de Djelfa.

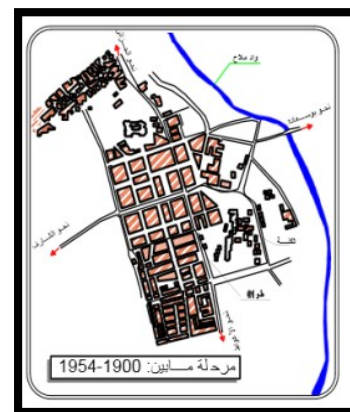


Figure 50: la ville entre 1900-1954, source : plan cadastral de la ville de Djelfa.

En 1974 date de nomination de Djelfa comme chef-lieu de wilaya on lui a attribué les grands projets de constructions, d'aménagement et d'infrastructure. Une grande croissance avec une grande extension de la ville.

### 1.2.5 Tissu urbain de la ville en (1974-1990) :

Une grande croissance avec une grande extension de la ville.

### 1.2.6 Tissu urbain actuel :

Ces dernières années, la ville de Djelfa a connu des extensions, plusieurs pôles sont créés en allant vers le Nord, sud, est et Ouest. Tel que nouveau pôle urbain de Berbih et de Bahrara.

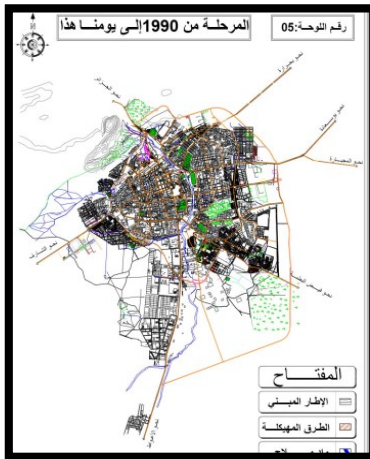


Figure 53: PDAU de la ville de Djelfa source : urbatia Djelfa

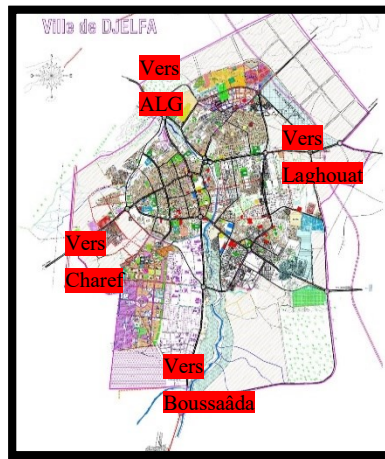


Figure 54: tissu urbain actuel, source : urbatia Djelfa

- ❖ La fonction militaire ne contredit pas avec la fonction commerciale, pastorale et agricole de la ville.

### 1.3 Accessibilité et structure de la ville de Djelfa :

- La route nationale 1 (RN1) : reliant Alger au sud du pays passant par Djelfa.
- La R.N 46 : reliant Djelfa à Boussaâda, Biskra au Sud-Est, Sétif au Nord-Est et Tiaret à l'Ouest.
- Les limites de la commune.
- Les boulevards & des voies importantes.
- La nouvelle voie ferrée en cours de réalisation Djelfa- Laghouat /Djelfa –Bougazoul.

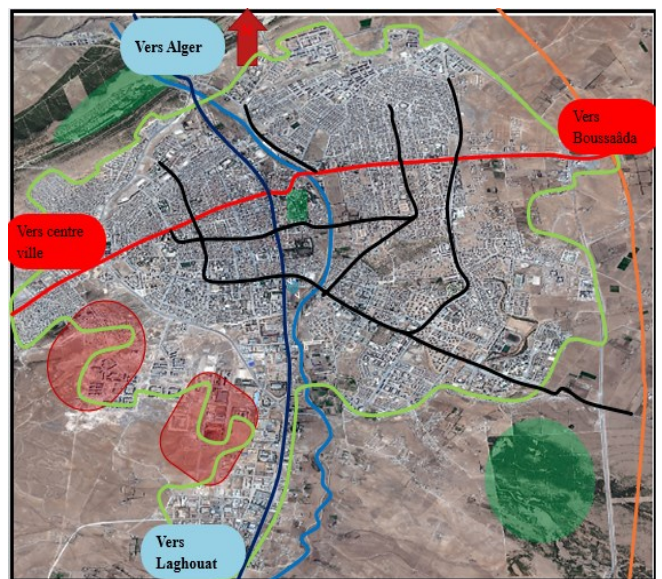




Figure 55: Réseau voirie de la ville de Djelfa, traité par l'auteur.

- ❖ la ville de Djelfa est bien accessible.
- ❖ les boulevards et les voies intérieurs importantes tous en donnant vers le centre-ville.



## 1.4 Les limites naturelles et artificielles :

La ville de Djelfa se limite par des contraintes naturelles et artificielles :

### 1.4.1 Limites naturelles :

-  Oued mellah ET oued lhdid.
-  Les forets Senelba du côté nord et sud.

### 1.4.2 Limites artificielles :

-  La zone industrielle ET la zone d'activité du côté ouest et sud-ouest.
-  La voie ferrée du côté est de la ville.

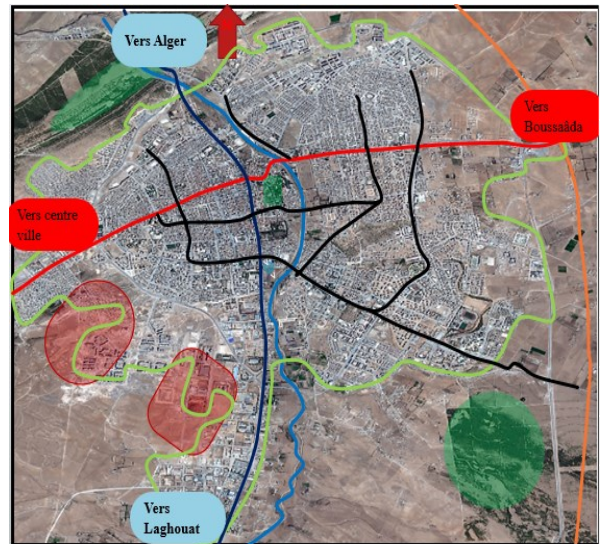


Figure 56: les limites naturelles et artificielles de la commune de Djelfa source : Google earth traité par l'auteur.

- ❖ Oued mellah divise la ville en deux parties

- ❖ Les forets limitent l'extension de la ville

- ❖ les servitudes (les routes, la voie ferrée, lignes électriques HT-MT et le gazoduc).

- ❖ La zone industrielle et la zone d'activité bloquent l'extension de la ville vers le Sud et l'ouest.

## 1.5 Les contraintes sociales, économiques, urbanistiques et environnementales :

### 1.5.1 Contraintes sociaux économiques :

Un taux d'accroissement de la population est plus élevé de tout le pays soit 3,2% (le taux national étant de 1,72%).

La commune de Djelfa totalise une population de 288228 habitants en 2008. (634522 habitants en 2024. (Selon le PDAU)

Les besoins sociaux sont de plus en plus agrandis par exemple. Le taux de chômage est estimé à 18,33 %. La pauvreté présente 20 % de la population. (Séminaire sur la ville de Djelfa : 14/10/2019).

### 1.5.2 Contraintes urbanistique :

L'accroissement non contrôlé et le développement spontané sans aucune logique d'organisation du tissu urbain dans la ville.

Le centre-ville est occupé par une caserne désaffectée de 6,8 Ha qui paralyse l'urbanisme et divise le vieux tissu urbain en deux. (Séminaire sur la ville de Djelfa : 14/10/2019).

### 1.5.3 Contraintes environnementaux :

La dégradation de la forêt et les parcours steppiques également parmi les grands problèmes d'environnement de la région. La pollution atmosphérique est principalement due aux gaz émanant des automobiles, camions et surtout des autobus anciens, autorisés à circuler en ville et le problème de la tannerie de Djelfa.



Figure 57 : le centre-ville de Djelfa, source : Djelfa info 21/12/2019.

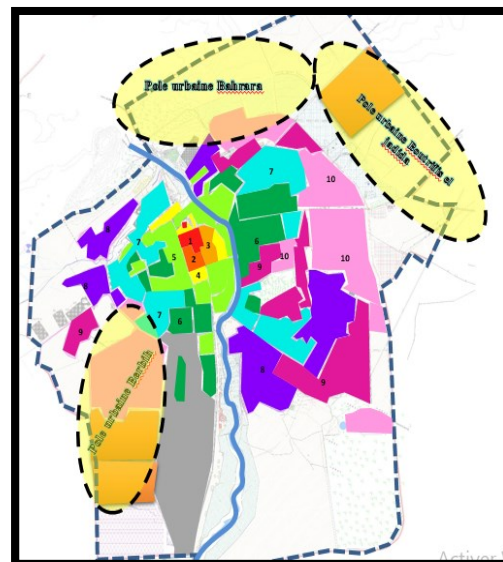


Figure 58 : développement d'urbanisation de la ville de Djelfa, source : urbatia Djelfa traité par l'auteur.



Figure 59 : les bidonvilles dans la ville de Djelfa.

- ❖ un flux migratoire important venant d'autres agglomérations.
- ❖ la pollution augmente encore plus avec l'absence des espaces verts et les jardins.
- ❖ Les terrains militaires de Nord-Est de la ville constituent aussi un handicap.



Figure 60: Jeter des déchets dans l'oued mellah

## 1.6 Les centres d'activités dans la ville de Djelfa :

### 1.6.1 Centre d'activité commerciale :



- centre-ville (grande concentration de commerce)
- Bab charef
- Boutriffis (nouvelle concentration de commerce)
- Djelfa Jadida (nouvelle concentration de commerce)

### 1.6.2 Centre d'activité administrative :



- Centre-ville (grande concentration des administrations)
- Berbih
- Djelfa Jadida (nouvelle concentration des administrations)

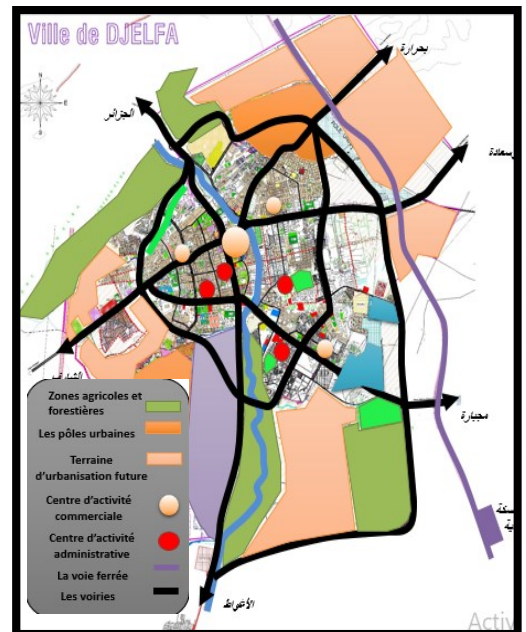


Figure 61: les centres d'activités dans la ville de Djelfa, source : traité par l'auteur

- ❖ Concentrations des plupart des activités au niveau de centre-ville

- ❖ La ville est jusqu'à présent unipolaire.

## 1.7 Les atouts de la ville de Djelfa :

**La ville de Djelfa est située dans une position centrale par rapport à l'ensemble du pays et de la wilaya.**

**Cette position stratégique est renforcée par le passage d'un réseau de routes de niveau nationales et régionales : RN1, RN46, C.W 189, C.W164**

Oued Mellah peut être un élément structurant dans la composition urbaine de la ville.

La proximité de la forêt Senelba (Se situant à près de 5 Km à l'Ouest de la ville de Djelfa).

La capitale des Ouled Nail est traditionnellement commerçante et se caractérise par un réseau très diversifié de commerces agro-alimentaires de gros ainsi que l'élevage du cheptel ovin.

Chaque été, Djelfa accueille des centaines d'estivants venant du Sud du pays pour profiter de son climat tempéré.

La région est aussi connue par ses stations de gravures rupestres et sa steppe.

1.8 Le schéma des problèmes extraits de la lecture de la ville :



Figure 62: schéma des problèmes extraits de la lecture de la ville de Djelfa .source :l'auteur

**2eme PARTIE :**

**1.9 ANALYSE De L' AIRE D' ETUDE :**

**1.9.1 Subdivision des séquences :**

Pour réussir l'objectif de la liaison entre l'entrée Est de la ville et le centre-ville à travers la transformation de RN46 (qui a un flux très important de débit 11945vp/j) à un boulevard.

Et pour mieux étudier ce dernier, on va le diviser en cinq séquences correspondant à l'infrastructure existante, le tissu urbain existant et la délimitation des quartiers selon le POS de Djelfa.

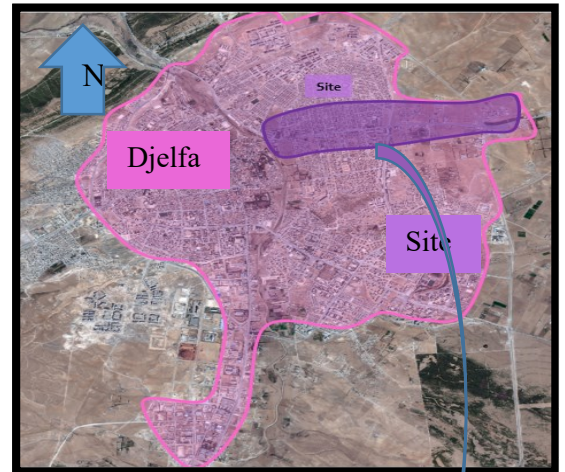


Figure 63: limites de site, source : Google earth traité pat l'auteur.

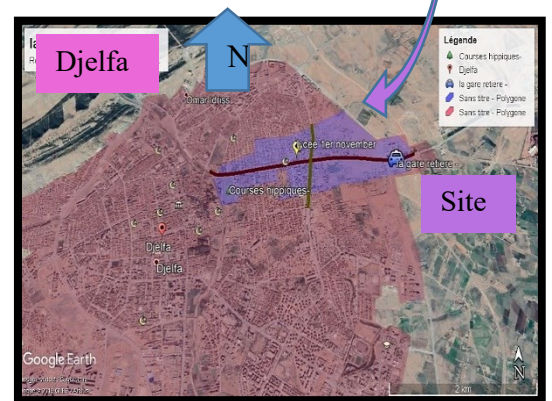


Figure 65: le site d'étude, l'entrée est de la ville source : traité pat l'auteur.

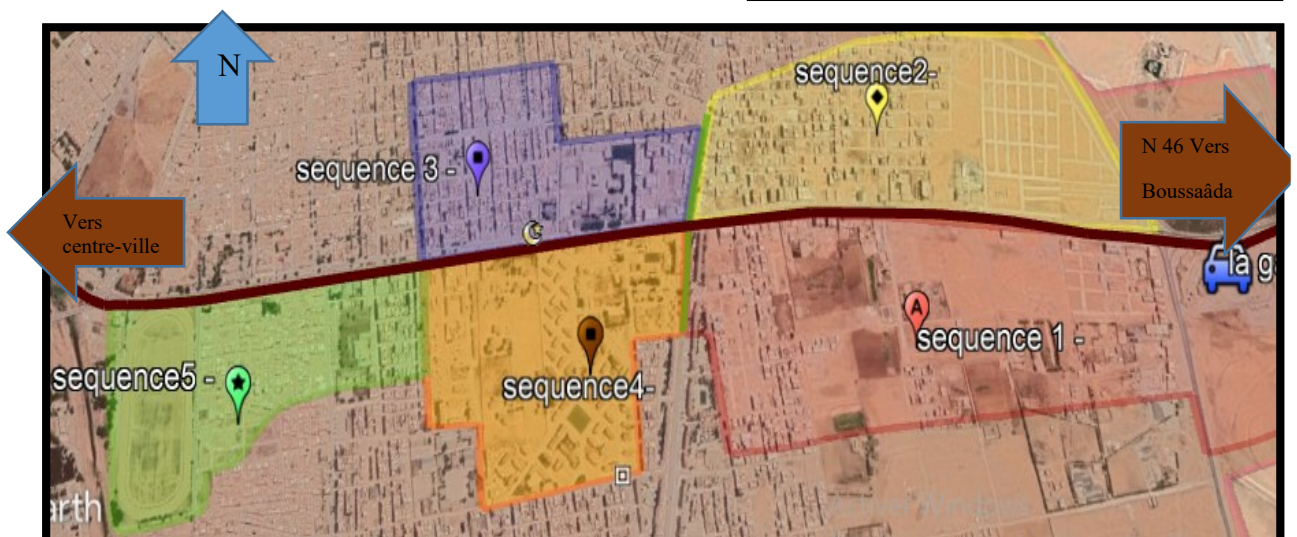


Figure 64: les 5 séquences proposées de projet, source : Google earth pro 2020 traité par l'auteur.

### 1.9.2 La route RN46 (état de fait) :

Tableau 2: la situation et la longueur de la route RN46, source : l'auteur.

La situation :	La longueur :
Se situe entre l'entrée est de la ville de Djelfa et le champ de course vers le centre-ville.	2.9 km

La route se caractérise par deux types de tracé des voiries :



Figure 66: image présente la RN46 entre l'entrée est de la ville et le champ de course, source : Google Earth 2020 traité par l'auteur

#### Le tracé 01 :

Tableau 3: caractéristique de tracé 01, source : l'auteur

Longueur	1300M
Largeur	32M
Gabarit	R+1 / R+4
fonctions et activités	Service et commerce
Couleurs de façades	Beige, brique
Style architecturale	Moderne
Les mobiliers urbains	Les lampadaires
Lignes de transports	ligne 8 de gare routière vers le centre-ville.
Les nœuds et les intersections	3 nœuds et 2 intersections
Les servitudes de RN	Plus de 10 m dans les deux cotés



Figure 68: des façades dans le tracé 01 ; source : l'auteur.



Figure 67: des façades dans le tracé 01 ; source : l'auteur.

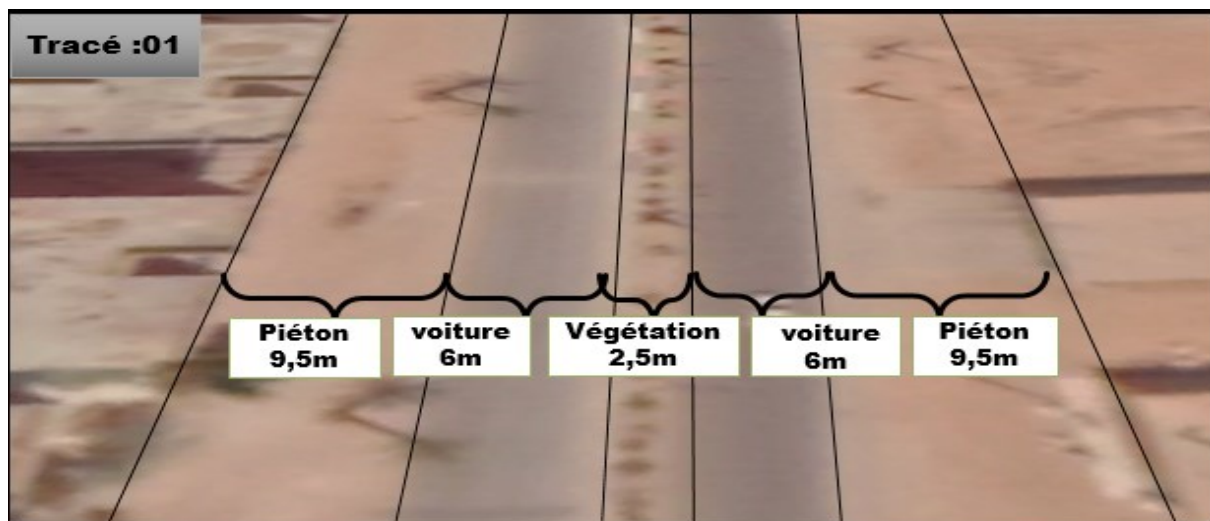


Figure 71: les démentions de tracé 01 de RN 46 ; source : Google earth pro 2020 traité par l'auteur

**Le tracé 02 :**

Tableau 4: caractéristique de tracé 01, source : l'auteur

Longueur	1600M
Largeur	38M
Gabarit	R+1 / R+4
fonctions et activités	Service et commerce
Couleurs de façades	Beige et blanc
Style architecturale	Moderne
Les mobiliers urbains	Les lampadaires, les poubelles, alignements des arbres
Lignes de transports	ligne 8 de gare routière vers le centre-ville. Ligne 2 de Wiam.
Les nœuds et les intersections	2 nœuds et 1 intersection
Les servitudes de RN	Plus de 5 m dans les deux cotés



Figure 70: des façades dans le tracé 02 ; source : l'auteur



Figure 69: des façades dans le tracé 02 ; source : l'auteur

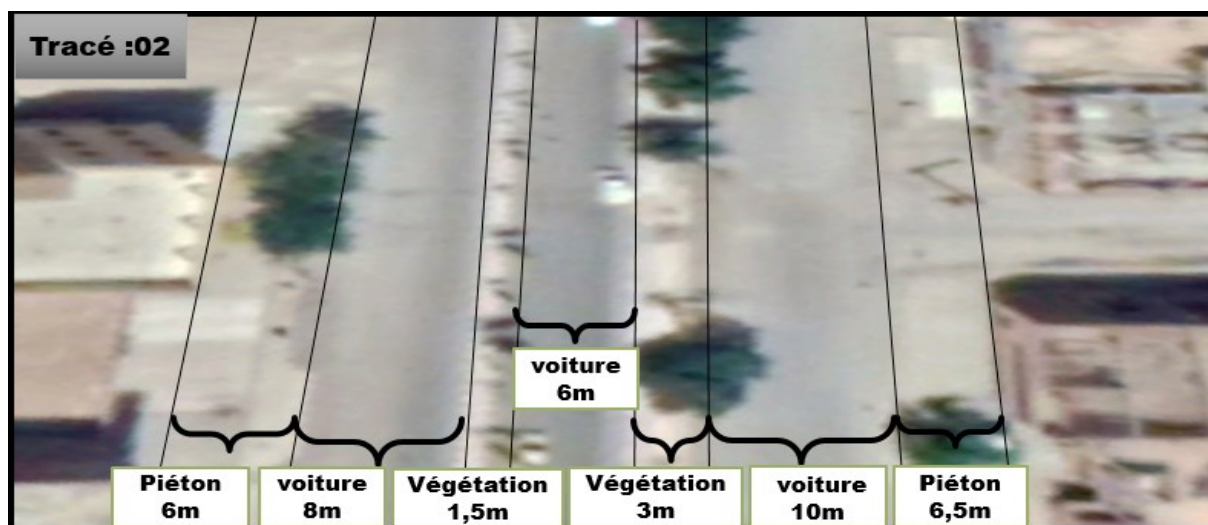


Figure 72: délimitations de tracé 02 de RN 46 ; source : Google earth pro 2020 traité par l'auteur

### 1.9.3 Les défis constatés au niveau de la route RN46 :

- Manque des mobiliers urbains
- Manque des espaces verts et stationnement
- Manque de style architectural et les éléments de façade
- Manque des points de Reppert.
- Manque des lignes de transport en commun.

### 1.9.4 Séquences du projet (état de fait) :

#### a. Séquence 01 :

La première séquence située entre la gare routière de l'entrée est de la ville et le rond-point de l'«wiam». Ce secteur de 69 ha, rassemble les quartiers de « bâcher ben jedou » et « Benyaagoub othman ». Limité par la cité « Bakriya Mohamed » au nord et cité « wiam » au sud et cité « Sliman amirat » à l'ouest. Cette séquence comporte des terrains agricoles, des hôtels et un quartier « Benyaagoub othman » d'habitat collectif et d'habitat individuel.

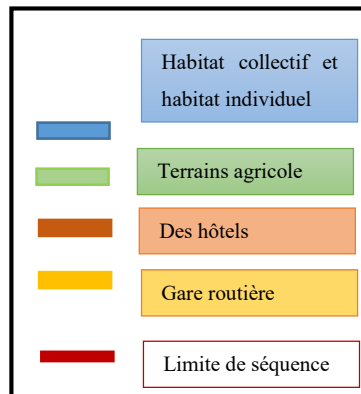
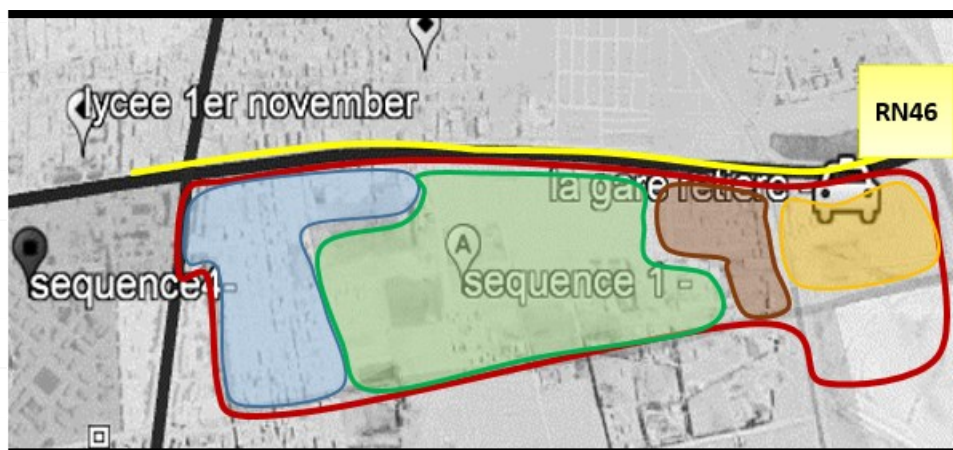


Figure 73: séquence 1, source : Google earth pro 2019 traité pat l'auteur

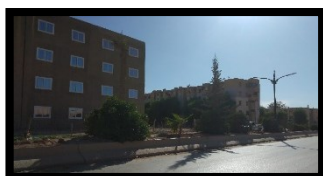


Figure 77: quelque photo de 1ère séquence, source : l'auteur.



Figure 76: quelque photo de 1ère séquence, source :

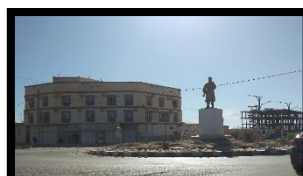


Figure 75: quelque photo de 1ère séquence, source :

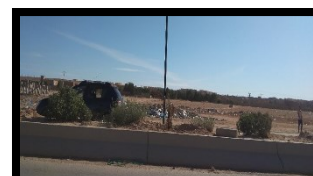


Figure 74: quelque photo de 1ère séquence, source : l'auteur

**b. Séquence 02 :**

La deuxième séquence située entre la gare routière de l'entrée est de la ville et la cité de « el Amrawi ». Ce secteur de 45.5 ha rassemble les quartiers de « mojahid bakriya mohemed » et « el Amrawi ». Limité par la cité « fakani » à l'ouest et cité « Bachar ben jedou » au sud et cité « Bahrara » au nord. Cette séquence comporte une forêt, Cité universitaire, Des équipements, Habitat individuel projeté et un quartier « el Amrawi » d'habitat collectif et d'habitat individuel.

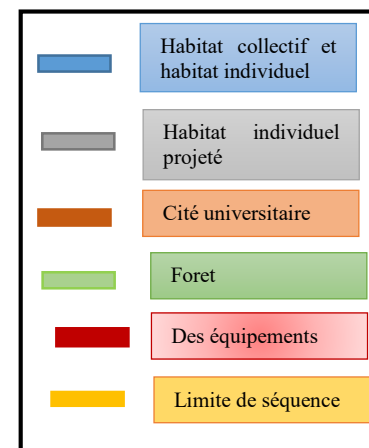


Figure 78: séquence 2, source : Google earth pro 2019 traité pat l'auteur



Figure 80: quelque photo de 1eme séquence, source :



Figure 82: quelque photo de 2eme séquence, source : l'auteur



Figure 81: quelque photo de 2eme séquence, source :



Figure 79: quelque photo de 2eme séquence, source : l'auteur.

**c. Séquence 03 :**

La troisième séquence située entre le rond-point de el «wiam». Et la cité de «bel ghzale ». Ce secteur de 25 ha rassemble les quartiers de « el Amrawi » et « fakani ». Limité par la cité « bel ghzale » à l'ouest et cité « Sliman amirat » au sud et cité « Boutrifiss » au nord. Cette séquence comporte des Habitat individuel de caractère commercial, et des équipements culturels.

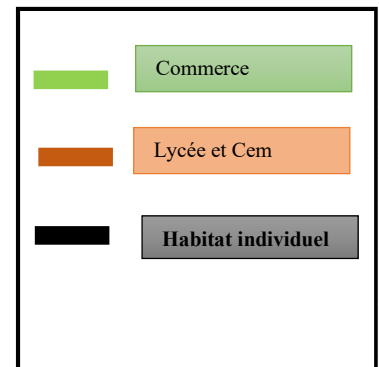


Figure 83: séquence 3, source : Google earth pro 2019 traité pat l'auteur.



Figure 87: quelque photo de 3eme séquence, source : l'auteur.



Figure 86: quelque photo de 3eme séquence, source :



Figure 85: quelque photo de 3eme séquence, source : l'auteur.



Figure 84: quelque photo de 3eme séquence, source : l'auteur.

**a. Séquence 04 :**

La quatrième séquence « Sliman amirat » située entre le rond-point d'el « wiam », et la cité de « Boukhalfa ». Ce secteur de 29 ha. Limité par la cité « Boukhalfa » à l'ouest et cité «Fakani»

au nord et cité « wiam » à l'Est. Cette séquence comporte des Habitats collectifs et des équipements culturels.

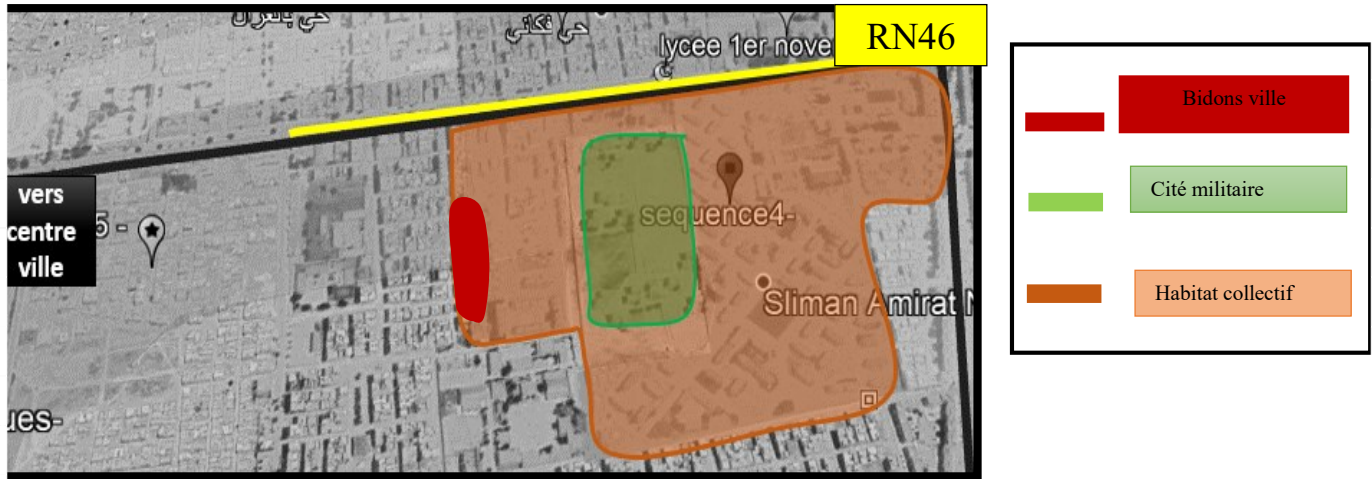


Figure 88: séquence 4, source : Google earth pro 2019 traité par l'auteur



Figure 92: quelque photo de 4eme séquence, source : l'auteur.



Figure 91: quelque photo de 4eme séquence, source : l'auteur



Figure 90: quelque photo de 4eme séquence, source : l'auteur



Figure 89: quelque photo de 4eme séquence, source : l'auteur

**b. Séquence 05 :**

La cinquième séquence située entre la cité « Sliman amirat », et « oued mellah » Ce secteur de 27 ha rassemble une partie du quartier « Bel ghzale » et quartier « Boukhalfa ». Limité par la cité « bel ghzale » au nord et cité « Sliman amirat » à l'Est et cité « Ben Taïba » au sud. Cette séquence comporte des Habitats individuels de caractère commercial, Habitats Collectifs, Habitat précaire, terrain agricole, champs de courses.



	Station de service
	Habitat collectif
	Terraine agricole
	Habita individuelle
	Habitat précaire
	Champs de Courses
	Limite de séquence

Figure 93: séquence 5, source : Google earth pro 2019 traité par l'auteur

## Conclusion :

Dans ce chapitre et selon la lecture générale de la ville, on a extrait plusieurs problèmes. Et après l'analyse de site et les opinions des répondants au questionnaire (voir l'annexe) ; On essaie de résoudre la plupart de ces problèmes et de les intégrer dans le site par une conception urbanistique on la verra dans le prochain chapitre.

**APPROCHE CONCEPTUEL**

Programmation et interventions

## Introduction :

Le 4eme chapitre est consacré à la conception de projet, à travers des démarches urbanistiques, et les principes de développement durable par la programmation et les interventions et les résultats de questionnaire qui délimitent les besoins de la zone.

## 1. La Programmation :

D'après la grille d'équipements, les recommandations des POS, la comparaison entre les tableaux de programme des exemples, la nature de terrains, les besoins de cette zone, les résultats de questionnaire et les besoins de la ville on a élaboré le programme suivant :

Tableau 5: le programme proposé source : l'auteur.

Les Séquences	Les interventions	Les projets	Les surfaces Totale 200h
Le Boulevard	Restructuration et aménagement	-Façade urbaine -Gabarit homogène r+3 r+4 -Des activités : commerces, services, loisirs, -Mobilités douce -Espaces verts	Longueur 3km Surface 11.7h
Séquence 01	Achèvement, densification, aménagement	-Gare ferroviaire -Station de maintenance -Parc relais (terminus) -Service (hôtels, restaurants, cafétéria) -Jardin public : musée, centre de loisirs, centre de formation agricole - Résidences : habitat collectif, semi collectif et individuel.	4 h 2h 3.4h 7.6h 23.5h : 7327m <sup>2</sup> , 6800m <sup>2</sup> , 2h 19.5h : HC7h HSC 7h HI 5.2h
Séquence 02	Aménagement et densification	-équipements d'affaire,	18h

		-équipements sanitaire -équipements éducatif -Résidence : habitat semi collectif et individuel.	3.6h 2.2h 11.3h : 3h, 6.8h
Séquence 03	Restructuration	-Pole commerciale (dominance de l'activité commerciale) -esplanade, stationnements	6.8h 9132m <sup>2</sup>
Séquence 04	Réaménagement et compensation	-Espaces vert et jeux et stationnement -jardin public -résidence : habitat collectif	8000m <sup>2</sup> 7.6h 22.4h
Séquence 05	Réhabilitation et réaménagement	-équipements sportif (piscine, stade, salles sportifs...) -Résidence : habitat individuel	14.4h 4.5h

## 2. Les processus de la proposition urbaine :

### 2.1 Délimitation de l'entrée de la ville :

- L'entrée EST de la ville de Djelfa (RN46) est limité par la gare routière et le champ de course.



Figure 94: délimitation de l'entrée de la ville, source : Google earth pro, traité par l'auteur.

### 2.2 Création d'un boulevard urbaine :

- La transformation de route RN46 à un boulevard urbain.



Figure 95: le boulevard urbain, source : Google earth pro, traité par l'auteur.

- Pour réussir le fonctionnement de l'entrée de la ville (l'objectif principale), j'ai fait un programme général qui comprend le boulevard et les quartiers environnants, représentés par des séquences.

### 2.3 Subdivision des séquences :

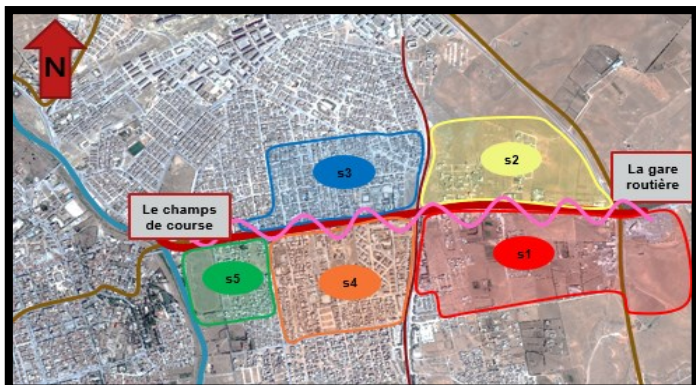


Figure 96: la délimitation des séquences, source : Google earth pro traité par l'auteur.

- J'ai fait la projection de l'objectif principale sur les séquences
- J'ai mentionné ces projections et ces caractéristiques dans chaque séquence séparément.

### 2.4 Le concept de la forme générale :

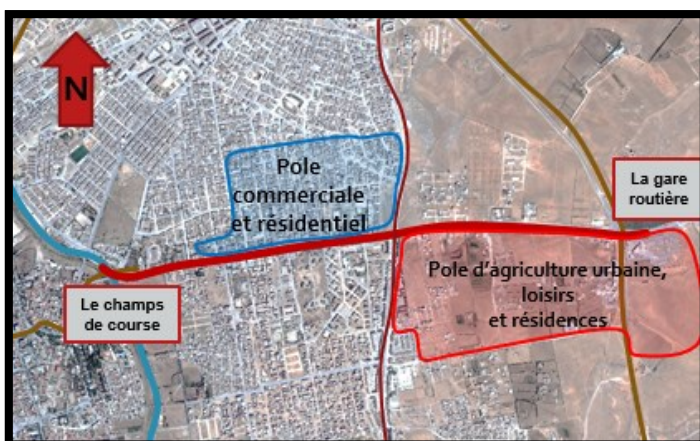


Figure 97: le pôle d'agriculture et le pôle commercial, source : Google earth pro traité par l'auteur.

- Pour but de revivre les activités major de la ville ancienne (agriculture, commerce), on a proposé de :  
 -créer un pôle d'agriculture urbaine sur le terrain agricole.  
 -renforcer le pôle commercial de Boutrifiss (dominance de l'activité commerciale).

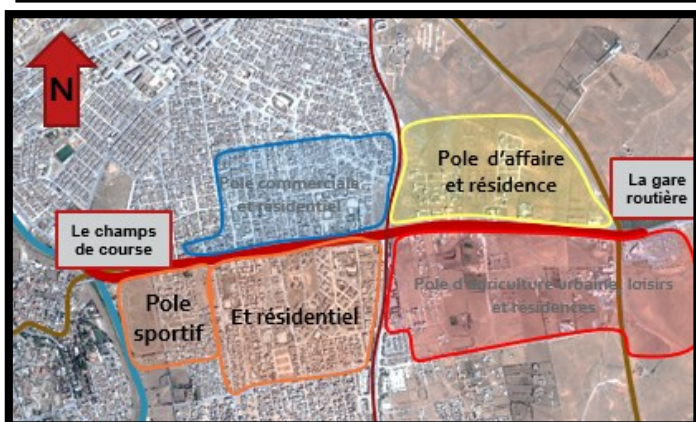


Figure 98: le pôle sportif et le pôle d'affaire, source Google earth pro traité par l'auteur.

- Pour créer l'équilibre fonctionnel entre les séquences et dans les quartiers de l'entrée EST de la ville ; on a proposé de :  
 -créer un pôle d'affaire dans la séquence 02 qui est déjà programmé dans le POS.  
 -créer un pôle sportif a couté de champs de course.

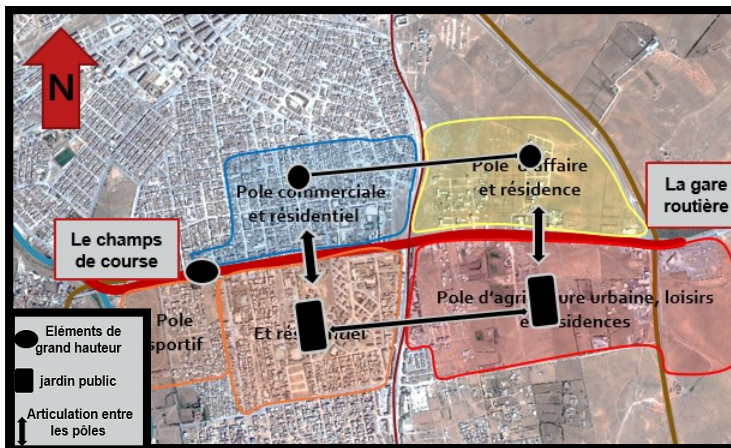


Figure 99: l'articulation entre les pôles, source : Google earth pro traité par l'auteur

- Faire des articulations entre les pôles, par des passages, des éléments de grandes hauteurs (point de Reppert), et des jardins publics. pour donner une image complète de l'entrée EST de la ville.

## 2.5 Logique d'implantation des équipements selon les séquences :



▲ Gare ferroviaire	◐ Habitat collectif	★ Tour d'affaire
■ Station de maintenance	◑ Habitat semi collectif	★ Equipements d'affaires
● Parc relais	◒ Habitat individuel	★ Equipements éducatif
★ Service: hôtels, ébergements, restaurants, cafétérias,,	◓ Jardin public a caractère agricole et loisir	★ Equipements sanitaires
☾ Musée	◔ Jardin public	★ Tour commerciale
➡ Centre de formation agricole	★ Groupements sportifs	★ Tour d'affaire
☹ Centre de loisirs pour les enfants		

Figure 100: Logique d'implantation des équipements selon les séquences, source : Google earth pro traité par l'auteur.

## 2.6 Intervention et actions entreprise :

Les schémas ci-dessous représentent les interventions et les actions appliqués sur chaque séquence.

### 2.6.1 Boulevard urbaine :

Le Boulevard de l'entrée Est de la ville se caractérise par une grande vitalité due à la concentration de plusieurs activités et services (hôtels, restaurants, cafétérias, commerce de lux, loisirs, jardins public, transport mobilité douce...) qui attirent les gens de l'extérieur et de l'intérieur de la ville.

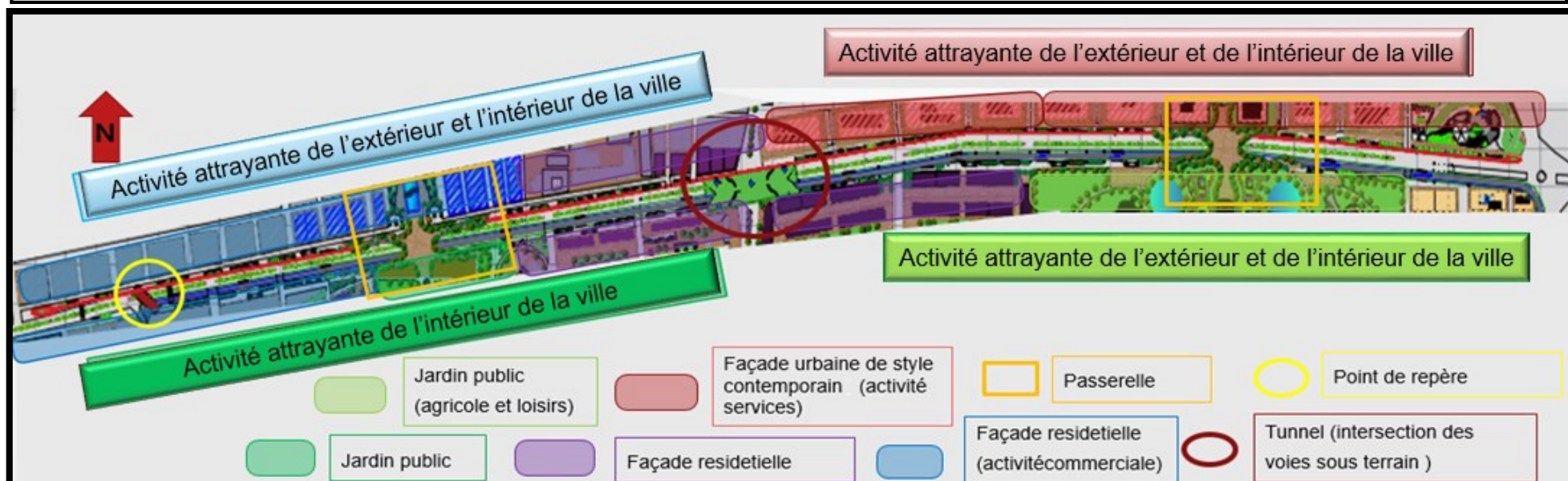


Figure 101: les opérations principales sur le Boulevard, source : l'auteur

### 2.6.2 Séquence 01 :

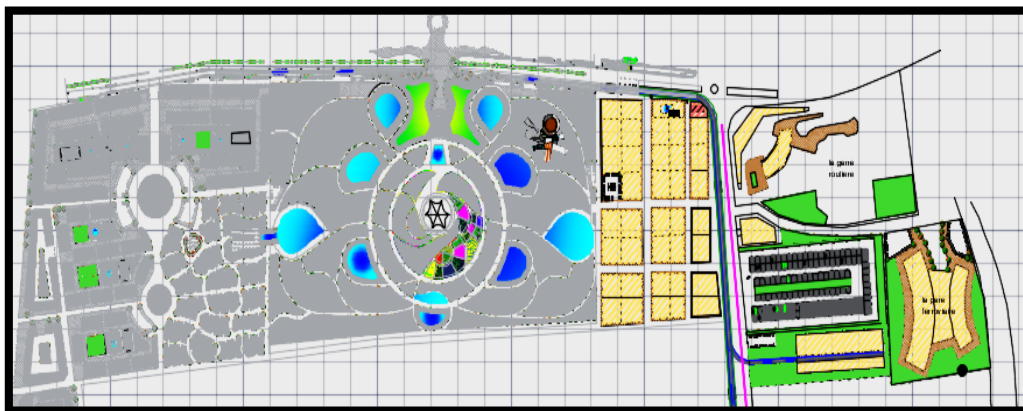


Figure 102: Les équipements projetés dans la 1ère partie de 1ère séquence 1. Source : l'auteur

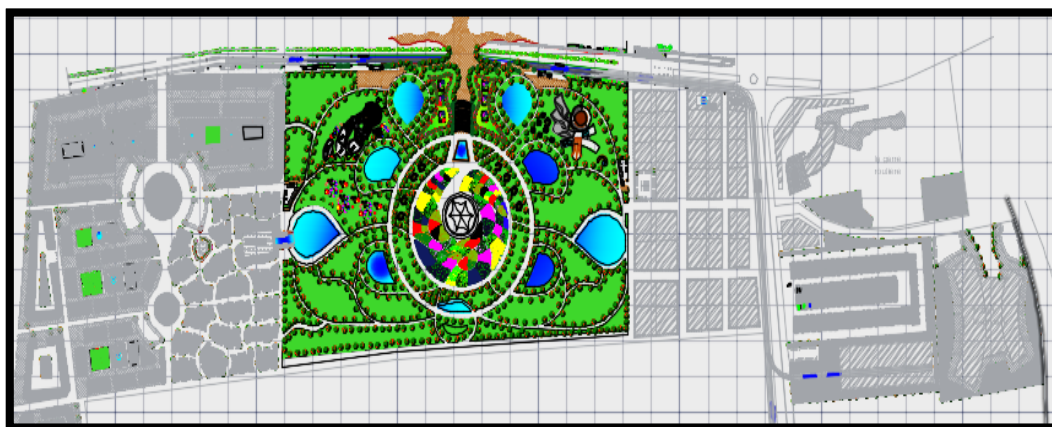


Figure 103: Les équipements projetés dans la 2ème partie de 1ère séquence 1. Source : l'auteur

-La conception de gare ferroviaire à côté de la ligne de tramway.

- la conception de Parc relais, et station de maintenance pour le tramway.

-L'aménagement urbain de côté de service qui contient des restaurants, cafeterias, hébergements, hôtels et des espaces de maintenance.

- La préservation de la nature agricole de la zone par la conception d'un jardin public de caractère agricole et loisir ;

Qui contient jardin potager agriculture urbaine, musée, et centre de loisir pour les enfants.

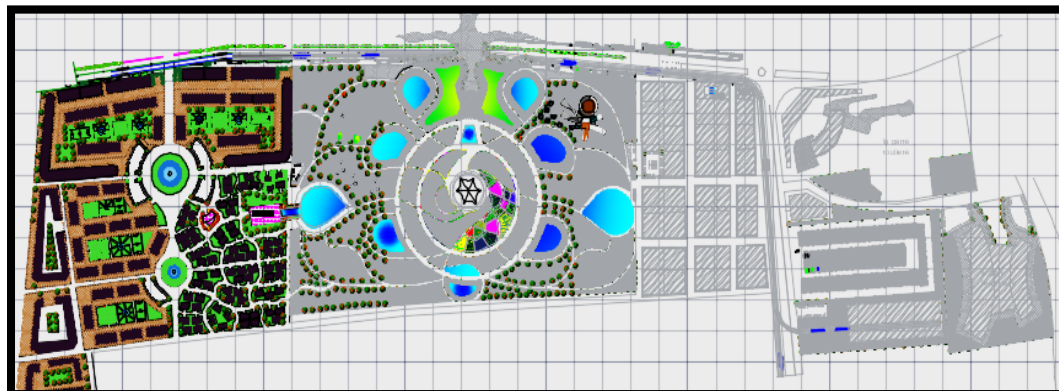


Figure 104: Les équipements projetés dans la 3eme partie de 1<sup>ère</sup> séquence 1. Source : l'auteur

### 2.6.3 Séquence 02 :



Figure 105: Les équipements projetés dans la 1ère partie de 2eme séquence 1. Source : l'auteur

-La conception de la partie résidentiel se fait par la conception des 3 types d'habitats ;

-75 habitats individuels.

-154 habitats collectifs.

-68 semi collectif.

-La conception d'un pôle d'affaire (proposé dans le pos) ;

Qui continents : tour d'affaire de R+15, palais de congrès, centre d'affaire, salle d'exposition, des sociétés, des immeubles administratifs, des hôtels...

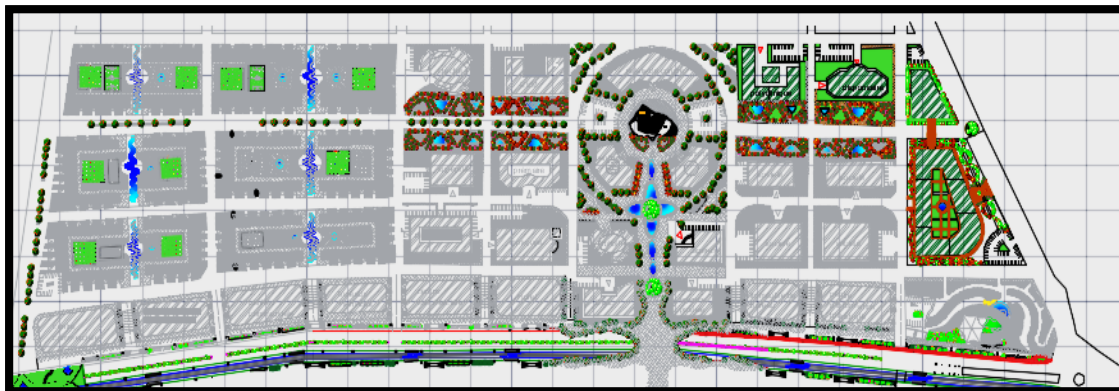


Figure 106: Les équipements projetés dans la 2eme partie de 2eme séquence 1. Source : l'auteur

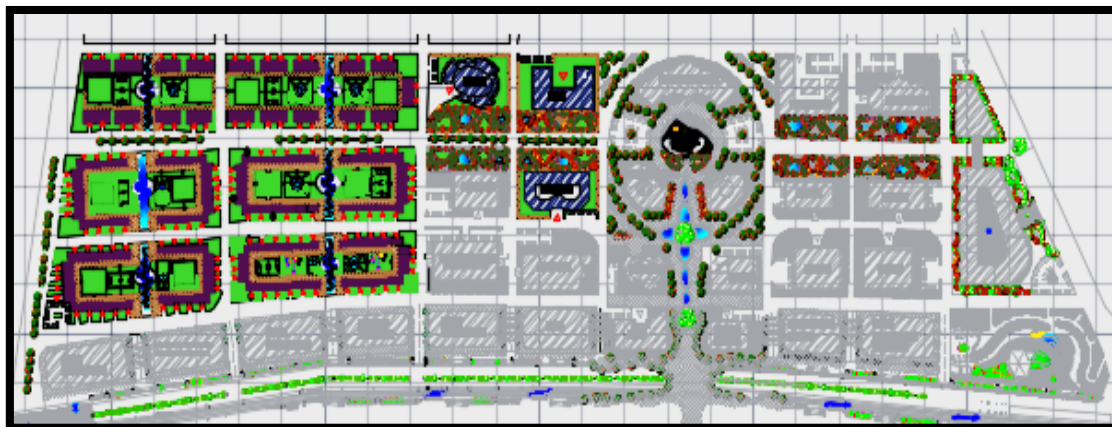


Figure 107 : Les équipements projetés dans la 3eme partie de 2eme séquence 1. Source : l'auteur

-La conception des équipements sanitaires ;

Qui contiennent : polyclinique, dispensaire, hôpital anti cancer.

-La densification de cette partie par la conception des 2 types d'habitats ;

- 111 habitats individuels.

- 76 semi collectif.

La conception des équipements éducatifs annexe pour l'habitat.

### 2.6.4 Séquence 03 :

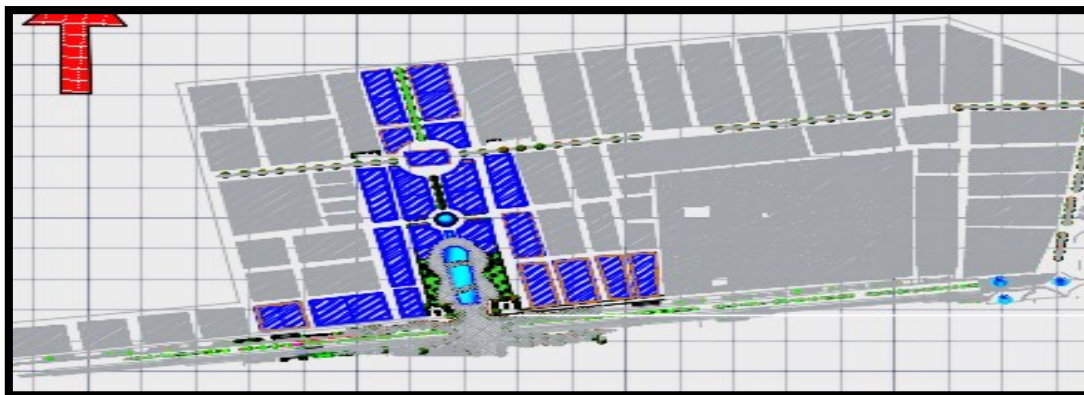


Figure 108: Les équipements projetés dans la 3ème séquence 1. Source : l'auteur

-La restructuration de quartier et renforcer le pôle commercial de Boutrifiss (dominance de l'activité commerciale). Pour une ville animée.

-le pôle commerciale contient ; tour commerciale de R+15, des centres commerciaux, des magazines de luxe et des magazines spécialisés ...

### 2.6.5 Séquences 04 et 05 :

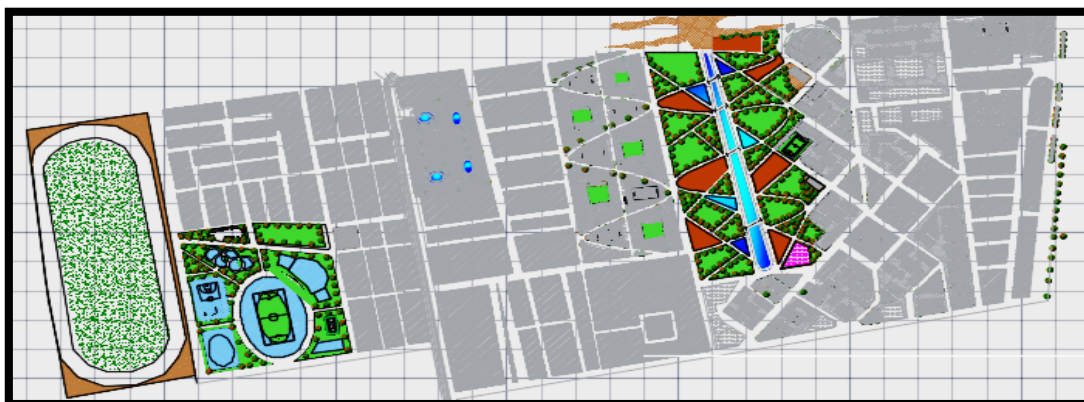


Figure 109: Les équipements projetés dans la 4ème et 5ème séquence, Source : l'auteur

-La conception d'un espace public et loisirs qui aéré le quartier (Slimane Amirat) et qui est relié avec le pôle commerciale.

- La Réhabilitation de l'ancien Hippodrome et la conception d'un pôle sportif qui contient ;

Des stades, piscine, centre de formation + hébergement ...).

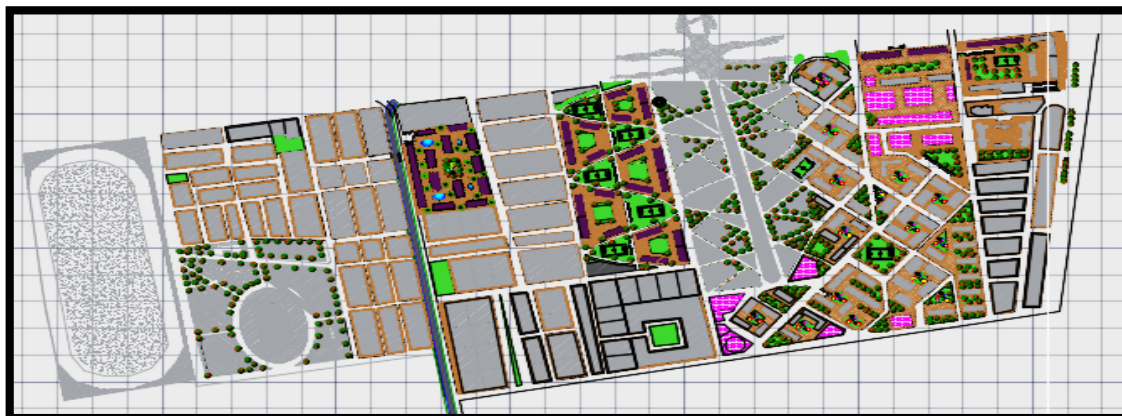


Figure 110: Les équipements projetés dans la 4eme et 5eme séquence, Source : l'auteur

## 2.6.6 Le transport

### 2.6.6.1 Le tramway :

- Le circuit fermé de tramway lié entre les points populaires ; commencé par la gare ferroviaire et la gare routière et le parc relais, passant par le pôle commerciale de Boutrifiss puis le pôle commerciale de Djelfa Jadida, ensuite l'université de Zian Achor, puis le nouveau pôle universitaire vers le parc relais et les gares.

-Le réaménagement de quartier (Slimane Amirat) par des espaces vert et jeux, des espaces de stationnements  
- compensation de l'habitat collectif de cité militaire par cité résidentiel des habitats collectifs haut standing.

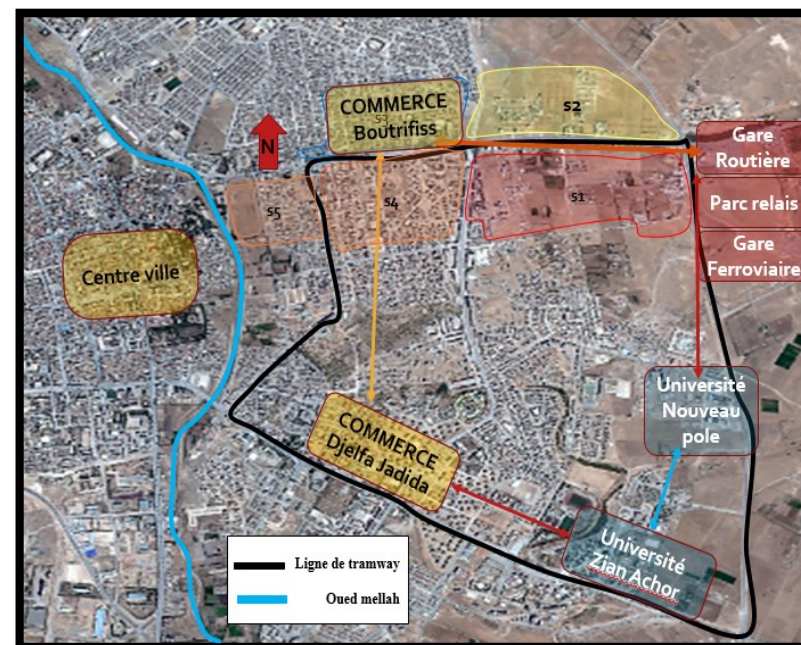


Figure 111: circuit de tramway, source : l'auteur

### 2.6.6.2 Le vélo (Mobilité doux) :

- la piste cyclable commence du début à la fin de boulevard, d'une longueur de 2.7 km.



Figure 113 : circuit de vélo .source : l'auteur

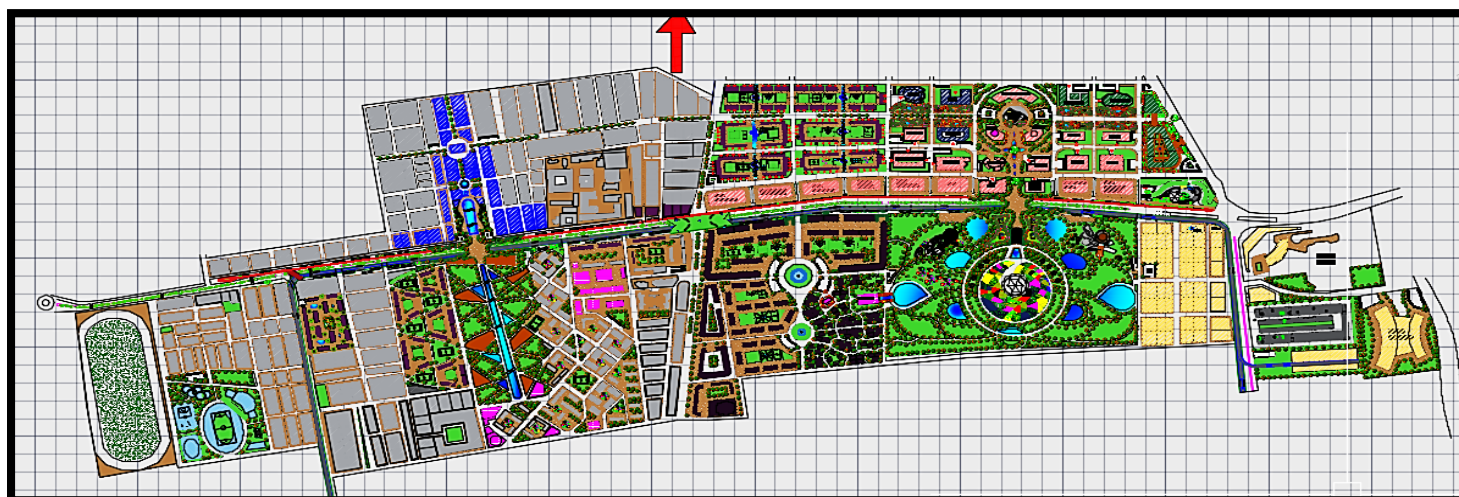


Figure 112: plan d'aménagement générale de projet, source l'auteur

2.7 Les vues 3D :



Figure 114: vue générale sur le plan d'aménagement (le boulevard et les séquences). Source : l'auteur



Figure 115: vue sur le boulevard .source :l'auteur



Figure 116: vue sur le jardin d'agriculture urbaine et de loisir. Source : l'auteur



Figure 117: vue sur le pôle d'affaire .source :l'auteur



Figure 118: vue sur le centre de loisirs pour enfant et les équipements de la façade urbaine et la 2eme séquence .source :l'auteur



Figure 119: vue sur l'habitat individuelle et semi collectif de 2eme séquence. Source : l'auteur



Figure 120: vue sur le jardin public et le pole commerciale .source : l'auteur



Figure 121: vue sur le boulevard et l'articulation entre le jardin public et le pole commerciale .source :l'auteur



Figure 122: vue sur le pole commerciale et le tour commerciale .source l'auteur



Figure 123: vue sur le complexe sportif et la fin de boulevard par l'élément de Reppert .source :l'auteur

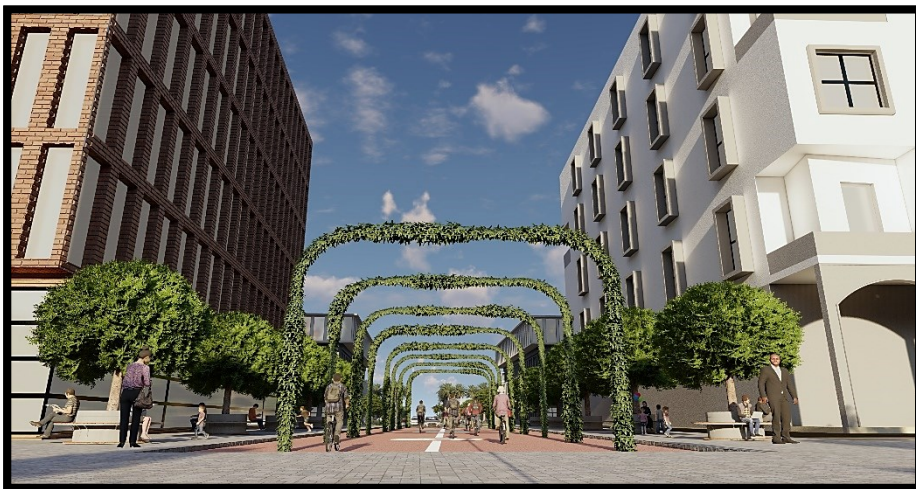


Figure 125: vue sur le passage piéton .source: l'auteur



Figure 124: vue sur l'hôtel et le tramway .source : l'auteur



Figure 127: vue sur le centre commerciale .source : l'auteur



Figure 126: vue sur le centre d'information touristique et l'immeuble de bureau.source : l'auteur



Figure 129: vue sur l'immeuble des bureaux et services .source :l'auteur



Figure 128: vue sur le centre commerciale .source :l'auteur



Figure 131: vue sur le passage piéton entre le pole commerciale et le jardin public .source :l'auteur



Figure 130: vue sur l'immeuble administratif .source :l'auteur



Figure 132: vue sur le parc relais .source :l'auteur



Figure 133: vue sur la station de maintenance et le parc relais et la gare routière .source : l'auteur



Figure 135 : vue sur le jardin d'agriculture urbaine et de loisir. Source : l'auteur



Figure 134: Vue sur les espaces réservés à l'agriculture urbaine. Source : l'auteur



Figure 137: vue sur les espaces de loisirs dans le jardin .source :l'auteur



Figure 136: vue sur le centre de formation agricole .source : l'auteur



Figure 139: vue sur le centre de loisirs pour enfant .source :l'auteur



Figure 138: vue sur le musée dans le jardin agricole .source :l'auteur



Figure 140: vue sur les sociétés dans le pôle d'affaire .source : l'auteur



Figure 141: vue sur la primaire .source :l'auteur



Figure 142: vue sur les sociétés dans le pôle d'affaire .source : l'auteur



Figure 143: vue sur la tour d'affaire et le centre d'affaire et la salle d'exposition .source : l'auteur

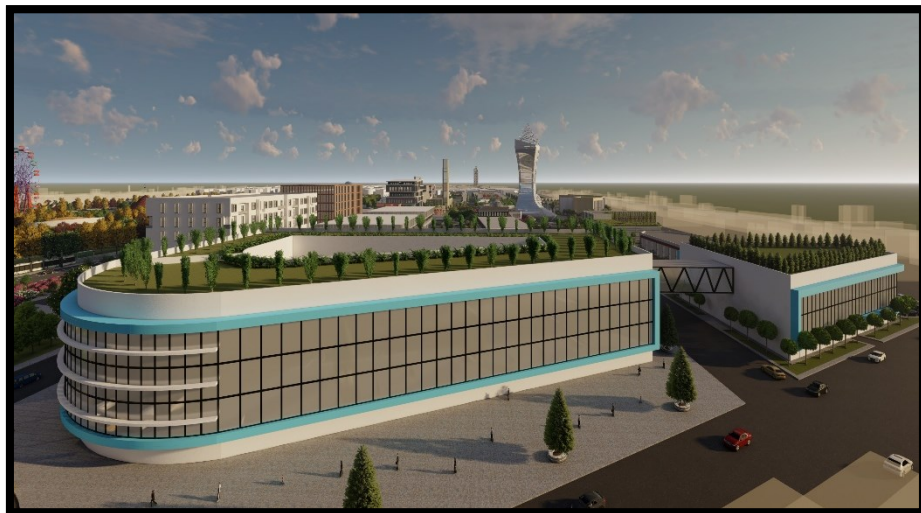


Figure 145: vue sur l'hôpital anti cancer .source : l'auteur



Figure 144: vue sur la polyclinique .source : l'auteur



Figure 147: vue sur le palais de congrès .source : l'auteur



Figure 146: vue sur la crèche .source : l'auteur



Figure 148: vue sur la bibliothèque .source : l'auteur



Figure 149: vue sur la mosquée .source : l'auteur



Figure 151 : vue sur le marché couvert .source : l'auteur



Figure 150: vue sur les sociétés dans le pôle d'affaire .source : l'auteur



Figure 153: vue sur l'espace extérieur de l'habitat semi collectif et individuel .source : l'auteur



Figure 152 : vue sur l'espace extérieur de l'habitat semi collectif et individuel .source : l'auteur



Figure 155: vue sur l'espace extérieur de l'habitat semi collectif .source : l'auteur



Figure 154 : vue sur l'espace extérieur de l'habitat semi collectif .source : l'auteur



Figure 157: vue sur le jardin public .source : l'auteur



Figure 156 : vue sur le pôle commercial .source : l'auteur



Figure 158: vue sur le passage piéton entre le pole commerciale et le jardin .source : l'auteur



Figure 159: vue sue le point de Reppert à la fin de boulevard .source : l'auteur



Figure 160: vue sur le plan d'aménagement Source : l'auteur

**CONCLUSION GENERALE**

## Conclusion générale :

La "Requalification urbaine" est souvent utilisé pour définir des projets très différents. et qui peut à la fois représenter des projets initiés par des habitants, par des acteurs privés ou par les pouvoirs publics; elle peut concerner de petites interventions (réaménagement d'une rue ...) ou de grands projets (réaménagement d'une zone...), ou encore des projets qui ont comme but l'amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier et d'autres qui visent plutôt au développement économique de la ville.

Afin d'améliorer l'image de la ville de Djelfa, on a requalifié l'entrée EST la plus dynamique, ce qui a résolu les problèmes de l'entrée et les quartiers avoisinants en particulier, et améliora l'image de la ville en générale par la réalisation d'un diagnostic préalable à travers des visites des lieux, une enquête (par questionnaire) auprès des habitants et la connaissance approfondie des outils d'aménagement stratégique et normatif ainsi que les outils d'aménagement opérationnels propre à la requalification.

L'ensemble de ces opérations intégrées établit l'amélioration de l'image et l'identité de la ville et la qualité de vie des habitants et le succès de projet.

**BIBLIOGRAPHIE**

## Bibliographie

- Barbier, Q. (2016). la place des entrées de ville dans l'urbain généralisé . *architecture aménagement de l'espace* .
- BEREZOWSKA-AZZAG, E. (2011). *projet urbain ,guide méthodologique :connaître le contexte de développement durable, p17*. Alger : Synergie.
- CGET. (2017, mai 10). *commissariat générale à l'égalité des territoires*. Récupéré sur la politique de la ville en bref: <https://www.youtube.com/watch?v=T8xaowh2yWQ>
- Christaller, W. (1933). "*Toupictionnaire*" : *le dictionnaire de politique*. Récupéré sur [toupie.org](http://www.toupie.org) : site sans publicité ni pistage: <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Centralite.htm>
- CLAIRE, & MICHEL DUPLAY. (1985). *méthode illustrée de création architecturale*. paris: édition du moniteur.
- Cunha, A. D. (2015, 05 25). *Nouvelle écologie urbaine et urbanisme durable.de l'impératif écologique à la qualité urbaine,page10*. Récupéré sur BSGLG, 65: [https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB\\_5CD9AD1A7010.P001/REF](https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB_5CD9AD1A7010.P001/REF)
- DADT, C. N.-c. (2012). Définition et méthode d'analyse des entrees de ville dans un contexte post-grenelle.
- Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme. (2001). *Les dossiers FNAU N°07*. paris.
- Fustier, B., & Rouget, B. (2017, jun 20). *Approche empirique de la notion de centralité urbaine :le cas de l'agglomération dijonnaise,page1 et2*. Récupéré sur [hal.archives-ouvertes.fr/hal-01542813/document](http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01542813/document)
- grandest un art de vivre. (2017). *Elaboration plu du Neuilly plaisance*. paris: grand paris,grandest.
- ISSN,IN. (2009, 04 05). Récupéré sur [crevilles.org](http://www.crevilles.org): « [http://www.crevilles.org/search?query=requalification&query\\_type=keyword&submit](http://www.crevilles.org/search?query=requalification&query_type=keyword&submit) »

Laura Campeny, L. S. (s.d.). *LE BOULEVARD URBAIN DE MARCHE-EN-FAMENNE, Projets urbains : Etudes de cas concrets* . Récupéré sur rapport\_et\_marche.pdf: [https://jacquesteller.files.wordpress.com/2017/10/rapport\\_et\\_marche.pdf](https://jacquesteller.files.wordpress.com/2017/10/rapport_et_marche.pdf)

l'habitat, m. m. (2018). la politique de la ville. (r. algerie, Intervieweur)

Mitterrand, F. ( 1978). *toupie.org : site sans publicité ni pistage*. Récupéré sur "Toupictionnaire" : le dictionnaire de politique: <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Centre.htm>

nassira, & zahi. (2011). les retombees de l'amelioration urbaine sur le cadre de vie par la rehabilitation des quartiers de la plaine ouest de la ville d'annaba . *thèse de doctorat* . annaba, département d'architecture ,université de annaba-Badji mokhtar, annaba: université de annaba-Badji mokhtar.

ONS. (2018). *statistiques démographiques*. Djelfa: minicipalité de la ville.

Rehabimed. (2019, 04 08). *rehabimed.net*. Récupéré sur réhabilitation en tant que processus: <http://www.rehabimed.net/Publicacions/Seminaris/Rehabilitacio%20i%20turisme%20sostenible/2.%20La%20gestion%20d>

saidouni, m. (2000). *éléments d'introduction à l'urbanisme*. casbah .

YVES, J. (2001, 01 20). droit administratif . *la loi SRU dossier in l'actualité juridique* . annaba.

Zucchelli, a. (1984). *introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine*. OPU.

علي خالد تحيزه. (2015). *توظيف المساحات الخضراء في الوسط الحضري في إطار المشروع الحضري حالة حي 12 ماي مدينة الوادي*. مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في تسيير التقنيات الحضرية، تخصص مدن ومشروع حضري ص8. الوادي، جامعة العربي بن مهيدي.

مجلة عالم البناء. (غير معرفة). *دراسة بوابة عمان*. مجلة عالم البناء العدد رقم52، صفحة ص27.

محمد عبده حامد الفيومي. (2008). *مداخل المدن في إطار التخطيط العمراني الشامل للتجمعات الحضرية*. رسالة دكتوراه، ص14. القاهرة، كلية الهندسة، جامعة عين شمس.

**LES ANNEXES**

## Questionnaire :

## استبيان:

يخصص هذا الاستبيان لدراسة أكاديمية تخص حالة المدخل الشرقي لمدينة الجلفة والاحياء  
مجاورة له، من اجل خلق هويه معمارية وعمرانية للمدينة وتحسين المستوى المعيشي للسكان  
في إطار تحضير مذكرة ماستر في الهندسة المعمارية لسنة 2020/2019.

تمت الدراسة على حوالي 80 فردا من كلا الجنسين ومن فئات عمرية مختلفة.

## 1-الفئة العمرية:

شباب من 18 الى 40  كهول من 40 الى 60  شيوخ أكثر من 60

## 2-الجنس؟

ذكر

انثى

## 3-المستوى الدراسي؟

جامعي  عامل  متقاعد  مأكثة في البيت

## 4- هل انت قاطن بالمدينة او خارجها؟

بالمدينة  خارجها

من اين انت؟ .....

## 5- ما رايك في مدخل مدينة الجلفة طريق بوسعادة؟

متوسط  يحتاج الى تحسين  جيد  لا الالحظ وجوده

## 6- كيف يمكن تحسينه في رايك؟

بوضع مرافق: تجارية  ترفيهية  ثقافية  ادارية  امنية   
رياضية  صحية

7-اي وسيله نقل تستعمل بكثرة؟

وسائل النقل العامة  سيارتك الشخصية  سيراً على الاقدام

وسيلة اخرى حدد:.....

8-ما هي اقتراحاتكم من اجل تحسين النقل والتخفيف من الازدحام؟

خط ترامواي  وسائل النقل العامة  غير ذلك

9-اين تذهب ايام العطل؟

اماكن ترفيهية  التسوق  البيت  اماكن اخرى  لا يوجد

10-ماهي اماكن الترفيه التي تريد تطويرها؟

مكان للعب  مكان للشباب  مرافق عامة  اماكن الترفيه

اخرى حدد:.....

إذا انشانا أماكن ترفيهيه تذهب  لا تذهب

11-من اي منطقه تتسوق؟

مركز المدينة  بوتريفيس  الجلفة الجديدة  اماكن اخرى

12-لماذا.....

- إذا كانت اجابتك بوتريفيس:

13-ما نوع التجارة التي تحتاجها وترى انها ناقصه في حي بوتريفيس؟

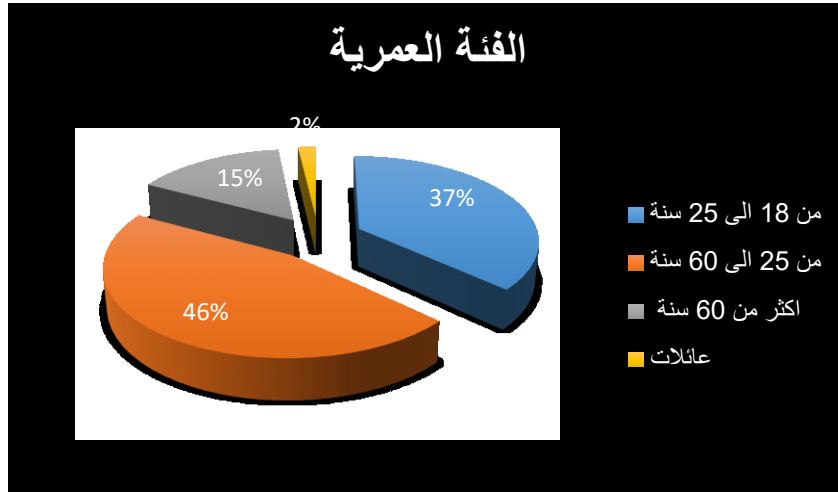
مواد غذائية  ملابس  محلات خردوات  محلات ذهب

.....أخرى حدد

## نتائج الاستبيان

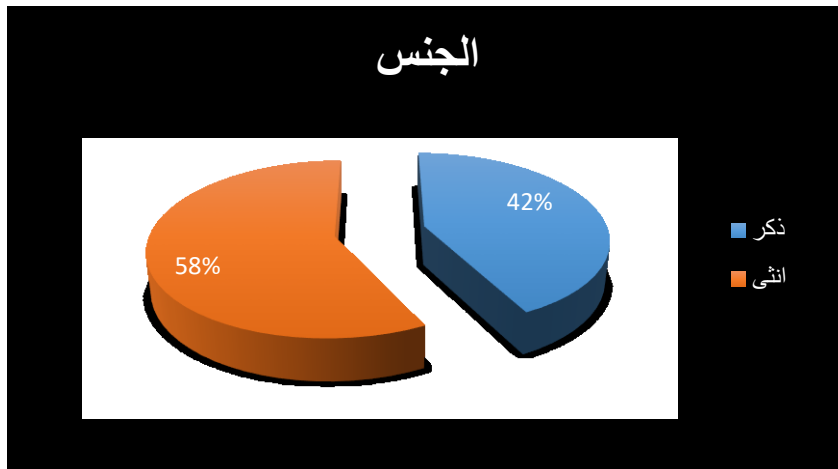
### 1- الفئة العمرية

اغلب المواطنين المشاركين في الاستبيان من الفئة العمرية ما بين 18 الى 60 سنة.



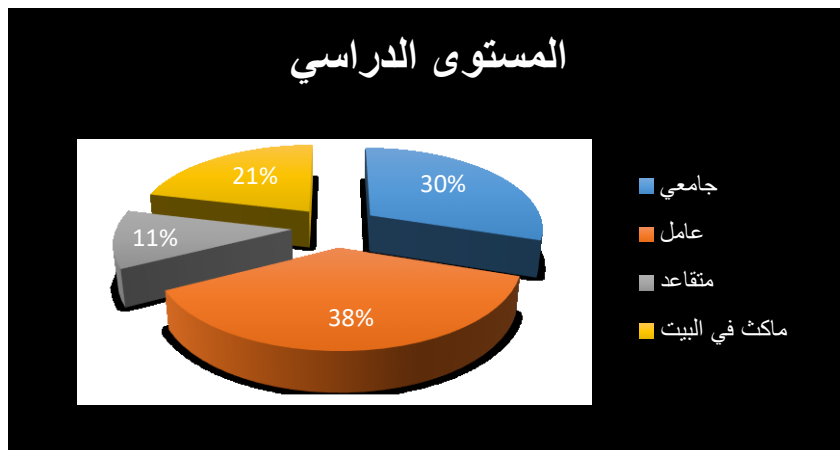
### 2- الجنس

كلا الجنسان شاركا في الاستبيان بنسب متقاربة.

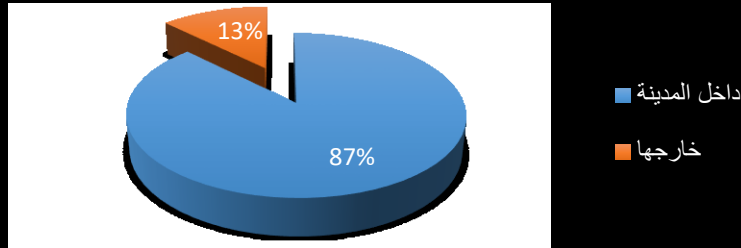


### 3- المستوى المهني

شارك في الاستبيان فئات ذات مستوى دراسي مختلف ما بين الجامعيين والعمال والمتقاعدين وحتى ماكاتات البيت لتكون وجهات النظر اشمل.



### موقع السكن

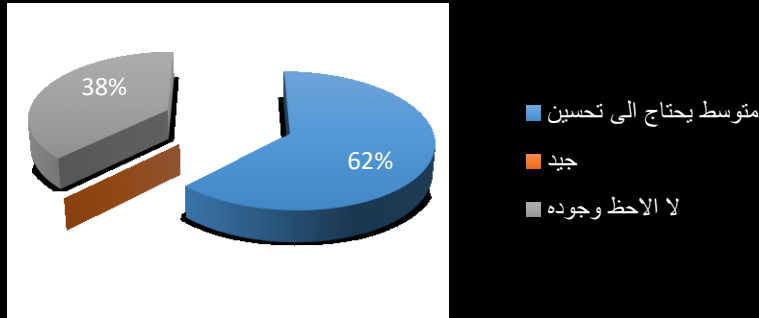


### 4- هل أنت قاطن بالمدينة أو

### خارجها

نسبه 13/ من المشاركين في الاستبيان يقطنون خارج المدينة ويستعملون المدخل الشرقي.

### مدخل مدينة الجلفة



### 5- ما رأيك في المدخل الشرقي

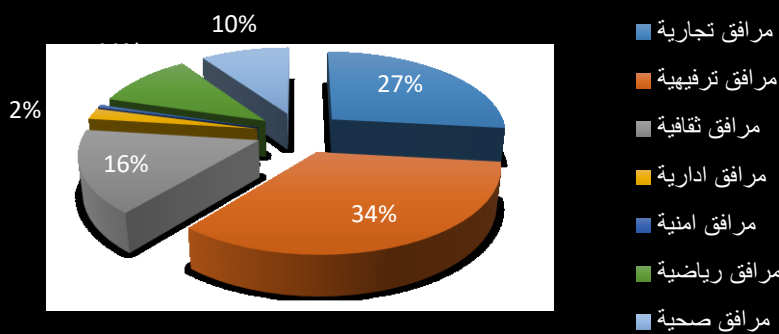
### لمدينة الجلفة طريق بوسعادة

62/ من المواطنين يرون أن المدخل الشرقي يحتاج إلى تحسين في حين أن 38 / من المواطنين لا يلاحظون وجوده.

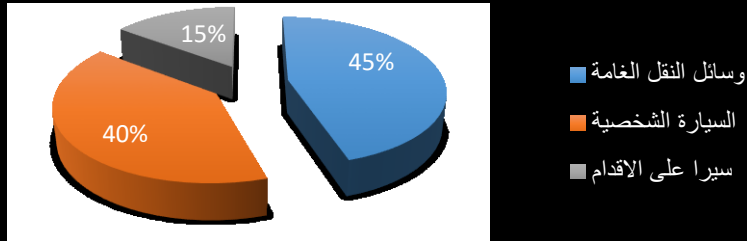
### 6- كيف يمكن تحسينه في رأيك

المواطنون المشاركون في الاستبيان يقترحون وضع مرافق ترفيهية وتجارية وثقافية ورياضية وصحية بأكبر نسب لتحسين المدخل الشرقي.

### كيفية تحسين مدخل الجلفة



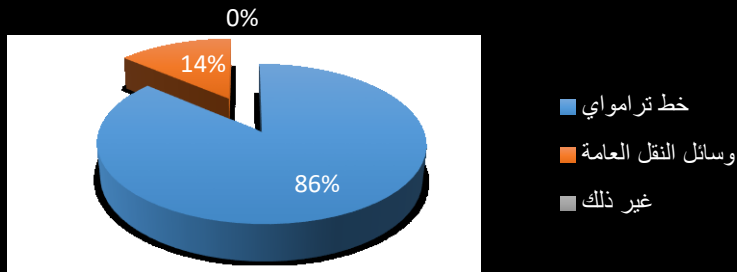
## وسيلة النقل المستعملة



## 7-اي وسيلة نقل تستعمل بكثرة

اغلب المواطنين يستعملون وسائل النقل العامة أو السيارات الشخصية.

## تحسين وسائل النقل

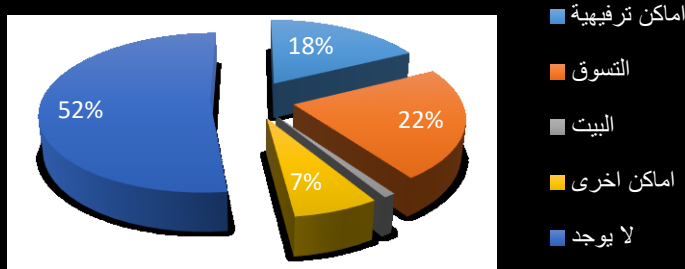


## 8-ماهي اقتراحاتكم من اجل تحسين

## وسائل النقل وتقليل الازدحام

85/ من المواطنين المشاركين في الاستبيان يقترحون خط ترامواي كأفضل حل لتحسين النقل.

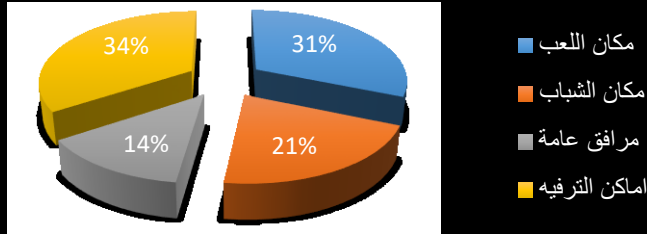
## الاماكن القصودة ايام العطل



## 9-أين تذهب أيام العطل

52/ من المشاركين في الاستبيان يرون انه لا يوجد مرافق يذهبون إليها أيام العطل. في حين أن نسب قليلة يذهبون للتسوق أو أماكن الترفيه إن وجدت.

### كيفية تطوير اماكن الترفيه



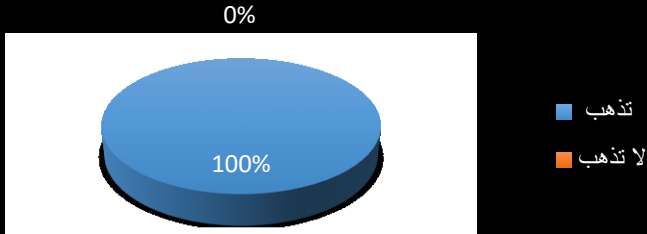
### 10- ماهي أماكن الترفيه التي تريد تطويره

اقترح المشاركون في الاستبيان خلق أماكن ترفيهية وأماكن اللعب للأطفال والشباب ومرافق عامه.

-في حالة إنشاء أماكن الترفيه هل تذهب

كل المشاركين فالاستبيان أجابوا أنهم يذهبون إلى أماكن الترفيه إن وجدت.

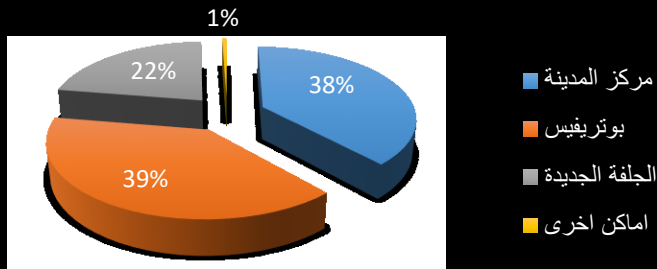
### في حالة انشاء اماكن الترفيه



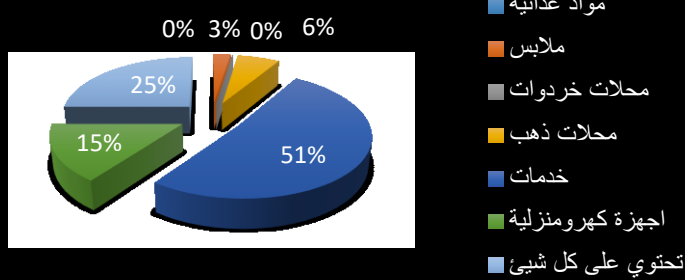
### 11- من أي منطقة تتسوق

اغلب سكان مدينة الجلفة يتسوقون من مركز المدينة أو من بوتريفيس وفي الجلفة الجديدة بنسبه اقل.

### مناطق التسوق



## نوع التجارة التي يحتاجها حي بوتريفيس



## 12- ما نوع التجارة التي تحتاجها وترى

### أنها ناقصة في حي بوتريفيس

تجتمع اغلب الآراء على نقص الخدمات في الحي.

## Conclusion

A travers le questionnaire et les opinions des participants on a constaté que ;

- ✓ 62% des citoyens pensent que l'entrée Est de la ville doit être améliorée grâce à la création des espaces de loisirs, des espaces commerciaux, des espaces culturelles et sportives.
- ✓ 86% des participants ont suggéré la ligne de tramway comme la meilleure solution pour améliorer le transport.
- ✓ La plupart des participants qui font leurs achats dans le quartier (Boutrifiss) suggèrent de développer les services au niveau du quartier.