Revue d'Histoire Méditerranéenne. Vol. 8, n° 02. Juin 2026, p. 151 - 167

P-ISSN: 2716-764X, E-ISSN: 2716-7747

Reçu le : 18 - 03 - 2026	Accepté le : 14 - 05 - 2026	Publié le : 30 - 06 - 2026

Annaba et son port : Trajectoire historique et transformations urbaines dans le contexte méditerranéen, de l'antiquité à l'époque contemporaine

Annaba and its port: Historical trajectory and urban transformations in the Mediterranean context, from antiquity to the contemporary era

BOULAHROUZ Naouel
Université Badji Mokhtar Annaba, Algérie
E-mail **naouel.boulahrouz@univ-annaba.dz**
ACIDI Abdelhak
Université Badji Mokhtar Annaba, Algérie
E-mail: **abdelhak.acidi@univ-annaba.dz**

Résumé

Cet article retrace, dans une perspective diachronique et comparative, la trajectoire de la ville d'Annaba, depuis le comptoir phénicien d'Ippona jusque le mégaprojet d'extension portuaire lancé en 2024. Il analyse la manière dont le port structure la fabrique urbaine de la ville d'Annaba. L'étude poursuit un double objectif. Il s'agit, d'une part, de comprendre comment l'évolution des fonctions économiques et symboliques du port façonne les transformations morphologiques, fonctionnelles et sociales de la ville. D'autre part, elle vise à situer Annaba au sein de la famille des villes-portes méditerranéennes industrielles, en mettant en évidence ses spécificités maghrébines et son inscription dans les circulations régionales.

La problématique centrale interroge les séquences d'intégration, de dissociation, puis de tentatives de reconnexion entre la façade maritime, la médina historique, le centre colonial et les extensions industrielles. Elle s'inscrit dans un contexte de recomposition des réseaux maritimes mondiaux et de montée des enjeux patrimoniaux, paysagers et environnementaux. Pour y répondre, la recherche mobilise une méthodologie pluridisciplinaire croisant histoire urbaine, géographie portuaire et analyse morphologique. Elle s'appuie sur un corpus pluriséculaire : données archéologiques relatives à Hippo Regius, récits de géographes arabes médiévaux, archives coloniales sur les plans d'urbanisme et d'aménagement portuaire, études urbaines contemporaines et rapports institutionnels sur le développement du port ainsi que sur les projets récents de régénération urbaine.

L'étude est confrontée à une grille de lecture issue des principaux modèles internationaux des relations ville–port, tels que le modèle Anyport, le schéma de l'interface ville–port et les typologies de connexion/déconnexion/reconnexion. Les résultats mettent en évidence treize phases majeures de l'évolution du couple ville–port, caractérisées par des configurations contrastées de l'interface urbano-portuaire. Ces configurations se traduisent par des recompositions successives de la trame urbaine, des hiérarchies fonctionnelles et des gradients socio-spatiaux. Elles montrent comment le passage d'un port intégré à un port autonome, puis à un méga port partiellement délocalisé, génère à la fois croissance économique, ségrégations socio-spatiales et vulnérabilités environnementales.

Cette dynamique ouvre néanmoins, grâce au projet d'extension et à la patrimonialisation de la médina, une fenêtre d'opportunité pour un renouveau du lien ville–port. Ce renouveau peut s'appuyer sur la qualité de vie, la justice spatiale et la mise en valeur des héritages urbains méditerranéens, tout en invitant à repenser la place d'Annaba dans les réseaux portuaires du Maghreb. Sur le plan scientifique, l'étude propose une contribution originale à la littérature sur les villes portuaires maghrébines, en articulant dynamiques locales et modèles internationaux des relations ville–port. Elle offre enfin des pistes opérationnelles aux acteurs publics chargés de la planification urbaine et portuaire.

Mots clefs : Annaba ; port méditerranéen ; histoire urbaine ; interface ville-port

Abstract

This article traces, from a diachronic and comparative perspective, the trajectory of the city of Annaba, from the Phoenician trading post of Hippo to the major port expansion megaproject launched in 2024. It examines how the port has shaped the urban fabric of Annaba over the long term. The study has a twofold objective. On the one hand, it seeks to understand how the evolution of the port's economic, logistical and symbolic functions shapes the city's morphological, functional and social transformations. On the other hand, it aims to situate Annaba within the family of industrial Mediterranean port cities, highlighting its Maghreb-specific characteristics and its integration into regional networks.

The central research question examines the sequences of integration, dissociation and subsequent attempts at reconnection between the waterfront, the historic medina, the colonial center and the industrial extensions. It is framed within the broader restructuring of global maritime networks and the growing importance of heritage, landscape and environmental issues.

To address this question, the research employs a multidisciplinary methodology combining urban history, port geography and morphological analysis. It draws on a corpus spanning several centuries: archaeological data relating to Hippo Regius, accounts by medieval Arab geographers, colonial archives on urban planning and port development, contemporary urban studies and institutional reports on the port's development, as well as recent urban regeneration projects.

The analysis is framed by a conceptual framework derived from the main international models of city–port relations, such as the Anyport model, the city–port interface framework and connection/disconnection/reconnection typologies. The results highlight thirteen major phases in the evolution of the city–port relationship, characterized by contrasting configurations of the urban-port interface. These configurations result in successive reconfigurations of the urban fabric, functional hierarchies and socio-spatial gradients. They demonstrate how the transition from an integrated port to an autonomous port, and then to a partially relocated mega port, generates economic growth, socio-spatial segregation and environmental vulnerabilities.

Nevertheless, thanks to the expansion project and the heritage designation of the medina, this dynamic opens up a window of opportunity for a renewal of the city–port relationship. This renewal can be based on quality of life, spatial justice and the promotion of Mediterranean urban heritage, while encouraging a rethinking of Annaba's place within the Maghreb's port networks. From a scientific perspective, the study offers an original contribution to the literature on Maghreb port cities by linking local dynamics with international models of city–port relations. Finally, it provides practical guidance for public bodies responsible for urban and port planning.

Key words: Annaba; Mediterranean port; urban history; city-port interface.

E-mail de correspondance : naouel.boulahrouz@univ-annaba.dz

Introduction :

Située au carrefour de l'Afrique du Nord et de la Méditerranée, Annaba, fondée sous le nom d'Hippone par les Phéniciens (Côte et Camps, 1988 : 5), incarne une ville-port dont le destin épouse les grands courants de l'histoire méditerranéenne. Prospère sous Rome, remodelée par les pouvoirs arabo-berbères, ottomans puis français, elle constitue un terrain significatif pour analyser les liens mouvants entre cité urbaine et façade maritime. Son port, véritable levier de développement urbain, imprime sa marque sur la morphologie, l'économie et la composition sociale de la ville.

Les travaux existants éclairent des facettes partielles de cette problématique. Marec (1950) a mis en lumière la prospérité antique et les infrastructures portuaires d'Hippo Regius, mais se limite à la période romaine. Salah et Spiga (2017 : 314-327) ont analysé la médina sous l'angle de l'identité et des transformations médiévales et contemporaines, laissant de côté les phases antique et coloniale. Bensaâd Redjel (2015 : 15-28) a reconstitué la fabrique coloniale des espaces urbains jusqu'en 1933, sans aborder les recompositions postindépendance. Ces contributions ne proposent pas de lecture diachronique intégrée de l'Antiquité à nos jours : c'est cette brèche que cette étude comble.

La question centrale est la suivante : dans quelle mesure l'évolution du port d'Annaba structure-t-elle, dans la longue durée, les transformations morphologiques, fonctionnelles et sociales de la ville ? Trois sous-questions en découlent : comment le couple ville-port reflète-t-il les dynamiques méditerranéennes entre héritage, modernisation et ouverture internationale ? Quelles phases d'intégration et de dissociation structurent l'interface ville-port ? Quels défis la ville affronte-t-elle pour concilier modernisation portuaire, sauvegarde patrimoniale et qualité de vie ?

Cette étude adopte une démarche diachronique et comparative, suivant l'évolution du couple ville-port sur trois millénaires et comparant Annaba à d'autres ports méditerranéens. Le corpus mobilise des sources archéologiques (Marec, 1950 ; Boulinguez et Napoli, 2008), des récits de géographes arabes médiévaux (via Salah et Spiga, 2017), des archives coloniales (Bensaâd Redjel, 2015 ; Travers, 1958), des études urbaines contemporaines (Bentrad, 2012 ; Rahmoun, 2014) et des rapports institutionnels récents (Entreprise Portuaire d'Annaba, 2024 ; Ministère des Travaux Publics, 2025).

L'analyse combine quatre dimensions : fonctions économiques et stratégiques du port, formes urbaines, dynamiques sociales et patrimoniales, et degré de connexion/dissociation ville-port, synthétisées dans un tableau distinguant treize phases chronologiques. La trajectoire d'Annaba est mise en perspective avec les modèles internationaux (Anyport de Bird, 1963 ; interface ville-port de Hoyle, 1989 ; typologie de Ducruet, 2008 ; séquences de Beyer & Debrie, 2011) pour situer ce cas dans la famille des villes-ports méditerranéennes industrielles.

1. Cadre géographique et historique d'Annaba

1.1 Cadre géographique:

Annaba, ville de l'extrême nord-est algérien, s'ouvre sur le golfe méditerranéen qui porte son nom (Salah & Spiga, 2017 : 5). Située entre la mer, la plaine littorale et les hauteurs de la petite Kabylie (Rezgui, 2022 : 39), elle bénéficie d'un positionnement côtier stratégique entre la frontière tunisienne et la plaine de la Seybouse. Ce site naturel, protégé par les collines environnantes et doté d'un arrière-pays fertile (plaines, forêts de l'Edough, cours d'eau), favorise depuis l'Antiquité les échanges maritimes, l'agriculture productive et les réseaux commerciaux terrestres-maritimes. Le relief côtier et le climat méditerranéen marquent durablement son organisation urbaine.

Figure 1 *:*

Situation géographique de la ville d'Annaba



Source:https://decoupageadministratifalgerie.blogspot.com/2014/10/cartereseauroutierANNABA.html

1.2. Cadre historique

Fondée par les Phéniciens puis romanisée sous Hippone, Annaba devient un centre économique, religieux et administratif majeur de l'Afrique romaine (Camps, 1984 : 2511 ; Bali, 2022 : 1742).

Son port assure des échanges méditerranéens prospères et le développement de monuments publics, notamment sous l'épiscopat de saint Augustin (IVe-Ve s.)
(Boulinguez & Napoli, 2008 : 703-732 ; Marec, 1950).

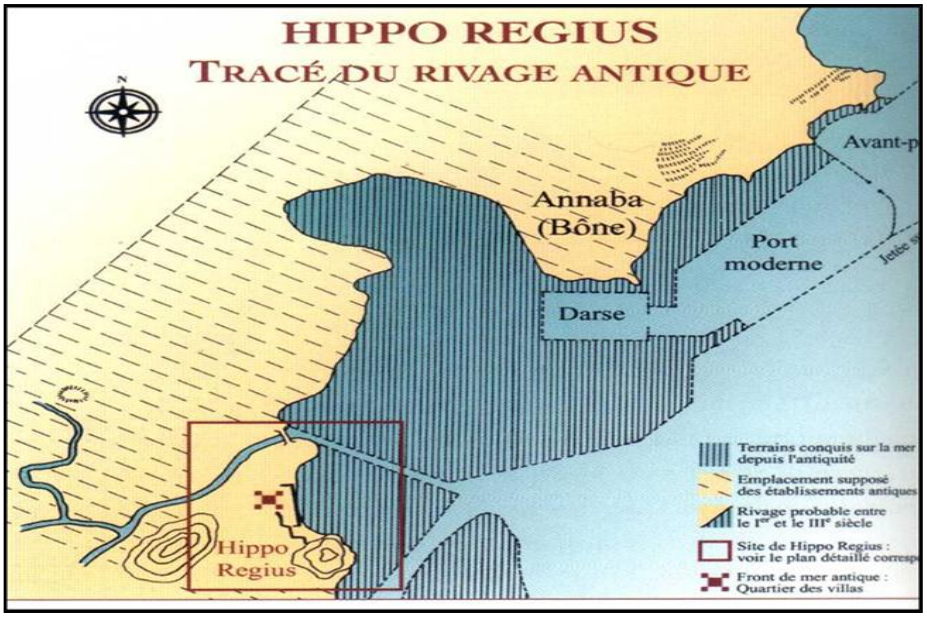
Après un déclin médiéval (Vandales, Byzantins), l'intégration arabo-musulmane et ottomane transforme sa morphologie et ses fonctions portuaires de relais commercial (Salah & Spiga, 2017 : 314-326 ; Travers, 1958 : 513). La colonisation française (1832-1962) impose une extension portuaire moderne, le chemin de fer et des quartiers européens (Bensaâd Redjel, 2015 : 21-25). Aujourd'hui métropole régionale, Annaba fait face à une urbanisation rapide, une extension portuaire phosphatier (2024) et des enjeux patrimoniaux-environnementaux
(Bentrad, 2012 : 12-45).

2. Annaba à travers les âges : de l'Hippone antique à la ville contemporaine

2.1. Origines antiques : de la fondation phénicienne à l'apogée romaine Origines antiques :

Annaba tire ses origines d'un comptoir phénicien (Ippona/Ibouna, XII[e] s. av. J.-C.) assurant les liaisons méditerranéennes (Camps, 1988 : 2511-2514). Alliée de Carthage puis métropole numide sous Massinissa (III[e] s. av. J.-C.), elle devient sous Rome Hippo Regius, « le marché le plus opulent de l'Afrique romaine » (Marec, 1950 : 70-90). Apogée urbain avec thermes, forum, théâtre et aqueduc des citernes d'Hadrien (12 000 m³). Le port exporte vers Rome ; centre intellectuel et spirituel, siège épiscopal de saint Augustin (395-430) (Bali, 2022 : 1742-1751).

Figure 2 :
Emplacement de la ville antique HIPONNE REGUS par rapport à l'emplacement actuelle de la ville et le port d'Annaba.



Source : https://jahiliyyah.wordpress.com/2011/02/17/la-ville-romano-africaineigure

2.2. Transformations sous dominations arabo-berbère et ottomane

Après la chute romaine, déclin dramatique dès le siège vandale (431) ; la reconquête byzantine (533) n'y restaure pas la prospérité (Salah Salah & Spiga, 2017 : 315-318). Islamisée au VIII[e] s. Bouna renaît. Au X[e] s. les Zirides fondent Bouna el Haditha sur la colline des Jujubiers (3 km au nord du site antique) pour assainissement et littoralisation andalouse (Salah Salah & Spiga, 2017 : 316 ; Valérian, 2012 : 87-105). Fortifications, quatre portes, quatorze souks ; Ibn Hawqal et Al-Bakri (1058) en font un port florissant, étape majeure des 117 escales maghrébines. Citadelle

hafside (XIVe s.) renforce son rôle maritime. En 1522, Barberousse la renomme Annaba ; Ottomans ajoutent Fort Cigogne et mosquée Salah Bey (1792), synthèse maghrébine-anatolienne (Salah & Spiga, 2017 : 317-318).

2.3. La colonisation française : modernisation portuaire et urbaine

La prise de Bône en 1832 inaugure une mutation urbaine profonde (Derdour, 1982 : 275). Le plan Gonssolin (1855) impose un tracé haussmannien avec le Cours comme axe, parcellaires orthogonaux et immeubles alignés ; la médina est partiellement démantelée pour la place d'Armes (Bensaâd Redjel, 2015 : 23). Entre 1855-1870, construction de la petite darse (11 ha) ; en 1885, un avant-port de 47 ha au nord, accéléré par les phosphates de Tébessa et le chemin de fer vers Ouenza-Boukhadra (Travers, 1958 : 505-512). Le port s'autonomise du centre-ville. Le PAEE Danger (1932-1933) introduit un zonage fonctionnel moderne (résidentiel, industriel, maritime), faisant de Bône le 3e port algérien (Bensaâd Redjel, 2015 : 24-25).

2.4. Dynamique urbaine postindépendance

Après 1962, essor démographique lié à l'industrie (sidérurgie El Hadjar, 1969) et migrations rurales : population de 190 000 (1966) à 302 000 (1977, +63%) (Ouali, 2006 : 16 ; Benlakhlef, 2007 : 145-160). ZHUN modernes comme Plaine Ouest (1978-1987, 300 ha, 70 000 hab.) accentuent la déconnexion port-urbain (Rahmoun, 2014 : 12-18). Trafic record 2024 (7,417 Mt, +18%) et extension phosphatier lancée le 23/04/2024 (Entreprise Portuaire d'Annaba, 2024 ; Ministère des Travaux Publics, 2025 ; Chachoua & Ameur, 2018 : 66-69).

3. Le rôle du port dans la morphogenèse urbaine d'Annaba

Depuis son origine antique, le port d'Annaba est au cœur de la transformation urbaine de la ville. Le port d'Hippone apparaît comme un grand port exportant blé et produits africains vers Rome, doté d'infrastructures portuaires complexes (Marec, 1950 : 70-90 ; Boulinguez et Napoli, 2008 : 703-705 ; Bali, 2022 : 1742-1745). À chaque époque, cette infrastructure maritime devient un moteur économique, un levier commercial et un élément structurant du développement urbain, comme le confirment les analyses de la formation et des transformations de la trame urbaine d'Annaba (Bentrad, 2012 : 58-75 ; Rahmoun et Boufenara, 2014 : 10-20). L'évolution du port accompagne et influence directement la morphogenèse urbaine d'Annaba, où ville et port forment, dans la longue durée, un couple étroitement imbriqué (Bentrad, 2012 : 58-75).

3.1 Fonctions économiques, commerciales et stratégiques du port à chaque période

- **Antiquité (période phénicienne et romaine) :** Durant l'Antiquité, le port d'Hippone représente un hub économique régional majeur, assurant l'exportation des produits agricoles et artisanaux de son arrière-pays et l'importation de biens destinés à ravitailler Rome en denrées africaines (Bali, 2022 : 1742-1745 ; Boulinguez et Napoli, 2008 : 703-710). Il s'inscrit dans le réseau des ports de l'Afrique romaine chargés de contrôler les routes maritimes de Méditerranée occidentale reliant l'Afrique du Nord à l'Europe et au Proche-Orient, soutenant ainsi le rayonnement urbain et la richesse d'Hippone la Royale (Marec, 1950 : 70-90).

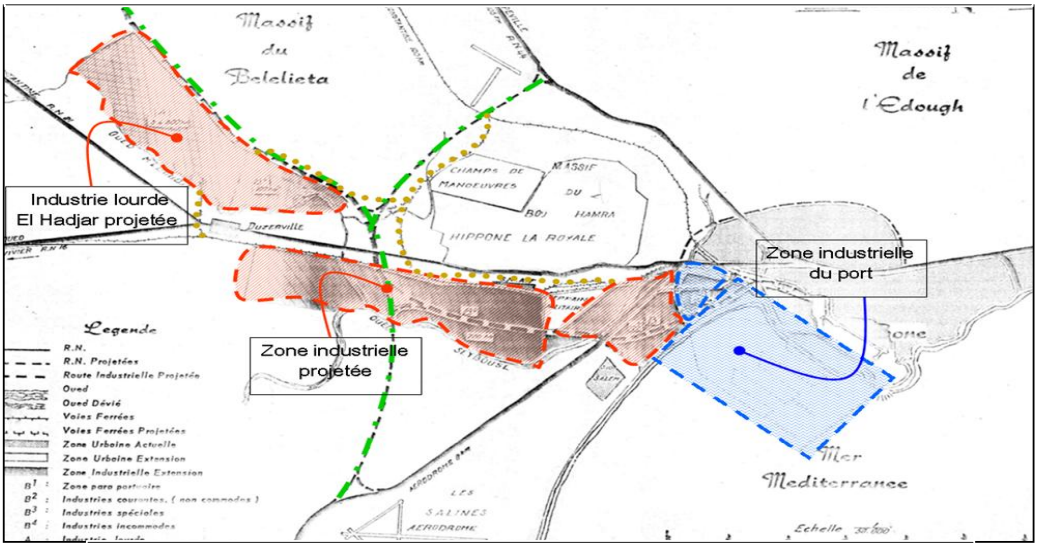
- **Au Moyen Âge et à l'époque ottomane:** Au Moyen Âge et à l'époque ottomane, le port conserve une fonction économique et militaire centrale à l'échelle régionale. Point d'accostage et de ravitaillement pour les navires marchands et de guerre de la Régence et des réseaux ottomans, il constitue un carrefour maritime à l'échelle locale et maghrébine, ce qui se traduit par une organisation du port adaptée aux besoins stratégiques et aux flux commerciaux de l'époque (Salah Salah et Spiga, 2017 : 316-318 ; Panzac, 2004 : 45-60).

- **XIXe siècle et colonisation française :**

Sous la colonisation, une phase de modernisation profonde marque le port d'Annaba, qui s'adapte à la révolution industrielle et à l'essor du commerce mondial. Le port devient une plateforme d'exportation des ressources de l'Algérie, notamment le minerai de fer et les produits agricoles (Travers, 1958 : 513). La configuration urbaine est fortement influencée par cette fonction économique intense : la ville se transforme rapidement autour du port, avec la création de quartiers dédiés aux activités portuaires et de zones industrielles. Des infrastructures de transport modernes, en particulier le chemin de fer, sont mises en place pour connecter le port à son hinterland minier et agricole (Travers, 1958 : 513 ; Rahmoun et Boufenara, 2014 : 5-10).

Le port d'Annaba constitue également le point de départ de l'investissement colonial dans la structure de la ville, par la création d'un réseau de chemins de fer locaux et interrégionaux reliant la zone industrielle portuaire aux mines et aux gares. Sa vocation minière et industrielle est complétée par une industrie agroalimentaire qui profite d'un arrière-pays agricole fertile, enrichissant l'activité commerciale du port (Travers, 1958 : 513). La prospérité commerciale du port attire une seconde catégorie d'investisseurs organisés en coopératives, comme l'Union Agricole de l'Est algérien, qui met en place une industrie locale de conserverie (Tabacoop, Tomacoop, Cotocoop) implantée en juxtaposition du port (Union Agricole de l'Est, s.d. 24 ; Cercle Algérianiste, s.d. : 13). Grâce à cette dynamique économique, Annaba acquiert l'image d'une ville européenne, avec un plan urbain néoclassique structuré par le cours Bertagna et des équipements majeurs tels que l'hôtel de ville, le théâtre et le palais de justice (Travers, 1958 : 513).

Figure. 3 *La réorganisation de l'espace industriel de BONE -Annaba-selon les directives du plan de Constantine 1958-1961*



Source : Auteur magister 2011

- **Époque postindépendance et contemporaine :**

Avec l'avènement du Plan de Constantine (1960), le développement urbain du couple ville-port prend une nouvelle configuration. Annaba se distingue des autres villes de l'Est algérien par la valorisation de germes industriels déjà présents (secteurs agroalimentaire, mines de fer et de phosphates, activité portuaire). C'est sur ces bases que le Plan de Constantine envisage le projet du complexe sidérurgique d'El Hadjar (Spiga, 2012 : 81-82). La lecture du développement urbain d'Annaba après l'indépendance montre un désajustement marqué entre industrialisation et urbanisation : l'implantation du tissu industriel suit un développement linéaire comblant le vide entre le complexe sidérurgique et le port, tandis que la ville s'étend en continuité avec le tissu existant (Spiga, 2012 : 81-82).

À l'époque actuelle, le port d'Annaba en activité constitue un pôle industriel et commercial majeur dans le bassin méditerranéen, traitant des flux importants de marchandises dans le cadre du système portuaire algérien et s'inscrivant dans un réseau de lignes régulières connectées aux

marchés internationaux (Chachoua et Ameur, 2018 : 68-69 ; Entreprise Portuaire d'Annaba, 2024). Selon une stratégie fortement soutenue par les autorités publiques, le port participe à la connectivité du Maghreb avec les marchés mondiaux et représente un levier crucial pour le développement urbain et économique de la ville d'Annaba (Entreprise Portuaire d'Annaba, s.d.).

3.2. Développement chronologique de la trame urbaine d'Annaba sous l'influence de son port

L'histoire urbaine d'Annaba constitue un cas exemplaire d'intrication entre développement portuaire et formation de la trame urbaine sur plus de trois millénaires. Cette analyse synthétise treize phases chronologiques majeures, documentées par des sources académiques et archivistiques, permettant d'établir une frise chronologique exhaustive.

Phase 1 (P1). Fondation phénico-numide (XII^e s. av. J.-C. – 46 av. J.-C.): Comptoir Ippona/Ibouna : 1^ere structure urbaine entièrement tournée vers le port phénicien d'échanges méditerranéens. Prospère alliée Carthage, métropole numide sous Massinissa (III^e s. av. J.-C.) (Camps, 1988 : 2511-2514). [Port = ville originelle]

Phase 2 (P2). Apogée romaine : Hippo Regius (46 av. J.-C. – 431) Annexion Africa Nova après Juba Ier (46 av. J.-C.) ; « marché le plus opulent d'Afrique romaine » (Marec, 1950 : 70-90). Forum maghrébin majeur, thermes monumentaux, théâtre, aqueduc → citernes Hadrien (12 000 m³). Export céréales/huile vers Rome finance monumentalité ; siège épiscopal Augustin (395-430), centre chrétien occidental (Bali, 2022 : 1742-1751). [Symbiose port-urbain maximal]

Phase 3 (P3). Déclin vandale/byzantin (431–705) : Siège vandale 431 (mort Augustin) → destruction portuaire/urbaine ; reconquête byzantine 533 inefficace. Stagnation parallèle ville/port (Salah Salah & Spiga, 2017 : 315-318). [Dépendance portuaire démontrée par négative]

Phase 4 (P4). Renaissance islamique : Bouna (705–fin Xe s.) : Islamisation VIII^e s. relance commerce maritime ; Madinat Saybousse refondée près embouchure Seybouse. Renouveau urbain dicté par reprise activités portuaires.

Phase 5 (P5). Essor ziride-hammadide-hafside (Xe–XIV^e s.) : **Relocalisation stratégique** : Bouna el Haditha sur colline Jujubiers (3 km nord antique) pour assainissement (inondations) avec littoralisation andalouse. Fortifications massives : **4 portes monumentales** (bab Lemkaber/cimetière, bab Csantina/Constantine, bab Essouken/habitants, bab Lebhar/mer), **14 souks spécialisés**, fondouks Génois/Vénitiens/Marseillais. Ibn Hawqal (Xe s.) : « ville moyenne ouverte mer, commerce florissant » ; Al-Bakri (1068) : **117^e étape maritime maghrébine**. Citadelle hafside (XIV^e s.) → ribat maritime (Salah Salah & Spiga, 2017 : 316-317). [Apogée intégration médiévale]

Phase 6 (P6). Période ottomane (1522–1832) : Barberousse s'empare ville (1522), renomme Annaba « ville jujubier ». Occupation espagnole brève (1535-1540, Charles Quint) → démolition murailles ; Ottomans : **Fort Cigogne** dominant port avec mosquée Salah Bey (1792, synthèse maghrébine minaret carré/anatolien circulaire). Madinat El Annab, province beylik Constantine (Salah Salah & Spiga, 2017 : 317-318). [1^e dissociation : port militaire vs ville civile]

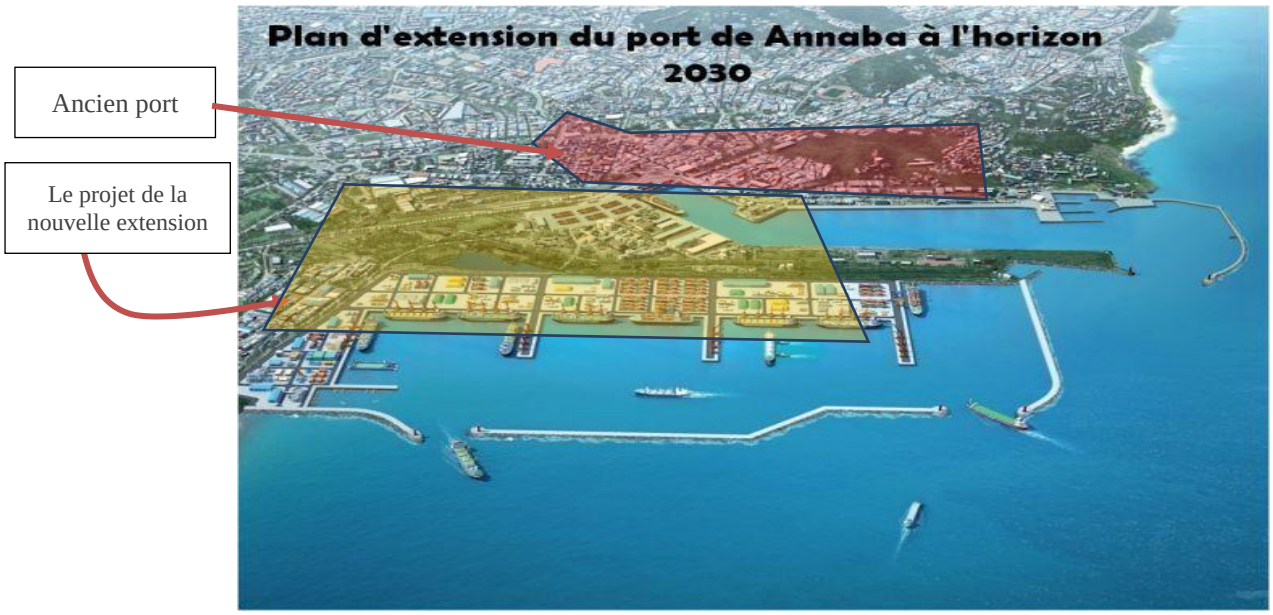
Phase 7 (P7). Conquête coloniale précoce (1832–1870) : Prise Bône (1832). **Plans séquentiels** : Urtin/Lambert (1833), **Gonssolin 1855** (haussmannien : Cours Bertagna axe structurant, parcellaires orthogonaux, immeubles rapport alignés). **Démolition partielle médina** → place d'Armes ; petite darse 11 ha avec dérivation Boudjimah (Bensaâd Redjel, 2015 : 21-25). [Rupture tramée coloniale sur empreinte islamique]

Phase 8 (P8). Expansion portuaire majeure (1870–1909) : **Autonomisation spatiale** : décision ministérielle 7/10/1885 → avant-port 47 ha nord (avancé mer) ; phosphates Tébessa (1885, Ph. Thomas) justifient expansion. Grande darse, terre-pleins « quartier maritime », rue Tranchée (port-ville), gare 1870. **Port physiquement détaché** centre-ville (« quais immenses, plate-forme »). Faubourg Sainte-Anne (La Colonne) linéaire route Édough (Travers, 1958 : 505-512 ; Kebir, 2022). [1^e déconnexion physique]

Phase 9 (P9). Urbanisme planifié PAEE (1909–1933) : Déclassement fortifications (1926). **Plan Danger 1932-33** : zonage fonctionnel moderne (résidentiel/industriel/maritime). **Diversité**

morphologique : haussmannien (Cours), méditerranéen (Sainte-Anne), pavillonnaire (lotissements nord) (Bensaâd Redjel, 2015 : 24-25).
P10. Coloniale tardive (1933–1962) : **3e port Algérie** (Alger/Oran). Ferroviaire électrique Ouenza-Boukhadra ; spécialisation minerais/phosphates ; équipement moderne (Travers, 1958 : 505-512).
Phase 11 (P11). Industrialisation post-indépendance (1962–1990) idérurgie El Hadjar (1969) → immigration rurale massive. **ZHUN Mouvement moderne** : Plaine Ouest (1978-87, 300 ha, 70 000 hab.). **Déconnexion fonctionnelle** : port industriel vs urbanisation périphérique (Benlakhlef, 2007 : 145-160 ; Rahmoun, 2014 : 12-18).
Phase 12 (P12). Modernisation contemporaine (1990–2024): Patrimonialisation médina **secteur sauvegardé 2013** ; réhabilitation mosquée Salah Bey/citadelle hafside. **Trafic record 7,417 Mt (+18 % 2024)** (Salah Salah & Spiga, 2017 : 315-318 ; Entreprise Portuaire Annaba, 2024).
Phase 13(P13). Extension stratégique (2024–en cours) : **Mégaprojet phosphate** : travaux lancés 23/04/2024 ; ferroviaire minière Annaba-Bouchegouf (54 km). Diversification hors hydrocarbures (Ministère TP, 2025). [Tentative reconnexion]

Figure 4
le projet d'extension du port d'Annaba



Source: Ministère Des Travaux Publics adapté par l'Auteur (2025)

Synthèse : trois millénaires de relation ville-port :L'évolution d'Annaba illustre les différentes configurations de l'interface ville-port à travers l'histoire. Cette trajectoire confirme le constat de la thèse de Bensaâd Redjel : « le port va-t-il stimuler la ville ou va-t-il être stimulé par celle-ci ? ». À Annaba, les deux dynamiques se sont alternées et entremêlées, faisant de cette cité un cas d'école de l'articulation entre développement portuaire et fabrication urbaine en Méditerrané

Tableau n° 1 :
L'évolution du tissu urbain de la ville d'Annaba en relation avec son port

Phase	Configuration ville-port	Développement du port	Développement de la ville	Influence port /tissu urbain	Analyse critique
			CONNEXION		
P1	Port intégré	Port méditerranéen phénicien,	Comptoir littoral, tissu urbain tourné	Le port et la ville : aucune distinction	Symbiose originelle : le port fonde la ville ; l'activité maritime est la raison d'être

		comptoir d'échanges	vers le port, habitat groupé autour de l'escale	fonctionnelle entre espace portuaire et urbain	du comptoir, sans dissociation spatiale ni institutionnelle
P2	Port intégré	Exportations céréalières et d'huile vers Rome ; port d'envergure impériale	Grande cité africaine : forum majeur, thermes, théâtre, aqueduc, citernes	Le port finance l'urbanisme monumental : les revenus maritimes permettent forum, thermes et théâtre	Apogée fonctionnelle : prospérité portuaire et centre intellectuel augustinien se traduisent en monumentalité urbaine ; ville-port unifiée
P3	Port intégré (résiduel)	Forte régression de l'activité maritime, destructions partielles	Siège vandale, reconquête byzantine ; stagnation, contraction du bâti	La régression portuaire entraîne la contraction urbaine : pas de port = pas de ville	Dépendance ville-port démontrée « par la négative » : déclin maritime et urbain sont parallèles
P4	Port intégré	Reprise du commerce maritime régional arabo-musulman	Réactivation progressive du tissu urbain ; Bouna refondée près de l'embouchure de la Seybouse	La réactivation du port relance l'urbanisation : le commerce maritime régénère le tissu	Nouveau cycle de fondation : le port précède la ville ; localisation dictée par l'accès maritime, confirmant le primat portuaire
P5	Port intégré	Post-marché majeur du Maghreb ; étape maritime chez Ibn Hawqal, Al-Bakri	Nouvelle Bouna fortifiée sur la colline : 4 portes, souks, fondouks, citadelle	Souks et fondouks structurent l'intra-muros autour du port ; le commerce maritime façonne la morphologie urbaine	Apogée de l'intégration médiévale : raison d'être toujours maritime ; port et ville forment un ensemble fonctionnel cohérent
			TRANSITION		
P6	Port modeste	Fort Cigogne ; fonctions militaire et commerciale ; commerce de cabotage	Mosquée Salah Bey, fortifications ; densification de la médina autour des lieux de culte	Le port prend une fonction défensive dominante ; premier décalage port militaire / ville civile	Phase de transition : perte de centralité économique au profit du rôle défensif ; premiers écarts entre logiques portuaires et urbaines, prémices de la dissociation
			DECONNEXION		
P7	Port en contact	Petite darse (1855-1869), débarcadère modernisé, premiers projets modernes	Plan Gonssolin (1855) : tracé haussmannien, Cours central, démantèlement partiel de la médina	Projets portuaires et urbains conçus par des corps séparés (génie militaire / Ponts et	Rupture fondatrice : planification duale coloniale ; ville et port pensés et administrés séparément, tracé étranger au tissu médiéval

				Chaussées)	
P8	Port autonome	Avant-port de 47 ha, grande darse (1885), terre-pleins du « quartier maritime », voie ferrée Mokta El Hadid	Gare, réseau ferré, faubourgs (Sainte-Anne) ; croissance linéaire le long du rail	Le port crée un territoire autonome : le « quartier maritime » devient enclave fonctionnelle séparée	Tournant extractiviste : phosphates de Tébessa et fer de Mokta El Hadid ; le port devient « territoire dans le territoire » ; première voie ferrée d'Algérie dictée par le port
P9	Port autonome	Modernisation : hangars, grues, organisation des zones maritimes	PAEE Danger (1932) : lotissements Beauséjour/Bellevue, pavillons PCB, zonage fonctionnel	Le PAEE consacre la séparation : le zonage distingue clairement espace résidentiel et portuaire	Le PAEE institutionnalise la dissociation : port et ville deviennent deux entités planifiées indépendamment ; le zonage formalise la séparation spatiale
P10	Port autonome	3e port d'Algérie ; ligne ferroviaire vers Ouenza/Boukhadra ; spécialisation minière/phosphates	HBM, centrale thermique Bône II, quartiers ouvriers et infrastructures renforcées	Le port impose la spécialisation économique : Bône devient ville-outil au service de l'export minier	Apogée de la logique extractiviste : infrastructures portuaires structurent l'espace sans véritable dialogue avec l'urbanisme
P11	Port industriel	Flux industriels (sidérurgie, phosphates) ; port saturé par les vracs solides	Pôle sidérurgique El Hadjar (1969), ZHUN Plaine Ouest (300 ha, 70 000 hab.), forte croissance périphérique	Paradoxe : le port génère la sidérurgie et la croissance urbaine, mais les ZHUN tournent le dos au littoral ; friches portuaires au centre	Déconnexion maximale : El Hadjar fait tripler la population, mais les ZHUN (1978-1987) sont planifiées dos à la mer ; port « coincé par l'urbain », avant-port en friche, figure classique de la « blessure urbaine » portuaire du XXe siècle
P12	Port industriel → transition	Croissance du trafic, record de 7,4 Mt en 2024 ; adaptation aux nouveaux flux conteneurisés	Patrimonialisation : médina classée, réhabilitation mosquée Salah Bey, classement de la citadelle ; 4 nouveaux sites proposés (2024)	La patrimonialisation de la médina et la pression du trafic portuaire créent une tension entre conservation et modernisation	Phase de prise de conscience : la patrimonialisation (thèse Salah-Salah, 2017) et le classement de monuments historiques ouvrent la voie à une reconquête du waterfront. Le record de trafic 2024 rend l'extension inévitable.
			RECONNEXION		
P13	Méga-port	Extension : quai minéralier de 1 600 m, digue de 1 400 m, 82 ha, tirant d'eau 16 m, capacité 10	Nouvelle interface ville-port ; ligne ferroviaire minière Annaba-Bouchegouf ;	La délocalisation du port vers le sud-est libère le water front historique et	Nouveau paradigme : le méga-port se délocalise, libérant la façade historique. Livraison ordonnée fin 2026 par le PM. Le PPI (phosphate intégré)

	Mt/an, ~620 M€	projet PPI reliant 4 wilayas	permet de 'recoudre' la ville avec la mer	repositionne Annaba comme hub méditerranéen, tout en ouvrant la reconquête patrimoniale du centre.

La source : Auteur 2026

Cinq modèles de la géographie portuaire sont mobilisés et appliqués au cas d'Annaba : Anyport (Bird, 1963), Interface ville-port (Hoyle, 1989), Connexion-Déconnexion-Reconnexion (Beyer & Debrie, 2011), Cycle de vie portuaire (Charlier, 1992), et Seuil ville-port (Moretti, 2020).

4. Dynamiques sociales, foncières et patrimoniales

4.1. La médina : genèse d'une urbanité portuaire

Sous la dynastie ziride, l'émergence de la médina est indissociable de l'activité maritime. La ville est refondée sur un site « dominant la mer » ; sa situation et sa configuration urbaine répondent à une politique d'animation de la façade maritime (Salah Salah et Spiga, 2017 : 316 ; Valérian, 2012 : 87‑105). Le bassin portuaire agit alors comme un foyer d'attraction polarisant l'organisation spatiale : quatorze souks spécialisés, des fondouks accueillant les marchands étrangers (Génois, Marseillais, Vénitiens) et un complexe défensif dominant la façade maritime.

Toutefois, la modernisation portuaire coloniale et le transfert progressif des activités vers les nouveaux bassins portuaires provoquent un découplage fonctionnel, reléguant la médina à une position périphérique. En 2006, 29,5 % du bâti était en mauvais état et 6,3 % déjà démoli (Salah Salah et Spiga, 2017 : 322 ; Bentrad, 2012 : 58‑75). Comme le souligne l'analyse des transformations morphologiques, « malgré ces transformations, la médina d'Annaba a su maintenir sa forme urbaine d'origine, qui constitue une valeur patrimoniale à préserver » (Bentrad, 2012 : 58‑75).

Figure 5 :

Vue du port de Bône au 19ème siècle, dans L'Algérie ancienne et moderne par Léon Galibert



Source:https://bone.piednoir.fr/titre_rubrique/nostalgie/leonard8.html

4.2. Les quartiers coloniaux : produits de la rationalité portuaire moderne

Au XIXe siècle, l'essor du port moderne commande l'édification de nouveaux quartiers conçus comme interfaces logistiques entre l'espace maritime et l'arrière‑pays

(Bensaâd Redjel, 2015 : 21-25). Le plan Gonssolin (1855) puis le plan Danger (1932-1933) reflètent parfaitement l'alignement de la forme urbaine sur les flux portuaires, avec un tracé rationnel qui vise l'optimisation des circulations reliant la gare, les quais et le centre névralgique (Bensaâd Redjel, 2021 : 473).

L'expansion économique du port confirme cette symbiose : le trafic passe de 700 000 tonnes en 1913 à 2 200 000 tonnes en 1929. Bône devient le débouché principal des phosphates de Tébessa et du minerai de fer de l'Ouenza et du Boukhadra. En 1885, l'extension du port s'opère sur un terre-plein gagné sur la mer, donnant naissance à une périphérie portuaire distincte.

Figure 6 *:*
Le de Annaba en relation avec le quartier coloniale



Source :https://bone.piednoir.fr/titre_rubrique/nostalgie/leonard8.html

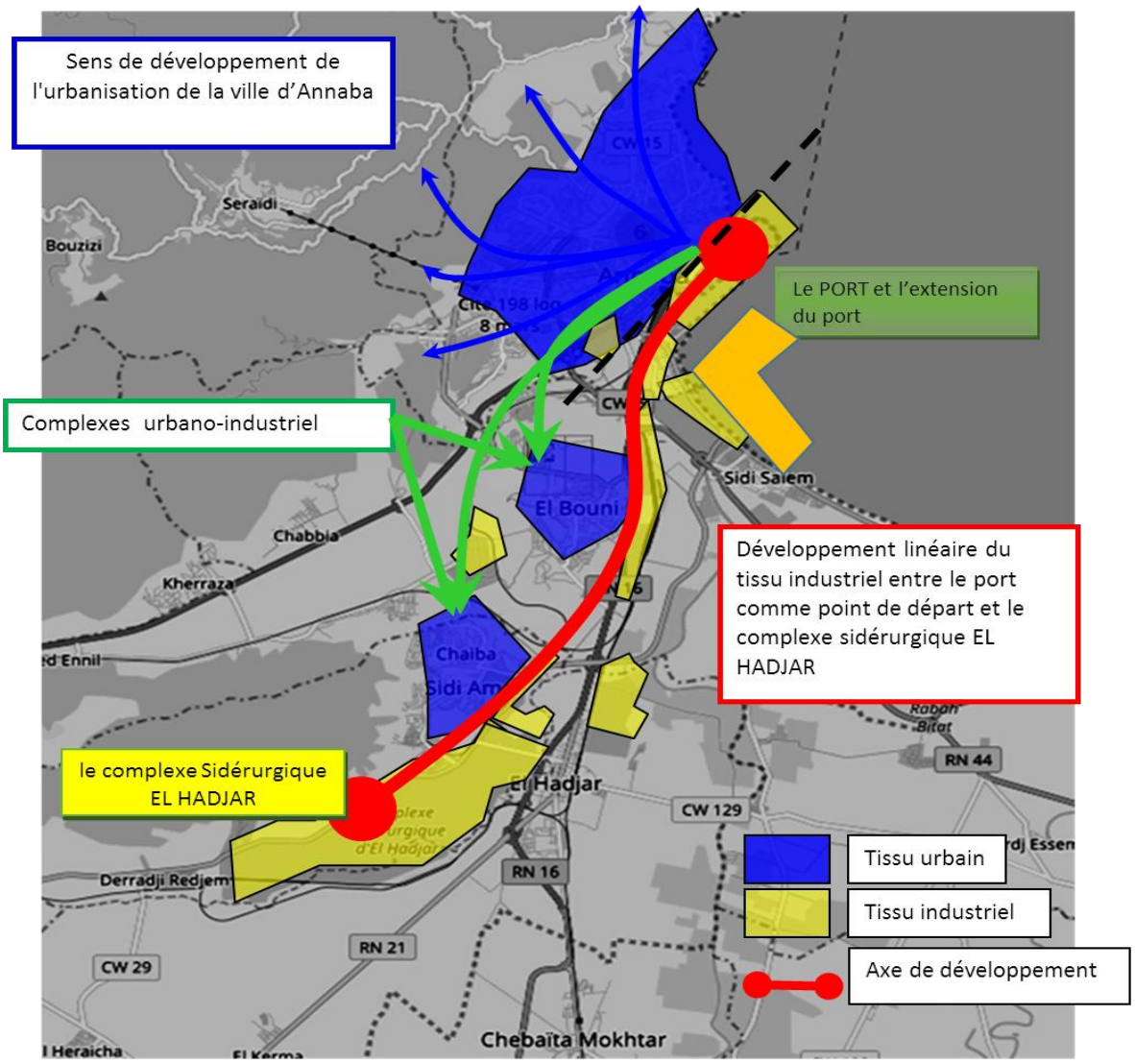
4.3. Extensions périphériques et dynamiques contemporaine

À partir de la seconde moitié du XXe siècle, l'industrialisation et la spécialisation portuaire entraînent un étalement urbain marqué vers les périphéries. Les grandes opérations de logement planifié (ZHUN) et les zones industrielles s'implantent le long des axes reliant le port au complexe sidérurgique d'El Hadjar, formant un continuum bâti entre espace portuaire et arrière-pays industriel (Benlakhlef, 2007 : 145-160 ; Rahmoun, 2014 : 12-18). Parallèlement, des quartiers informels se développent en marge des tissus planifiés, révélant les limites de la capacité d'accueil du modèle urbain moderniste.

Sur le plan foncier, la montée de la valeur des terrains proches du front de mer et des principaux axes d'accès au port accentue les phénomènes de spéculation et de densification sélective. Les friches portuaires et industrielles situées à proximité du centre-ville deviennent l'enjeu de projets de reconversion qui visent à créer de nouvelles centralités mixtes associant habitat, tertiaire et espaces publics, mais qui soulèvent également des interrogations sur la place des populations modestes dans ces opérations (Rahmoun, 2014 : 80-95).

Ces dynamiques contemporaines illustrent la manière dont le couple ville-port continue de reconfigurer la structure sociale et foncière d'Annaba : polarisation des emplois autour des axes port-industrie, différenciation marquée entre quartiers centraux valorisés et périphéries populaires, et mise en tension entre valorisation patrimoniale, reconquête foncière et droit à la ville pour l'ensemble des habitants.

Figure 7
Développement du tissu urbain et industriel par rapport au port de la ville d'Annaba



Source : Auteur 2026

5. Annaba dans le contexte méditerranéen : comparaisons et spécificités

5.1. Convergences et divergences avec d'autres villes-ports

Annaba s'inscrit dans la famille des villes-ports méditerranéennes industrielles marquées par une spécialisation sidérurgique et une forte insertion dans les réseaux d'échanges maritimes (Ducruet, 2008 : 3-8 ; Porfyriou & Sepe, 2017 : 1-12). Ces villes partagent une position stratégique, une superposition de strates historiques, un rôle de carrefour culturel et des défis communs de reconversion des fronts d'eau post-industrielle.

Spécificités : trafic 7,4 Mt (2024) vs Marseille-Fos 88 Mt (OCDE, 2012 : 8-12) ; poids de la sidérurgie dans la morphologie ; interface ville-port : proximité médina/centre colonial/bassins = contrainte/opportunité (Rahmoun, 2014 : 80-95). Contrairement à Marseille (Fos : découplage radical) ou Gênes (reconversion patrimoniale symbolique), Annaba peine à intégrer héritage/reconversion malgré médina sauvegardée 2013 (Porfyriou & Sepe, 2017 :*5-10*).

5.2. Influence des circulations méditerranéennes

Le destin d'Annaba est profondément structuré par la Méditerranée, entendue comme un réseau d'échanges denses et pluriséculaires. Le port agit comme une porte maritime majeure, assurant à la fois les flux lointains et les circulations régionales, de l'Antiquité au XXIe siècle (Ducruet, 2008 : 5-8). Ce schéma, décrit par Hoyle (1989) comme un processus séquentiel d'intégration puis de dissociation ville-port, se retrouve dans la quasi-totalité des villes portuaires méditerranéennes (Hnaka et Ouarmassi, 2021 : 27-35).

Prelorenzo (2010) rappelle que la ville portuaire, par sa spécificité, constitue un lieu de « contact civilisationnel », où les flux maritimes engendrent une diversité démographique et culturelle sans équivalent par rapport aux villes strictement continentales. Dans le cas d'Annaba, cette fonction de carrefour se manifeste par la superposition de matrices urbaines et culturelles (phénicienne, romaine, arabo-musulmane, ottomane, coloniale) dont la permanence dans la trame bâtie reflète la profondeur des circulations méditerranéennes.

5.3. Projets contemporains d'intégration ville-port

Les défis actuels d'Annaba rejoignent ceux de nombreuses villes du pourtour méditerranéen : réhabilitation des fronts portuaires, développement de pôles économiques mixtes et valorisation du patrimoine constituent les axes stratégiques d'une reconquête de l'interface ville-port (Rahmoun, 2014 : 80-95 ; Porfyriou et Sepe, 2017 : 8-15). Chaline (1994 : 13-19) souligne que « nombre de villes-ports vivent aujourd'hui davantage de la fréquentation de visiteurs venus de leur hinterland que des flux venus de l'océan », un constat qui invite Annaba à valoriser son identité portuaire comme levier touristique et culturel.

Annaba partage pleinement les grandes dynamiques contemporaines des villes-ports méditerranéennes : adaptation à la mondialisation, requalification urbaine des fronts d'eau au moyen de projets de grande envergure (nouvelle gare maritime en 2023, projet de délocalisation du port industriel, ouverture du centre-ville sur la grande darse avec le projet des « terrasses du port ») et ambition de faire du couple ville-port un moteur de développement et d'identité locale (Hnaka et Ouarmassi, 2021 : 27-35). L'ouverture méditerranéenne constitue ainsi l'horizon naturel d'une ville dont le port a toujours été le vecteur d'intégration aux réseaux d'échanges du bassin, de l'« annone » romaine aux lignes conteneurisées contemporaines (Spiga et Guessoum, 2012 : 73-78).

Annaba, en tant que ville-port en mutation, est confrontée à des tensions structurelles opposant le développement portuaire et industriel à la préservation du patrimoine et à l'amélioration de la qualité de vie, dans un contexte marqué par la pression sur le littoral, la dégradation du tissu historique et les impacts environnementaux. Pour y répondre, la ville s'oriente vers des stratégies de diversification fondées sur la valorisation patrimoniale et touristique, l'économie bleue et la requalification des friches, afin de concilier attractivité économique, durabilité urbaine et réintégration dans les dynamiques méditerranéennes.

Discussion

L'analyse diachronique d'Annaba confirme en grande partie les séquences mises en évidence par les principaux modèles internationaux des relations ville-port. On retrouve d'abord une phase d'intégration forte entre cité et port à l'époque antique et médiévale, puis une autonomisation progressive des installations portuaires à partir de la période coloniale, enfin des tentatives contemporaines de recomposition à travers la patrimonialisation de la médina et les projets de requalification des friches portuaires (Bird, 1963 ; Hoyle, 1989 ; Beyer & Debrie, 2011). La succession des treize phases décrites dans l'article valide ainsi le schéma « connexion/déconnexion/reconnexion » proposé par la géographie portuaire, tout en révélant la manière spécifique dont un port maghrébin de taille moyenne traverse ces séquences (Charlier, 1992 ; Moretti, 2020).

Par rapport au modèle Anyport et aux travaux de Hoyle sur l'interface ville-port, Annaba présente une configuration intermédiaire qui nuance l'opposition classique entre port intégré et port totalement détaché de la ville (Bird, 1963 ; Hoyle, 1989). La proximité physique durable entre la médina, le centre colonial et les bassins portuaires maintient une forte coprésence urbaine et portuaire, malgré la spécialisation industrielle et les logiques d'autonomisation fonctionnelle (Bensaâd Redjel, 2015 : 21-25 ; Rahmoun, 2014 : 80-95). Les résultats montrent que la dissociation ne se traduit pas par un effacement du port hors du paysage urbain, mais par une superposition de fonctions parfois concurrentes sur un front de mer limité, avec des tensions environnementales et sociales marquées (Chachoua & Ameur, 2018 : 66-69 ; Entreprise Portuaire d'Annaba, 2024).

La comparaison avec d'autres villes-ports méditerranéennes, telles que Marseille ou Gênes, met en lumière à la fois des convergences et des contrastes
(Ducruet, 2008 : 3-8 ; Porfyriou & Sepe, 2017 : 1-12). Annaba partage les enjeux de modernisation des terminaux, de reconversion des fronts d'eau et de valorisation patrimoniale décrits par la littérature sur les waterfronts européens, mais dans un contexte de trafic moins volumineux et avec un poids beaucoup plus fort des fonctions extractives et sidérurgiques dans la morphologie urbaine (OCDE, 2012 : 8-12 ; Rahmoun, 2014 : 80-95). Le cas annabi souligne ainsi des arbitrages particulièrement serrés entre efficacité logistique, préservation du patrimoine bâti et amélioration de la qualité de vie des habitants, dans un environnement où les nuisances industrielles et les risques restent élevés (Salah Salah & Spiga, 2017 : 314-327 ; Bentrad, 2012 : 58-75).

Ces résultats contribuent aux débats sur les villes-ports des pays émergents en montrant que les grands projets portuaires ne produisent pas seulement des effets économiques, mais reconfigurent aussi en profondeur les hiérarchies socio-spatiales et les usages du littoral
(Ducruet, 2008 : 5-8 ; Hnaka & Ouarmassi, 2021 : 27-35). Le mégaprojet d'extension et la délocalisation partielle des fonctions portuaires ouvrent potentiellement une fenêtre d'opportunité pour « recoudre » la ville avec la mer, à condition que les politiques urbaines, portuaires et patrimoniales soient articulées dans une perspective de durabilité et de justice sociale
(Chaline, 1994 : 13-19 ; Spiga & Guessoum, 2012 : 73-78). Dans cette optique, Annaba apparaît comme un laboratoire où se testent des formes de gouvernance intégrée susceptibles d'inspirer d'autres ports maghrébins confrontés aux mêmes tensions entre compétitivité logistique, préservation des héritages urbains et droit à la ville pour l'ensemble des habitants
(Porfyriou & Sepe, 2017 : 8-11 ; Moretti, 2020).

Conclusion

En conclusion, il apparaît que la trajectoire historique d'Annaba et les transformations successives de sa trame urbaine sont étroitement liées à la fonction portuaire qui, depuis la fondation du comptoir phénicien d'Ippona au XIIe siècle avant notre ère, constitue la matrice génératrice de son espace urbain. Le port n'a jamais été une simple infrastructure technique adossée à la ville : c'est la conclusion majeure de l'examen diachronique des treize phases historiques identifiées. Il apparaît au contraire comme l'opérateur principal de la morphogenèse urbaine d'Annaba, de sa structuration sociale et de son insertion dans les réseaux d'échanges méditerranéens (Camps, 1988 : 2511-2514 ; Marec, 1950 : 70-90).

Cette analyse met en évidence, sur la longue durée, une dialectique récurrente entre intégration et dissociation de l'espace urbano-portuaire. Durant les périodes antique et médiévale, la cité et son port forment une entité fonctionnelle unifiée : le forum d'Hippo Regius, les fondouks de Bouna el Haditha et les souks extra-muros décrits par Al-Bakri en témoignent. En revanche, la période coloniale, amorcée en 1832 et systématisée par le plan Gonssolin de 1855 puis par l'expansion de la grande darse à partir de 1885, inaugure un port autonome par rapport à sa ville. La période postindépendance, fortement industrialisante, accentue cette déconnexion par la spécialisation du port dans les flux industriels liés au complexe sidérurgique d'El Hadjar, générant un étirement linéaire du tissu urbanisé entre le port et l'arrière-pays minier
(Spiga et Guessoum, 2012 : 73-78 ; Rahmoun, 2014 : 12-18).

Aujourd'hui, un nouveau paradigme est en cours de mise en place. Le projet d'extension portuaire stratégique lancé en 2024 et la patrimonialisation de la médina témoignent d'une volonté de dépasser la simple juxtaposition fonctionnelle pour aller vers une véritable régénération urbaine. Annaba se trouve à un moment charnière de son histoire plurimillénaire, où elle doit conjuguer la mémoire de ses strates successives (phénicienne, romaine, médiévale, ottomane, coloniale) avec les exigences d'une modernisation portuaire ambitieuse et les impératifs d'un urbanisme durable et résilient, dans le cadre d'une Méditerranée en pleine recomposition géoéconomique.

Bibliographie

- Sources

1. CAMPS, G. (1988). Annaba. Dans Encyclopédie berbère (vol. 5, doc. A225, pp. 2511-2514). Aix-en-Provence : Edisud.
2. CÔTE, M., et CAMPS, G. (1988). Annaba (Hippone-Bône). Dans Encyclopédie berbère (vol. 5, doc. A225, pp. 674-685). Aix-en-Provence : Edisud.
3. DERDOUR, H. (1982). Annaba, 25 siècles de vie quotidienne et de luttes (t. 1). Alger : SNED.
4. MAREC, E. (1950). Hippone la Royale : Antique Hippo Regius. Alger : Service des Antiquités.
5. TOMAS, F. (1977). Annaba et sa région : organisation de l'espace de l'extrême-est algérien. Saint-Étienne : Publications de l'Université de Saint-Étienne.
6. TRAVERS, L. (1958). Bône. La formation de la ville et les facteurs de son évolution. Annales de Géographie, 67(364), 498-520.

- Études (livres et articles)

1. BALI, N. (2022). L'activité commerciale des ports d'Hippone et de Russicada et leur rôle dans le soutien de l'économie romaine. Revue Qabas des études humaines et sociales, 6(2), 1742-1751.
2. BENLAKHLEF, B. (2007). Recomposition des territoires urbains en Algérie : l'exemple d'Annaba (Thèse de doctorat). Université Badji Mokhtar, Annaba.
3. BENLAKHLEF, B. (2018). Mobilité et transport à Annaba. Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre, (47), 52-57.
4. BENSAÂD REDJEL, N. (2015). Traces de plans et fabrique de Bône (Annaba) : le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension (1932-33). Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre, (42), 15-28.
5. BENSAÂD REDJEL, N. (2021). Bône : Tissus urbains et architectures. Éléments pour une problématique de la diversité. El-Tawassol, 27(2), 473-486.
6. BENTRAD, D. (2012). Analyse du processus de formation et de transformation de la forme urbaine dans un tissu ancien : cas de la médina d'Annaba (Mémoire de magister). Université Badji Mokhtar, Annaba.
7. BEYER, A., et DEBRIE, J. (2011). Les temporalités urbaines et frontalières du port de Strasbourg : analyse géo historique d'une relation fluviale ville port. Métropoles, (10). https://journals.openedition.org/metropoles/4467
8. BIRD, J. (1963). The Major Seaports of the United Kingdom. London : Hutchinson.
9. BOULINGUEZ, C., et NAPOLI, J. (2008). Les infrastructures portuaires d'Hippone. Revue archéologique, (46), 703-732.
10. CHACHOUA, F., et AMEUR AMEUR, A. (2018). Efficience technique des ports algériens. Revue des Études Économiques Approfondies, (8), 66-69.
11. CHALINE, C. (1994). Ces ports qui créèrent des villes. Annales de la recherche urbaine, (64), 7-19.
12. DUCRUET, C. (2008). Typologie mondiale des relations ville-port. Cybergeo : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire, document 417. https://journals.openedition.org/cybergeo/17417
13. HOYLE, B. S. (1989). The port–city interface : trends, problems and examples. Geoforum, 20(4), 429 435.
14. KEBIR, B., et ZEGHICHE, A. (2014). Le renouvellement de la ville algérienne par la démolition-reconstruction du vieux bâti : le cas de la ville d'Annaba. Cybergeo : European Journal of Geography, article697,https://journals.openedition.org/cybergeo/26118
15. MEBIROUK, H., et BOUBENDIR MEBIROUK, L. (2019). Pollution environnementale à Annaba : sources, conséquences et effets sur la santé. Article en ligne, 63-68. https://revue.umc.edu.dz/d/article/download/3225/3386/6510revue.

16. Moretti, B. (2020). Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept. Berlin : JOVIS
17. OUALI, N. (2006). Évaluation des pollutions industrielle et urbaine dans la région d'Annaba (Mémoire de magister). Université Badji Mokhtar, Annaba.
18. PORFYRIOU, H., et SEPE, M. (dir.). (2016). Waterfronts Revisited : European Ports in a Historic and Global Perspective. London / New York : Routledge. https://www.researchgate.net/publication/353583715_Beyond_the_Port_City_COVER
19. PRELORENZO, C. (2010). La ville portuaire, un nouveau regard. Cahiers de la Méditerranée, 80, 1-18.
20. RAHMOUN, M. S. (2014). Régénération d'une friche portuaire à Annaba par un projet urbain stratégique (Mémoire de magister). Université Salah Boubnider, Constantine 3.
21. REZGUI, K. (2020). Requalification urbaine et patrimoniale à Annaba (Thèse de doctorat). Université Frères Mentouri, Constantine 1.
22. SALAH SALAH, H., et SPIGA, S. (2017). La médina d'Annaba : histoire, mémoire et identité. El-Tawassol : Sciences humaines et sociales, (50), 314-327.
23. SPIGA, S., et GUESSOUM, D.-E. (2012). La portée des projets urbains récents pour la grande ville algérienne : une lecture à partir d'Annaba. Revue des Sciences humaines et sociales, 28(102), 67-82.
24. VALÉRIAN, D. (2012). Réseaux d'échanges et littoralisation de l'espace au Maghreb (VIII^{e}-XI^{e} siècle). Dans ouvrage collectif (pp. 87-105). Aix-en-Provence : PUP. (DOI: 10.4000/books.pup.13842)

- La presse (médiagraphie)

1. ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA. (2024, 30 décembre). Le trafic global du port d'Annaba de l'année 2024. EPAn. https://annaba-port.com/fr/article-à-la-une/97

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. (2025). Projet d'extension du port d'Annaba. Gouvernement algérien.**)**