

(Djelfa, réalité et perspective)

Dr.Guendouz Abdelaziz.M

-Université de Djelfa -

ملخص:

مدينة الجلفة تتطور بشكل ملحوظ و تعرف نموا حضريا و ديموغرافيا معتبرا كما يظهر لنا الميدان و المعطيات و لذلك في هذا المقال تناولت الجانب التاريخي للمدينة و مدى تطورها و كذا نبذة عن السكان أو أهم النشاطات و القطاعات و النماذج و التوزيع السكاني الاجتماعي و الاقتصادي, و ثم تطرقت إلى التحديات التي تواجهها هذه المدينة في توسعها و مدى تأثر و تأثير السكان في هذا التطور

كلمات مفتاحية: تطور حضري، نمو ديمغرافي ، التحديات ، مدينة الجلفة

Résumé :

La ville de Djelfa vis une extension urbaine et une croissances démographique importante et cela est visible sur le terrain Ainsi que , Selon les données requises. Mon article a pris en considération l'histoire de la ville et son évolution socio-économique de la population. Et pour finir, les contraintes de l'extension urbaine

Mots-clés: extension urbaine, croissances démographique, défis, ville de Djelfa

A perçu Historique

Avec l'arrivée des Français, et pour des considérations de stratégie de défense, est né le premier noyau de la ville de Djelfa entre 1850 et 1852. Les français ont été poussés à construire un fort à Djelfa, devant servir de poste de ravitaillement de leur armée et pour maîtriser tout le territoire de la steppe alentour.

Ils ne se sont pas trompés, car l'endroit choisi pour la création du fort est éminemment stratégique dans le sens où il répond à de nombreux critères :

- Il est situé sur un point de passage névralgique entre Nord et Sud, Est et Ouest, il permet donc de contrôler facilement les déplacements.

- Il a été placé en plaine, avec une vue largement dégagée permettant d'assurer sa défense.
- Il constitue enfin le point de ralliement des populations de toutes les tribus alentour.

Après avoir construit le premier fortin, les autorités coloniales se sont avisées de la nécessité de créer un centre de vie à proximité afin de faciliter l'implantation d'une garnison notamment pour accueillir les familles des militaires et également quelques foyers arabes utiles pour fournir de la main d'œuvre et permettre l'instauration du commerce avec les autochtones.

Le génie militaire a donc été chargé de créer de toutes pièces un noyau urbain et c'est ce qui explique la forme géométrique simple qu'a revêtu l'ancienne ville de Djelfa. Il s'agit d'un rectangle orienté Nord-Sud le long de la route menant à Laghouat, découpé en seize îlots par 3 rues transversales.

Ce n'est qu'à partir de 1854 que les premiers habitants autochtones s'installent ; une partie d'entre eux venant d'ailleurs, attirée par les possibilités de commerce avec la garnison (notamment des mozabites). Le village comptera à cette époque une population de 300 Européens et 400 Algériens.

Pour renforcer le village contre les attaques dues aux soulèvements des tribus des Ouled Neil, les militaires français ont construit 02 fortins, l'un au Nord et l'autre au Sud Est, ainsi qu'un rempart qui ne sera achevé qu'en 1878.

En 13-02-1861, Djelfa est érigée en commune et occupe un territoire de 1776 hectares.

L'agglomération de Djelfa commence à prendre plus d'importance avec la réalisation de plusieurs équipements administratifs et religieux : une mairie, un bureau d'administration provinciale (à l'époque appelé (bureau arabe), une église et, plus tard, une mosquée.

Au cours de la période qui a suivi 1882, Djelfa a connu une certaine immigration locale, venue renforcer sa population, ainsi que la création d'autres équipements comme l'école, le marché à bestiaux, et un marché pour le commerce du bois et du sel (ressources principales de la région).

Après 1918, la famine qui a suivi la Grande Guerre a engendré un exode rural vers la ville qui a connu ses premiers développements anarchiques hors du rempart. C'est à ce moment

qu'a été créé le quartier Bordj, abritant des ruraux pauvres dans des constructions précaires et insalubres. Peu auparavant, le début du siècle avait vu arriver le chemin de fer et la construction d'une gare au Nord.

En fait, c'est durant la période qui s'étend de 1920 à 1950 que Djelfa s'est progressivement mué de village en véritable petite ville dépassant les 20.000 individus, à la suite de l'afflux incessant de ruraux pour la plupart jeunes tentés par la chance de trouver un emploi dans la jeune cité en essor portée par le commerce des moutons et de l'alfa qui sont maintenant exportés en France à travers le rail.

Afin de répondre à cette croissance, la ville s'est élargie avec la création de plusieurs quartiers périphériques ce qui donne une extension dans deux directions principales :

1/ A l'Est : les quartiers Bel Ombrage, Saâadat, la Pépinière, la poste (1936), abritant principalement la population européenne ;

2/ A l'Ouest : les quartiers Guenani, Bab Charef, Benjderma réalisés par la population autochtone.

L'extension rapide du cadre bâti a depuis longtemps dépassé l'ancien périmètre urbain délimité par le rempart ; pourtant, celui-ci ne sera finalement démoli qu'en 1960 pour permettre l'homogénéisation de la ville.

Durant la guerre de libération nationale, la croissance de la ville ne s'est pas ralentie, au contraire. Un exode massif des populations rurales fuyant de la répression engendrée par la guerre a augmenté la population urbaine qui a pratiquement doublé quelques années avant l'indépendance. (P.D.A.U., 1994).

2- Situation géographique et administrative

2. 1. Situation géographique

La ville de Djelfa est le chef lieu de la Wilaya, située à 300km au sud de la Capitale Alger. Elle se trouve dans la zone de transition de deux grandes structures : les hauts plateaux et l'atlas saharien. Elle est située dans une position centrale par apport à l'ensemble de la Wilaya et du pays.

2. 2. Situation administrative

La ville de Djelfa fait frontière avec les communes suivantes :

- la commune d'Ain màabad au Nord et au Nord Ouest.
- la commune de Dar-chioukh au Nord- Est.
- la commune de Moudjbara a l'Est.
- la commune de charef a l'Ouest.
- la commune de Zaccar au Sud- Est.
- la commune de Ain el Bel au Sud.

Elle s'étend sur une superficie de 542,17km² pour une population de 311931habitant, soit une densité 575,15hab/h (DPAT, 2008).

Elle est considérée comme un carrefour très important Nord- Sud et Est-Ouest, reliée par un important réseau routier assurant les trafics entre Wilayas d'importance nationale et régionale :

- La route nationale 1(RN1) : reliant Alger au sud de pays passant par Djelfa.
- La route nationale 46 : reliant Djelfa à Boussaâda puis Biskra au Sud- Est et Sétif au Nord- Est.
- C.W 189 : reliant Djelfa à Moudjbara au Sud- Est.
- C.W164 : reliant Djelfa à Cherf à l'Ouest. (DTP 2009).

3. Mutations socio-économiques de la ville de Djelfa

Avant d'approcher une quelconque étude de planification, d'aménagement ou de développement, une analyse démographique est indispensable car la population est considérée comme étant un volet important.

L'étude démographique permet de ressortir la structure de la population (par âge, sexe et par secteur d'activités économiques), sa répartition, ses mouvements (naturels et migratoires)

qui sont des paramètres qui contribuent à asseoir les perspectives et servent la planification socio-économique.

«L'avantage d'une étude démographique est de fournir des éléments de classification et de faire apparaître des données qui sont de plus intérêt pour analyser des besoins d'équipements et de services »⁸¹.

3. 1. Evolution de la population

La ville de Djelfa a connu selon les 04 recensements (1977, 1987, 1998, 2009) une croissance démographique très importante. Car la population est passée de 25628 habitants en 1966 à 311931 habitants en 2009. Le tableau suivant montre cette évolution.

Tableau N°08: Evolution de la population de la ville de Djelfa (1966-2008)

Année	Nombre de population	Croissance	Taux d'accroissement (%)	Taux d'accroissement national (%)
1966	25628	/	/	/
1977	47435	21807	6,35	3,21
1987	83162	35727	5,77	3,08
1998	158644	75482	6,67	2,15
2008	311931	153287	7	1,41

Source : RGPH(2008) ONS

$$T = ((P_n/p_0)^{1/n} - 1) \times 100$$

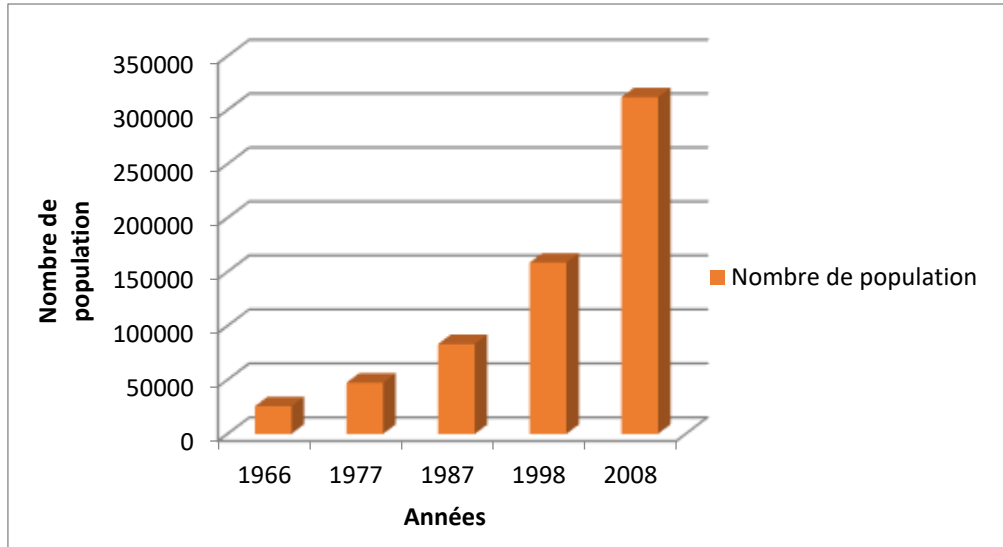
T : taux d'accroissement de la population de la période (n, n₀).

P_n: nombre de la population durant la période n.

p₀ : nombre de la population durant la période initiale.

Graphe N°04 : Evolution de la population de la ville de Djelfa (1966-2008)

⁸¹ -Pierre George : « Précis de géographie urbaine ».Edition : PUF. Paris 1974.



Source : travail des étudiants

D'après le tableau N° 08 et le graphe N°04 on peut citer 04 évolutions de la population:

3. 1. 1. La période entre (1966-1977)

La ville de Djelfa, a connu durant cette période, une croissance démographique sensible.

En effet, selon le recensement de l'année 1966, cette ville comptait 25628 personnes. Ce nombre avait atteint 47435 personnes en 1977 soit une augmentation de 68,06%. La croissance moyenne annuelle était de 6,35%, ce taux est supérieur à ceux de la croissance enregistrée au niveau national qui était 3,21%.

Cette augmentation de population est due aux facteurs suivants :

- Augmentation des naissances et diminution de la mortalité.
- Amélioration des conditions de santé et de vie.
- Exode rural vers la ville.
- Promotion de la ville de Djelfa au rang de chef-lieu de wilaya, site au découpage administratif de 1974.
- Découpage administratif s'est traduit par une mutation d'offres d'emploi.

Cette période est caractérisée par une forte croissance démographique qui est doublée de 25628 personnes en 1966 à 47435 personnes en 1977 avec un taux d'accroissement de 6,35% qui est élevé par rapport au taux d'accroissement national (3,21%).

3. 1. 2. La période entre (1977-1987)

Cette période a été caractérisée par une croissance de la population élevée. Le nombre d'habitants est passé de 47435 personnes en 1977 à 83162 personnes en 1987 avec un taux d'accroissement de 5,77% qui est supérieure au taux d'accroissement national (3,08%).

L'élévation du taux de croissance est due dans cette période à l'essor de la zone industrielle et aux divers équipements qui ont accompagné l'évolution de la ville. La Z H U N du 5 juillet (Zone d'Habitation Urbaine Nouvelle) et la zone ouest ont un important rôle dans l'attractivité de la population par la ville et encore la croissance de natalité.

3. 1. 3. La période entre (1987-1998)

Cette période est caractérisée par une évolution lente du taux d'accroissement de la commune. De 1987 à 1998, le nombre de la population est passé de 83162 habitants à 158644 habitants et un taux d'accroissement de 6,67%. Cette dernière période fait observer un recul des mouvements de la population.

En dehors des deux facteurs cités plus haut qui sont à la base de l'accroissement rapide de population de la ville, on peut voir montrer d'autres ; Il s'agit d'abord de la situation sécuritaire. De 1992 à 2001, l'insécurité ambiante a poussé les ruraux et les habitants des communes voisines à l'immigration vers la ville de Djelfa.

Ensuite, il y a la sécheresse. Cette dernière a entraîné l'exode rural.

Donc, on peut dire que la commune de Djelfa est caractérisée par un accroissement de la population considérable. Cela est dû à plusieurs facteurs, d'entre eux :

- L'arrivée des ruraux et leur installation dans la commune
- Des projets d'habitat dans la ville (Z H U N de 5 juillet, zone ouest)
- La politique de l'auto construction adaptée par l'Etat
- L'existence de la zone industrielle qui a causé l'attraction de la main d'œuvre.
- La localisation stratégique de la commune qui a joué un grand rôle dans l'attractivité des arrivants.

3. 1. 4. La période entre (1998-2008)

Cette période a montré que la population a augmenté de façon très rapide de 158644 habitants en 1998 à 311931 habitants en 2008 avec un taux d'accroissement de 6,6% qui est trop élevé par rapport au niveau national, cette augmentation est due à l'amélioration des conditions sociales reflétée par la croissance du taux de natalité et baisse de taux de mortalité.

3. 4. Répartition de la population occupée par branche d'activité économique

« Les activités économiques sont à l'origine de la vitalité et du dynamisme caractérisant le paysage urbain des villes, la disposition spatiale de différents éléments de l'organisme urbain des villes et dans une large mesure tributaire de la disposition des activités de production et de celles des services, c'est par les activités économiques que les systèmes de centralités s'établissent sur l'espace et que les modèles d'urbanisation engendrent. ».⁸²

Tableau N° 15 : Répartition par P A (estimation 2008)

Branche d'activité	Population occupée	%
Agriculture	4930	9%
Industrie	1670	3%
BTP	15785	29%
Services	31675	59%
Total	54060	100%

Source : DPAT(2008)

D'après le tableau N°15 et le graphe N°08 on constate que la majorité des occupés travaillent dans le secteur de services. Ils représentent 59% du total, à la seconde place viennent les BTP avec 29%.

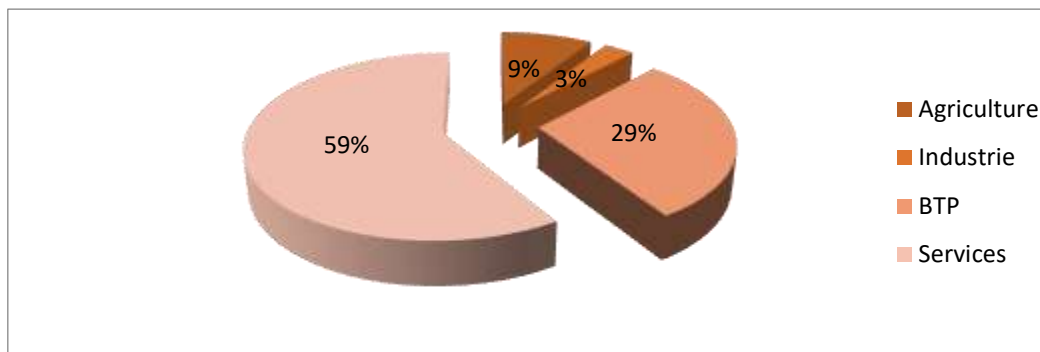
Ensuite on trouve, l'agriculture et l'industrie viennent respectivement par 4930 et 1670 actifs.

⁸²-Hadjièadj Ali : « Le Grand Alger ».page 86.

On remarque que malgré la région est à vocation steppique l'agriculture ne représente que 9% de la population active.

Graphes N°07: Répartition de la population occupée par branche

D'activité économique



Source : DPAT(2008)

3. 5. Répartition spatiale

La répartition de la population sur une superficie déterminée. La densité représente un moyen de mesure fondamental dans l'étude de la relation entre la population et l'espace

Et pour faciliter l'étude on a distribué la densité en quatre catégories selon le tableau suivant:

3. 5. 1. Densité très forte (plus de 1000hab/ha)

Regroupe les districts (89, 161, 174,171) qui ont un type d'habitat collectif (les bâtiments) comme cité 5 Juillet où se trouvent les divers services et les activités comme le centre ville.

3. 5. 2. Densité forte (500-1000hab/ha)

Regroupe les districts (19, 55,47, 103, 104, 38, 35,34, 33, 36, 37, 77,78). Ces districts représentent les anciens quartiers comme cité el Bordj, Gunnani, 100maison, cité Daïa et cité Benaziase. On y trouve l'habitat traditionnel et une surcharge dans l'espace.

3. 5. 3. Densité moyenne (100-500hab/ha)

Contient les districts qui entourent le centre ville (62,64,17,6,15,36,61,90,...) et aussi celles qui entourent le 5 juillet (155,144, 145,153,152,151,142,148,147,149) et la partie Est de la

ville (51,117,118,132,128,125,111, 99,...). Cet état s'explique par le type d'habitat individuel et la pauvreté de ces quartiers en services et équipements et leurs attachements au centre ville

3. 5. 4. Densité faible (moins de 100hab/ha)

Regroupe les faubourgs comme Ain S'rar (123, 112,127,105,44,)et une partie de Ain Chih (81,83,92,93,) et cité Berbih (73,72, 63,173,61,60,). La faiblesse de la densité est expliquée par la largeur de ces cités et au super équipement comme le district 141 qui contient l'université et le complexe sportif.

4 Les étapes de l'évolution urbaine de la ville de Djelfa

4. 1. Le noyau d'origine

Les Ouled Nail étaient être dispersés entre la wilaya de Laghouat et Media. L'endroit où se trouve actuellement la ville de Djelfa était le lieu de transit des caravanes qui prenaient la route boukhari-Laghouat. Les français bâtissent une caserne devenue par la suite une région militaire fortifiée. Cette caserne de forme rectangulaire Nord Sud et une cité à trois rues tracées sur la largeur et une autre divisant ladite cité en 16 lots.

4. 2. La période coloniale

4. 2. 1. La période entre 1830 et 1954



Image n° 01

Djelfa avant 1900

Source : mémoire fin d'étude (B-rebiha année 2008)

Après 1900, la ville a connu une extension dépassant la clôture dans tous les sens (comme le montre l'image N°02). Ainsi la cité el Bordj, la ligne de chemins de fer furent créés, de même une gare ferroviaire au nord de la ville.



Djelfa après 1900

Source : mémoire fin d'étude (B-rebiha année 2008)

4. 2. 2. La période entre 1954 et 1962

En cette période, la ville a connu une croissance démographique importante due principalement à l'exode rural dans le but de trouver du travail après création d'un centre d'un sanblage de traitement de l'alfa et d'une autre pour le bois. L'extension s'est dirigée vers l'Est et le Sud comme en témoigne la naissance de la cité 100 maisons vers l'Est et la cité Gunnani vers le sud.



Image n° 03

Djelfa entre 1954/1962

Source : mémoire fin d'étude (B-rebiha année 2008)

4. 3. La période post coloniale

4. 3. 1. La période entre 1962 et 1974

Après le départ des français, la ville a connu une importante vague d'exode rural. Elle s'est développée alors dans tous les sens .

Elle devenait le chef lieu de wilaya suite au découpage administratif de 1974. Cela lui valut un normal élan dans la réalisation de grands projets d'équipements et d'infrastructures de base.



Image n° 04

Djelfa 1968

Source : mémoire fin d'étude (B-rebiha année 2008)

4. 3. 2. La période entre 1974 et 1990

En cette période, la zone industrielle fut réalisée. Ce furent également les cas de la zone d'habitations urbaines avec son 1^{ier} noyau de la cité du 5 juillet et de la ZHUN Ouest. Puis, le centre ville fut réaménagé.

4. 3. 3. La période de 1990 à 2011

C'est l'étape de la grande croissance démographique durant laquelle la ville s'est développée dans tous les sens voir la carte N°10:

4. 3. 3.1. ZONE EST

Sur la route nationale N° 46 reliant Djelfa à Boussaâda, des cités furent construites. Ce sont la cité Boutreifisse et le projet des 1600 logements réalisé entre la cité Boutreifisse et la cité du 5 juillet qu'on a baptisé cité Al Wiame. Le lycée Ben Khaldoune et le lycée polyvalents y furent construits pour renforcer le patrimoine de l'éducation et de l'enseignement.

4. 3. 3. 2. ZONE SUD-EST

Des cités y furent construites : cité Hachi Maamar, cité Massoudi Attia, Nouveau siège de la wilaya ainsi que la cité des jardins le long de la route départementale N°189 reliant la ville de Djelfa à celle de Messaad. Il faut aussi compter le complexe sportif, les quatres cités universitaires (garçons et filles) et quelques instituts d'enseignement supérieur ainsi qu'un jardin d'essais et un centre islamique.



Image n° 05

Cité des jardins Source : mémoire fin d'étude (B-rebiha année 2008)

43. 3. 3. ZONE Ouest

Nous trouvons les cités Zerria, Bloc 40, cité Fosha et la gare routière. Dans cette zone 536 logements ont été réalisés pour mettre fin aux constructions illicites et aux bidonvilles.

5 Les Contraintes de l'extension urbaine de la ville de Djelfa

5. 1. Naturels

Oued Mellah et ses terres inondable ont formé une rupture entre la zone Est et les autres zones de la ville. La liaison existante n'est assurée que par quelques axes équipés par des ponts. Mais celle-ci reste insuffisante et toute intervention d'étude, dans la ville doit prendre en charge ce problème.

- La partie Nord et Ouest est caractérisée par des pentes supérieures à 15%.
- Les terres agricoles, et les zones reboisées constituent une contrainte pour la continuité du tissu urbain. En outre la menace de l'urbanisation sur les terrains reboisés et les terres agricoles constitue d'autres problèmes.

5. 2. Artificiels

- La zone industrielle qui bloque l'extension de la ville vers le Sud, elle était accolée avec la Z.H.U.N Ouest.
- Les terrains militaires au Nord-est de la ville.
- Les servitudes (les routes, voie ferrée, lignes électriques HT.MT et le gazoduc).
- Le futur tracé du chemin de fer Nord-Sud qui va passer à l'Ouest de la ville.

La carte N°11 présente clairement ces contraintes et leurs situations.

5. 3. Contraintes démographiques

Actuellement, la ville de Djelfa rencontre beaucoup de contraintes pour sa croissance se résumant ainsi :

- Un flux migratoire important venant d'autres agglomérations, et de l'exode rural.
- Un taux de chômage très élevé.

- Les besoins sociaux de plus en plus importants.
- La pauvreté de la population.

5. 4. Contraintes urbaines

- Une extension non contrôlée et une croissance urbaine rapide :

L'accroissement rapide et le développement spontané sans aucune logique d'organisation du tissu urbain dans la ville, sont à l'origine des problèmes d'organisation et des difficultés de gestion de la croissance urbaine. En outre, il faut noter l'existence des contraintes du site (contraintes naturelles et artificielles), la prolifération des quartiers périphériques précaires, illicites et sous intégrés à la trame urbaine de la ville. Ces quartiers précaires constituent aujourd'hui, une véritable entrave quant au bon fonctionnement du système urbain.

- Uni polarisation :

La ville est passée par une étape de développement du centre ville vers l'extérieur, mais jusqu'à présent, elle reste unipolaire. Les causes de cette uni polarisation peuvent être expliquées par :

- La concentration des équipements et des services au niveau du centre.
- Le manque et parfois l'inexistence des commerces au niveau des différents quartiers (Belghzel, les deux Z.H.U.N).
- L'impact des axes principaux sur le centre.
- La valeur historique du centre ville.

Le centre ville dispose d'une bonne base d'équipements de construction de style traditionnel et d'un paysage qui était plaisant avant de subir plusieurs opérations de rénovation et de restriction non contrôlée et anarchiques.

- Menace de l'urbanisation anarchique sur les terrains et les terres agricoles.
- Mauvais état des constructions illicites et précaires, dans la périphérie de la ville.
- Un mauvais à moyen état du réseau routier.

- Un manque en espaces urbains (espaces verts et placettes).

5. 5. Contraintes de circulation

Les conditions actuelles de circulation automobile et des piétons sont relativement dégradées et ce en raison de dysfonctionnement constaté qui est lié à une absence de gestion globale du système circulatoire, se traduisent par :

- L'absence d'une hiérarchisation claire du réseau de voirie favorisant l'hétérogénéité des fonctions des différents axes (transit, échange, et distribution) et induit par conséquent des conflits entre les différents modes et moyens de déplacement.
- L'insuffisance de la qualité des aménagements se caractérisant par l'inadaptation de la géométrie soit de l'axe soit du carrefour tant à la demande de circulation qu'à celle de stationnement.
- L'absence de signalisation horizontale et verticale aux niveaux de plusieurs carrefours et certaines sections, engendre le non respect de la réglementation par les usagers et influe surtout négativement sur leur rendement.
- L'insuffisance de la prise en charge des piétons par la circulation de leurs cheminements au niveau des carrefours.
- L'incohérence dans la réglementation du stationnement au centre ville, engendre le phénomène de non respect de l'interdiction du stationnement par les usagers et gêne à l'évidence l'écoulement du trafic.
- La non prise en compte des contraintes liées aux activités de livraison engendre, d'une part, des perturbations considérables de la circulation générale causées par les poids et lourds et les autres moyens utilisés pour la livraison et d'autre part, une consommation et une occupation abusives de stationnement par ces mêmes moyens.
- L'inexistence de l'entretien et de la maintenance des aménagements et équipements de signalisation ne permet pas de garantir un fonctionnement permanent du système circulatoire.

5. 6. Contraintes environnementales

La croissance démographique qu'a connue notre ville aux dernières années a été d'une ampleur sans précédent. Cette forte augmentation du nombre d'utilisateurs des ressources communes, combinée à des changements spectaculaires des mondes et des volumes, de production et de consommation a conduit à ce que nous ressentions, à juste titre, de plus en plus fortement l'impact de l'activité humaine sur notre environnement naturel, notamment en raison de la concentration des déchets qu'elle induit.

5. 7. Contraintes du foncier

L'évolution du système politique en Algérie à partir des années 80 va engendrer une évolution du statut juridique des biens immobiliers.

- Pour les terres à vocation agricole, la loi 83-18 du 13 août 1983, portant accession à la propriété foncière agricole et la loi 87-19 du 8 décembre 1987 déterminant les modes d'exploitation des terres agricoles du domaine national et fixant les droits et obligations des producteurs.
- Pour les biens immobiliers bâtis, la loi 81-01 du 7 février 1981, portant cession des immobiliers à usage d'habitation, professionnel, commercial ou artisanal appartenant aux offices de promotion et gestion immobilière de l'Etat.

Ces lois permettaient l'accès à la propriété de ces biens par les particuliers.

La loi 90-25 du 18 novembre 1990, qui a été un véritable tournant dans le domaine foncier en Algérie, portant orientation foncière, a fixé la nouvelle consistance technique et régime juridique du patrimoine foncier ainsi que les instruments d'intervention de l'Etat, des collectivités locales et des organismes publics. Cette loi abroge les dispositions de l'ordonnance 74-26 du 20 février 1974 relative aux réserves foncières et vient en application de la constitution de 1989 qui (garantie le droit à la propriété privée et l'indemnisation juste, équitable et préalable en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique).

La question du foncier reste d'actualité en Algérie. Les pouvoirs publics ont entamé une opération à l'échelle nationale du cadastre rural et urbain.

Cette opération permet :

- De procéder au cadastre des terres qui ne l'ont jamais été.
- D'établir un fichier national du cadastre après les diverses mutations qu'ont connues les terres, suite aux orientations économiques qu'a connues l'Algérie depuis l'indépendance.

Nous n'oublierons pas de citer la dissolution des entreprises économiques et le transfert de leurs actifs (parmi lesquels les biens immobiliers bâtis et non bâtis) au profit de sociétés de salariés.

La cession de terrains dans les zones industrielles est actuellement en débat compte tenu du non respect des cahiers des charges de ces zones par les promoteurs et investisseurs.

Dans la ville de Djelfa, les contraintes ayant occasionnées la gestion du foncier :

- Les orientations du PAW visent à la mise en place des mesures de revalorisation de l'activité agricole par les distributions des terres, Accession à la Propriété Foncière Agricole (APFA) pour assurer la fixation des populations et la création de l'emploi, cette orientation est appliquée dans les terrains qui sont autour de la ville, et qui sont touchées par les secteurs d'urbanisation.
- L'absence des textes permettant une bonne gestion du foncier urbain et industriel.

Le chevauchement des responsabilités des opérateurs publics (les domaines, l'agence foncière de wilaya, l'entreprise charge de la gestion des zones industrielles).

A titre d'exemple les Domaines qui doivent gérer seulement les terrains en dehors du PDAU, continu à vendre les terrains à l'intérieure du PDAU (terrains non transfères).

Malgré la promulgation de la loi 90-25 sur le foncier, et la création de l'agence foncière de wilaya. La commune continue à gérer son patrimoine de lotissement qui devait être transfère à l'agence avant juin 1991 cela à entraîné le bradage de tous les terrains.

Les réserves foncières communales, conçues pour contenir et rependre à la pression des besoins en terrains nécessaire à l'implantation des projets publics et collectifs, ont été

détournées de cet objectif prioritaire au détriment de l'intérêt général et de celui de la commune. Cette situation s'est traduite par :

Une urbanisation non contrôlée, une consommation de terrain irrationnelle.

La gestion administrative des ventes foncières.

➤ Un contentieux et des dettes financières des communes.

La bibliographie en arabe

- (1) بوجمعة خلف الله، العمران والمدينة، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة، الجزائر، 2005
- (2) قباري محمد اسماعيل، علم الاجتماع الحضري، المكتب العربي الحديث، مصر، 1998
- (3) مديرية التخطيط لولاية الجلفة

La bibliographie en français

Les livres:

- 4) Hadjiédj ali : << Le Grand Alger , activités économiques , problèmes socio- urbains et aménagement du territoire >> . OPU, Alger 1994
- 5) L'ingénierie des transports et du trafic " Toufic salem salaire universitaire Dar pour l'année 1995
- 6) Monographie de la wilaya de Djelfa, Edition DPSB, Djelfa, Dec 2017
- 7) M. Saidouni, "Éléments d'introduction à l'urbanisme", Ed Casbah, 2000.
- 8) Maïdi Abdelkader, Douane Lyes Belkacem, Analyse et restructuration d'un tissu colonial cas: la ville de bouira , Mémoire de fin d'étude, Institut des sciences de la terre, département gestion et Techniques Urbaines, université de Constantine, juin 2009.
- 9) Merlin (la planification des transports) masson ? Paris 1984.
- 10) Merlin. P chraray:<< dictionnaire de l'urbanisme et l'aménagement du territoire>>.PUF,edition , Paris,Mai2000.
- 11) Pierre Gerorge:<<précis de géographie urbain >> . Edition : PED.PARIS 1974.
- 12) RGPH, Edition ONS 2008, Alger

Les sites d'internet :

- 13) www.omranet.com
- 14) www.Djelfainfo.com