

N° de référence : P-DZ-DC0-004
Projet d'Investissement Souverain

Langue : Français
Original : Français

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



RAPPORT D'EVALUATION

PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE LAGHOUAT-GHARDAÏA-EL MENIAA (495 km) SECONDE TRANCHE

ALGERIE

La divulgation publique de ce document avant l'approbation du Conseil d'administration est restreinte sans le consentement par écrit du pays concerné. Sans le consentement du pays concerné, le document sera rendu public après examen et approbation par le Conseil d'administration, conformément à la Politique de Diffusion et d'Accessibilité de l'Information (DAI) de la BAD.

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



RAPPORT D'EVALUATION
PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE
LAGHOUAT-GHARDAÏA-EL MENIAA (495 km)
SECONDE TRANCHE

ALGERIE

PIVP/PICU/RDGN/CODZ

Juin 2026

Vice-président	Solomon QUAYNOR
Directeur Général	Mohamed EL AZIZI
Directeur Sectoriel	Mike SALAWOU
Manager Sectoriel	Joseph KOUASSI N'GUESSAN
Manager Pays	Abdoulkader DILEITA
Chargé de Projet	Abdoulaye DIARRA, Ingénieur Principal des Transports, PICU.6
	Kossi Doumegno LAKPO, Spécialiste supérieur en sauvegardes sociale, SNSC
	Sadok HEDHLY, Spécialiste en Sauvegardes Environnementales, SNSC
	Augustin KARANGA, Economiste des Transport, Consultant, PICU.6
	El Hadji Malick SOUMARE, Coordonnateur Régional des Acquisitions, SNFI.1/RDGN
	Neji LARBI, Chargé Principal de Mobilité Urbaine
	Safa BEN HADJ MBAREK MKACHAR, Chargée supérieure en Fragilité et Résilience, RDTs
	Asma RAMOUL, Assistante aux opérations supérieure (Costab Coordinator), PICU.6
	Alain NNA EBONO, Coordonnateur Régional en Chef de Gestion financière, SNFI.2/RDGN
	Fayçal Ben LTAIEF, Spécialiste Principal en Gestion Financière, SNFI.2/COEG
	Jean Marie NGAKETCHA TADOUM, Consultant, en Acquisition, SNFI.1
	Fatma Ben ABDA, EU Co-financing Coordinator, FIST1
	Fulbert EGNILE, Chargé en Chef de Décaissements, FIFC3
	Selima GHARBI, Assistante aux décaissements, FIFC3/RDGN
	Balgis OSMAN-ELASHA, Expert en changement climatique & Croissance verte, PECG2
	Diego Fernandez DE VELASCO, Consultant, PECG2
	Loubna BOUKANE, Chargée en chef de l'emploi des jeunes, AHHD/RDGN
	Béchir ALLOUCH, Consultant régional YSJMS, AHHD3/RDGN
	Egidia RUKUNDO, Spécialiste principale en Genre, AHGC.1/RDGN
	Antoine KUNTH, Consultant, Expert ferroviaire, PICU1
	Thierno DIENG, Juriste, PGCL.1
	Imen CHORFI, Chief Regional Program Officer, RDGN
	Narjess RIAHI BEN AKRI, Team Assistant PICU6/RDGN
	Léonce YAPO, Economiste Principal Pays, CODZ
	Bernice SAVY, Economiste Principal Pays, COTN
	Dorra BEN NIRAN, Chargé de Programme Pays Principal (Algérie/Lybie), RDGN
	Ali KIES, Economiste des Transport, Consultant, PICU.6
Pairs évaluateurs	Alberic CESTMIR HOUSSOU, Ingénieur principal des transports, PICU.6
	Philippe MUNYARUYENZI, Ingénieur des Transports en Chef, PICU.5
	Wissam GALLALA, Principal Agricultural Development Expert, AHAI3/CODZ
	Helmi HMAIDI, Chargé Qualité, Résultats et Suivi-évaluation, RDGN.4
	Malek BOUZGARROU, Principal Governance Officer, ECGF1
	Lydie EHOUMAN, Chief Infrastructure Economist, PICU1

EQUIVALENCES MONETAIRES

Taux de change effectif au 30 avril 2026

Unité monétaire ¹	Équivalent
1 UC	181,85100 DZD
1 UC	1,37202 USD
1 USD	132,54253 DZD
1 UC	1,17246 EUR
1 EUR	155,10209 DZD

ANNEE BUDGETAIRE

1 ^{er} janvier – 31 décembre

POIDS ET MESURES

1 tonne (t)	= 2204 livres	1 millimètre (mm)	= 0,03937 pouce
1 kilogramme (kg)	= 2,204 livres	1 kilomètre (km)	= 0,62 miles
1 mètre (m)	= 3,28 pieds	1 hectare (ha)	= 2,471 ares

¹ Ajoutez toutes les devises étrangères ou locales supplémentaires pertinentes pour le projet et leurs contre-valeurs monétaires.

ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES

ANADE	=	Agence Nationale de Développement de l'Entrepreneuriat
ANESRIF	=	Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires
BAD	=	Banque Africaine de Développement
BEI	=	Banque Européenne d'Investissement
BET	=	Bureau d'études technique
BERD	=	Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement
BID	=	Banque Islamique de Développement
DAO	=	Dossier d'Appel d'Offres
DZD	=	Dinar algérien
DSIR	=	Document de Stratégie d'intégration régionale
EUR	=	Unité monétaire européenne
FADES	=	Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social
FKDEA	=	Fond Koweïtien de Développement Economique
FSD	=	Fond Saoudien de Développement
GES	=	Gaz à effet de serre
JICA	=	Agence Japonaise de Coopération Internationale
MOD	=	Maitrise d'Ouvrage Déléguée
PIB	=	Produit Intérieur Brut
PME	=	Petites et Moyennes Entreprises
PPM	=	Plan de Passation des Marchés
PTF	=	Partenaires Techniques et Financiers
SNTF	=	Société Nationale du Transport Ferroviaire
TDR	=	Termes de référence
TRIE	=	Taux de rentabilité économique
TRIF	=	Taux de rentabilité financière
UC	=	Unité de Compte
UGP	=	Unité de Gestion de Projet
VAN	=	Valeur Actuelle Nette
YJSMS	=	Système de Marqueur Jeunes, Emplois et Compétences (Youth, Jobs and Skills Marker System)
ZLECAF	=	Zone de Libre Echange Continental de l'Afrique

FICHE D'INFORMATION SUR LE PROJET

RENSEIGNEMENTS SUR LE CLIENT

Nom du Projet :	Projet de construction de la ligne ferroviaire Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa (495 km) Seconde tranche
Secteur :	Transport
Emprunteur :	République Algérienne Démocratique et Populaire
Instrument du projet :	Prêt BAD
Agence de mise en œuvre :	Le Ministère des Travaux Publics et des Infrastructures de Base, à travers l'Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires (ANESRIF)

PAYS ET CONTEXTE STRATÉGIQUE

Période du DSP national	Le DSP pour la période 2025 – 2030																														
Priorités des documents de stratégie nationaux appuyées par le projet	Le domaine prioritaire 1 du DSP qui vise à promouvoir les infrastructures en appui au développement économique et à l’intégration régionale.																														
Programme gouvernemental (DSRP, NPD ou équivalent) :	Le Plan d’action du gouvernement pour la mise en œuvre du Programme du Président de la République (adopté en septembre 2021) couvrant notamment la période du DSP																														
Classification du projet :	Les principales priorités opérationnelles auxquelles contribue le projet sont « Industrialiser l’Afrique » (Code 3), « Intégrer l’Afrique » (Code 4) et « Améliorer les conditions de vie des populations » (Code 5), Ces priorités s’alignent sur les 4 points cardinaux de la nouvelle vision de la Banque, notamment : le Point cardinal 1 : Accès amélioré au capital : mobiliser les ressources financières de l’Afrique ; le Point cardinal 3 «Exploiter la transformation démographique pour le développement économique » ; et le Point cardinal 4 « Construire des infrastructures résilientes au climat et une forte valeur ajoutée»																														
	Les sous-thèmes retenus dans la Méthodologie de classification des projets de la Banque et les ODD rattachés sont les suivants : <table><tr><th>High 5</th><th>Thèmes</th><th>Sous-Thèmes</th><th>ODD</th></tr><tr><td>3.0 : Industrialiser l’Afrique</td><td></td><td>3.5 : Infrastructure pour l’industrie</td><td>ODD 9</td></tr><tr><td>4.0 : Intégration Régionale</td><td></td><td>4.1 : Connectivité de l’infrastructure régionale</td><td>ODD 9</td></tr><tr><td></td><td></td><td>4.3 : Facilitation du commerce et investissement</td><td>ODD 8 ODD 9</td></tr><tr><td>5.0 : Améliorer la qualité de vie des populations africaines</td><td>Développement humain et social</td><td>5.6 : Investissements pour la création d'emploi</td><td>ODD 8</td></tr><tr><td></td><td rowspan="3">Autres</td><td>5.11 : Infrastructures nationales</td><td>ODD 9</td></tr><tr><td></td><td>5.12 : Développement urbain</td><td>ODD 11</td></tr><tr><td></td><td>5.16 : Changement climatique et croissance verte</td><td>ODD 8 ODD 13</td></tr></table> ODD 8 : Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous ODD 9 : Mettre en place une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l’innovation ODD 10 : Réduire les inégalités entre les pays et en leur sein ODD 11 : Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ODD 13 : Prendre d’urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions	High 5	Thèmes	Sous-Thèmes	ODD	3.0 : Industrialiser l’Afrique		3.5 : Infrastructure pour l’industrie	ODD 9	4.0 : Intégration Régionale		4.1 : Connectivité de l’infrastructure régionale	ODD 9			4.3 : Facilitation du commerce et investissement	ODD 8 ODD 9	5.0 : Améliorer la qualité de vie des populations africaines	Développement humain et social	5.6 : Investissements pour la création d'emploi	ODD 8		Autres	5.11 : Infrastructures nationales	ODD 9		5.12 : Développement urbain	ODD 11		5.16 : Changement climatique et croissance verte	ODD 8 ODD 13
High 5	Thèmes	Sous-Thèmes	ODD																												
3.0 : Industrialiser l’Afrique		3.5 : Infrastructure pour l’industrie	ODD 9																												
4.0 : Intégration Régionale		4.1 : Connectivité de l’infrastructure régionale	ODD 9																												
		4.3 : Facilitation du commerce et investissement	ODD 8 ODD 9																												
5.0 : Améliorer la qualité de vie des populations africaines	Développement humain et social	5.6 : Investissements pour la création d'emploi	ODD 8																												
	Autres	5.11 : Infrastructures nationales	ODD 9																												
		5.12 : Développement urbain	ODD 11																												
		5.16 : Changement climatique et croissance verte	ODD 8 ODD 13																												

	Les priorités de sélectivité du programme sont : (i) Promotion du développement des infrastructures ; (ii) Renforcer la connectivité des infrastructures régionales (iii) Amélioration de la mobilité et du cadre de vie
Performance du pays et évaluation institutionnelle :	Note EPIP 2025 : Score (en cours d'élaboration au niveau interne de la Banque)
Projets à risque dans le portefeuille de pays :	Il n'y a pas de projet à risque dans le portefeuille des opérations de la Banque en Algérie
Solde d'allocation éligible au moment du NCP	N/A

CATÉGORISATION DES PROJETS

Catégorisation des risques environnementaux et sociaux	Le projet est classé en catégorie I au regard de son impact sur le plan environnemental et social. Catégorie validée dans ISTS et confirmée dans SAP le 29/01/2026
Le projet implique-t-il une réinstallation involontaire ?	Oui
Catégorisation des mesures de protection du climat :	Le projet est classé en catégorie 2 selon le CSS (Système de Sauvegardes Climatiques) de la Banque
Évaluation du prisme de fragilité et de résilience :	Oui
Catégorisation du système de marqueurs de genre :	Le projet est classé en Catégorie 2, selon le Système de marqueur genre (Gender Marker system) de la Banque
Catégorisation du système de marqueurs pour la Jeunesse, les Compétences et l'Emploi	Catégorie 2

INFORMATIONS CLÉS SUR LE FINANCEMENT DE LA BAD

Type de prêt	Prêt à Flexibilité Totale
Éligibilité	1. Les Pays membres régionaux (PMRs) des catégories «Pays Mixtes » et « Pays BAD » et les entités du secteur public bénéficiant de leurs garanties souveraines. 2. En vertu de l'amendement en 2014 de la Politique de crédit de la Banque, les pays FAD accédant aux ressources de la BAD au 'Cas par cas' utiliseront également le Prêt à Flexibilité Totale².
Monnaie du prêt	USD, EUR, ZAR, JPY ou toute autre monnaie approuvée par la Banque
Maturité	Jusqu'à 20 ans, différé inclus
Différé d'amortissement	Jusqu'à 5 ans
Echéance Moyenne du Prêt*	Fonction de la maturité, du différé et du profil d'amortissement Jusqu'à 17 ans
Remboursements	Versements semestriels égaux et consécutifs à l'issue du différé ou si besoin profil adapté
Date de paiement	Les 1 ^{er} ou 15 de mois sauf 1 ^{er} Janvier
Taux d'Intérêt	Taux de Base + Marge sur coût d'emprunt + Marge de prêt + Marge d'ajustement + Prime de Maturité Ce Taux d'Intérêt doit être supérieur ou égal à zéro.

² Cette disposition concerne les pays FAD accédant aux ressources de la BAD au cas par cas et n'est pas applicable à l'Algérie, qui est un pays exclusivement éligible aux ressources de la BAD.)

Taux de Base	Taux de Base Flottant : - Pour l'USD : SOFR au jour le jour composé, - Pour le JPY : TONA au jour le jour composé, - Pour l'EUR : EURIBOR 6 mois révisé chaque 1^{er} Février et 1^{er} Août; - Pour le ZAR : JIBAR 3 mois révisé chaque 1^{er} Février, 1^{er} Mai, 1^{er} Août et 1^{er} Novembre Une option gratuite pour fixer le Taux de Base est offerte
Marge sur coût d'emprunt	Marge sur coût d'emprunt de la Banque par devise de prêt, révisée les 1 ^{er} janvier et 1 ^{er} juillet et appliquée les 1 ^{er} Février et 1 ^{er} Août
Marge de prêt	80 points de base (0.8%) depuis le 1 ^{er} septembre 2016.
Marge d'ajustement	un ajustement de la Marge sur prêt exprimé en pourcentage annuel, tel que fixé de temps en temps par le Conseil d'administration de la Banque et applicable au début de la première Période d'intérêt suivant l'approbation du Conseil d'administration de la Banque.
Prime de maturité	A déterminer : - 0% si l'échéance moyenne pondérée $\leq 12,75$ ans - 0,10% si $12,75 < \text{l'échéance moyenne pondérée} \leq 15$ ans - 0,20% si $15 < \text{l'échéance moyenne pondérée} \leq 17$ ans
Commission d'ouverture	0,25% du montant du prêt payable au plus tard 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur et avant tout décaissement. L'emprunteur peut opter pour payer la commission d'ouverture à partir des ressources du prêt. A partir de l'entrée en vigueur du prêt, la commission d'ouverture est dû et payable même si le prêt est annulé.
Commission d'engagement	0,25% par an du montant non décaissé. Elle commence à courir 60 jours à partir de la date de signature de l'accord de prêt et est payable aux dates de paiement convenues (y compris durant le différé d'amortissement et avant décaissement). La commission cesse de courir après décaissement complet ou annulation complète du prêt.
Option de conversion du Taux de Base**	Outre l'option gratuite de fixer le Taux de Base, la possibilité est offerte à l'emprunteur de revenir au taux de base flottant ou de refixer sur tout ou partie du montant décaissé de son prêt (des frais de transaction sont payables).
Option de Plafond (cap) ou de Tunnel (collar) sur le Taux de Base**	La possibilité est offerte à l'emprunteur de mettre un Plafond ou un Tunnel (combinaison d'un plafond et d'un plancher) sur le Taux de Base pour tout ou partie du montant décaissé de son prêt (des frais de transaction sont payables)
Option de conversion de la monnaie du prêt (Non disponible pour AGTF)**	Les emprunteurs peuvent changer la monnaie de prêt pour la totalité ou une partie des montants non décaissés et/ou décaissés du prêt pendant la durée du prêt. La nouvelle monnaie de prêt s'appliquera pour le reste/l'intégralité de l'échéance du prêt ou pour une durée plus courte choisie par l'emprunteur après approbation d'une telle demande par la Banque (des frais de transaction sont payables)
Coût de dénouement des conversions	Les coûts encourus par la Banque en cas d'ajustement ou de dénouement/résiliation anticipée des conversions sont supportés par l'emprunteur.

*Les options pour la conversion et les commissions exigibles à cet égard doivent se conformer aux lignes directrices de la Banque pour le change auxquelles l'on peut avoir accès à partir du lien suivant : <http://www.afdb.org/fr/documents/document/guidelines-for-conversion-of-loan-terms-july-2014-87643/>

**Un calculateur est disponible pour permettre aux emprunteurs de simuler différents profils d'amortissement et déterminer l'échéance moyenne du prêt en contactant FIST2@afdb.org

Plan de financement global du projet

Montants	Montant (en millions)			Instrument de financement
	UC	USD	EUR	
Montant Prêt BAD 2025	640,00	877,42	747,32	Prêt Projet Approuvé le 11 décembre 2025
Montant Prêt BAD 2026	640,00	878,09	750,37	Prêt Projet
Montant estimatif du Prêt BAIL	493,69	677,04	577,43	Prêt Projet (décembre 2026) ³
Contribution de contrepartie du gouvernement	362,47	496,96	432,32	Budget d'investissement
Coût total du projet	2 136,16	2 929,51	2 498,44	

Première tranche du financement du projet

Source	Montant (en millions)			Instrument pour la première tranche du financement
	UC	USD	EUR	
Banque africaine de développement (BAD)	640,00	877,42	747,32	Prêt Projet
Contribution attendue de la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAIL)	292,89	401,54	342,00	Prêt Projet
Contribution de contrepartie du gouvernement	346,76	475,40	404,90	Budget d'investissement
Coût total de la tranche 1 du projet	1 279,65	1 754,36	1 494,22	

Deuxième tranche du financement du projet

Source	Montant (en millions)			Instrument pour la deuxième tranche du financement
	UC	USD	EUR	
Banque africaine de développement (BAD)	640,00	878,09	750,37	Prêt Projet
Contribution attendue de la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAIL)	200,80	275,50	235,43	Prêt Projet
Contribution de contrepartie du gouvernement	15,71	21,56	18,42	Budget d'investissement
Coût total de la tranche 2 du projet	856,51	1 175,15	1 004,22	

Existe-t-il un paramètre de financement par pays (PCP) valide ?	[Oui]
Contribution de contrepartie gouvernementale :	Pour l'ensemble du projet, la contribution du Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire qui servira à prendre en charge la libération des emprises, la convention de Maitrise d'Ouvrage Délégée de l'ANESRIF, la convention avec la CNED pour le suivi de l'impact socio-économique du projet, l'atelier de démarrage, le fonctionnement du comité de pilotage et l'acquisition du matériel roulant est estimée à 496,96 M USD
Conformité aux seuils de financement des contreparties⁴	NON. La contribution de la BAD représente 59,93% du coût total du projet (Tranche 1 + Tranche 2), soit plus de 50% de ce coût total.

³ Consigné dans l'aide-mémoire de la mission de la BAIL du 29 mars au 6 avril 2026

⁴ *Pays de la BAD* : La contribution de la BAD ne devrait pas dépasser 50 % du coût du projet, à moins que des circonstances particulières ne justifient un pourcentage différent. *Pays ADF* : La contribution du FAD ne doit pas dépasser 90 % des coûts du projet et du programme et pas plus de 95 % pour les études, à moins que des circonstances particulières ne justifient un pourcentage différent. Tout écart par rapport à ces chiffres nécessite une justification solide dans le document.

OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT ET COMPOSANTES

Objectif de développement du projet :	I OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DU PROJET : Améliorer la compétitivité du transport ferroviaire et l'aménagement du territoire et renforcer l'intégration régionale.
Composantes du projet	Composante A. Construction et aménagement de la ligne ferroviaire : 1 133,20 MUSD
	Composante B. Aménagements intégrés : 10,09 MUSD
	Composante C. Gestion du projet et appui institutionnel : 31,86 MUSD

CALENDRIER DE TRAITEMENT DU PROJET À L'APPROBATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Approbation PCN	16/04/2026
Mission de pré-évaluation	29/03/2026 - 06/04/2026
Mission d'évaluation	06/05/2026 – 10/05/2026
Présentation prévue au conseil d'administration	13/07/2026
Mise en vigueur	06/10/2026
Calendrier de mise en œuvre du projet :	15/10/2026–31/12/2031
Revue à mi-parcours prévue :	16/10/2028
Date de clôture du projet :	31/12/2031

TABLE DES MATIERES

1	CONTEXTE STRATEGIQUE	1
A.	CONTEXTE, STRATEGIE ET OBJECTIFS DU PAYS	1
B.	CONTEXTE SECTORIEL ET INSTITUTIONNEL.....	2
C.	JUSTIFICATION DE LA PARTICIPATION DE LA BANQUE	3
D.	COORDINATION DES PARTENAIRES AU DEVELOPPEMENT	4
2	DESCRIPTION DU PROJET.....	4
A.	OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DU PROJET	4
B.	THEORIE DU CHANGEMENT.....	4
C.	COMPOSANTES DU PROJET.....	5
D.	COUT ET MODALITES DE FINANCEMENT DU PROJET.....	6
E.	BENEFICIAIRES DE LA ZONE CIBLE ET AUTRES INTERVENANTS	8
F.	EXPERIENCE DU GROUPE DE LA BANQUE ET LEÇONS REFLETEES DANS LE PROJET.....	8
3	FAISABILITE DU PROJET	9
A.	ANALYSE ECONOMIQUE ET FINANCIERE	9
B.	SAUVEGARDES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES.....	11
C.	AUTRES PRIORITES TRANSVERSALES	13
4	MISE EN OEUVRE	15
A.	ARRANGEMENTS INSTITUTIONNELS ET DE MISE EN ŒUVRE.....	15
B.	ACQUISITIONS	16
C.	GESTION FINANCIERE, DECAISSEMENTS ET AUDIT	17
D.	SUIVI ET EVALUATION.....	18
E.	GOUVERNANCE	18
F.	DURABILITE	18
G.	GESTION DES RISQUES	19
H.	RENFORCEMENT DES CONNAISSANCES	19
5	INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITÉ	20
A.	INSTRUMENT JURIDIQUE	20
B.	CONDITIONS ASSOCIEES A L'INTERVENTION DE LA BANQUE.....	20
C.	CONFORMITE AVEC LES POLITIQUES DE LA BANQUE	20
6	RECOMMANDATION.....	21
7	CADRE DES RESULTATS.....	I
8	NOTE DE CONFORMITE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (NOCES).....	IV
9	JUSTIFICATION DE LA CONTREPARTIE DE L'ALGERIE	VIII
10	CONTENU DES ANNEXES TECHNIQUES.....	XII

1 CONTEXTE STRATEGIQUE

A. Contexte, Stratégie et Objectifs du pays

1. Le modèle économique algérien se présente sous la forme d'une économie mixte à forte dominante étatique et dépendante des hydrocarbures (pétrole et gaz). En effet, ces ressources forment la majeure partie des exportations ainsi que des revenus budgétaires. Bien que l'État soutienne fortement l'économie par des transferts sociaux et des subventions (logement, alimentation) grâce principalement à la rente pétrolière, le gouvernement met tout en œuvre pour diversifier l'économie vers l'agriculture, les énergies renouvelables (solaire, hydrogène) et l'industrie, tout en stimulant l'investissement privé.
2. Les priorités actuelles telles que déclinées dans le Plan d'action du Gouvernement pour la mise en œuvre du Programme du Président de la République adopté en 2021, se concentrent sur la souveraineté alimentaire, la transition énergétique (solaire, hydrogène), et la diversification industrielle. A cette fin, de nouvelles lois ont été édictées en vue de la simplification des procédures d'investissement pour attirer les capitaux étrangers. Des efforts volontaristes sont fournis pour assurer un soutien au développement de filières agricoles, notamment dans le sud du pays, zone d'influence du présent projet. L'État entreprend également de réduire le chômage des jeunes par la création d'emplois durables. Ce Plan a, aussi l'ambition de : (i) diversifier les sources de financement, en direction particulièrement des infrastructures ; (ii) développer des facilités logistiques, financières, administratives et réglementaires en faveur des secteurs d'exportation. La transition vers des modes de production plus propres et générant des émissions de carbone moins élevées est également à retenir au nombre des priorités du Plan. Cette transition se concentre sur la diversification du mix énergétique du pays à dominante « hydrocarbures », grâce à des investissements massifs en faveur du développement du solaire, de l'éolien, et surtout de l'hydrogène vert avec le projet SouthH2 (*Projet de pipeline de 3 300 km reliant l'Afrique du Nord (Algérie, Tunisie) à l'Europe centrale (Italie, Autriche, Allemagne) pour transporter de l'hydrogène vert, avec une capacité de 4 millions de tonnes par an d'ici 2030*). Il convient de mentionner aussi le projet du gazoduc transsaharien, aussi appelé TSGP ou NIGAL, qui vise à transporter du gaz naturel du Nigeria jusqu'à l'Algérie via le Niger. Long de plus de 4 000 km et d'une capacité prévue d'environ 30 milliards de m³ par an, ce pipeline est conçu comme un levier de diversification énergétique pour le marché européen, dans un contexte de recomposition des approvisionnements gaziers.
3. Les actions ainsi menées en faveur d'une résilience plus soutenue ainsi que l'option faite vers un modèle économique innovant et moderne auront permis au pays de se classer au nombre des pays à revenu intermédiaire supérieur. La poursuite de cette dynamique nécessite, cependant, d'améliorer le climat des affaires en faveur des PME/PMI, notamment dans les secteurs innovants et porteurs de croissance tels que les technologies de l'information et de la communication, le tourisme et les start-ups.
4. La stratégie de développement des infrastructures et d'amélioration de la compétitivité du secteur des transports de l'Algérie vise, pour l'essentiel, à moderniser les infrastructures (ports, routes, chemin de fer, tramway) et à améliorer la compétitivité dudit secteur par une meilleure intégration nationale et internationale (corridors Nord-Sud, liaisons africaines). La Stratégie du développement du réseau ferroviaire s'appuie sur les orientations définies dans le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) qui constitue le document stratégique de référence traçant les orientations et objectifs de développement durable pour l'ensemble du territoire algérien jusqu'en 2030. L'ambition du SNAT est de promouvoir une diversification de l'économie ancrée autour d'un développement plus harmonieux des régions avec l'émergence de pôles d'attractivité et la création de zones intégrées de développement, et villes nouvelles, favorisant notamment l'emploi des jeunes.
5. Le projet s'appuie sur le Document de Stratégie Pays (DSP) de l'Algérie 2025-2030 notamment le Domaine prioritaire 1 qui s'intitule « Promouvoir les infrastructures en soutien au développement économique et à l'intégration régionale ». L'objectif principal du DSP 2025-2030 est d'accélérer la diversification économique et l'intégration régionale pour une croissance inclusive et durable. L'opération est aussi alignée avec la nouvelle vision de la Banque portée par les quatre Points cardinaux notamment le « Point cardinal 1 : Accès amélioré au capital : mobiliser les ressources financières de l'Afrique » à travers un co-financement estimé à 677 millions de dollars US de la BAII; le « Point cardinal 3 : Exploiter la transformation démographique pour le développement économique » avec 15 000 emplois directs et indirects générés à travers les interventions du projet dont 41% pour les jeunes; et le « Point cardinal 4 : Construire des

infrastructures résilientes au climat et une forte valeur ajoutée » à travers la construction de 495 Km de lignes ferroviaires résilientes aux éléments climatiques notamment les pluies et chaleurs extrêmes ; et les vents de sable.

B. Contexte sectoriel et institutionnel

6. **Aperçu général.** Le réseau ferroviaire de l'Algérie est long de 4 787 kilomètres dont 486,45 km de lignes électrifiées. Le pays recense 10 ports commerciaux, 45 ports de pêche et 36 aéroports dont 20 aéroports internationaux (celui d'Alger représentait environ 7,8 millions de passagers en 2019). La stratégie du secteur des transports vise à améliorer la qualité de service, répondre aux besoins logistiques des opérateurs économiques et privilégier l'intermodalité et l'interconnexion des différents modes de transport. Le pays est classé au 8^e rang africain en termes d'indice composite de transport du rapport 2020 de la Banque sur le développement des infrastructures. Le commerce international de l'Algérie est dominé par le transport maritime, dans la mesure où plus de 97% des marchandises destinées à l'Algérie passent par les compagnies de transport étrangères. Actuellement, le pavillon algérien ne couvre que 11% des échanges commerciaux. La compagnie aérienne nationale "Air Algérie", a transporté près de 8 millions de passagers en 2024, soit une hausse de 10% par rapport à l'année 2023, Ce résultat a été atteint à travers 79 100 vols, avec en moyenne 200 à 250 vols par jour.

7. **Le contexte institutionnel.** Dans le domaine ferroviaire, l'Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires (ANESRIF), établissement public à caractère industriel et commercial, sous la tutelle du Ministère des Transports et des Travaux Publics, a été créée en 2005 pour assurer la maturation, l'exécution et le suivi des projets ferroviaires. A ce titre, elle : (i) réunit et déploie les moyens techniques ainsi que les compétences scientifiques et organisationnelles nécessaires à la conception, la préparation et la réalisation des investissements ferroviaires et ; (ii) veille à la bonne réalisation desdits projets dans les délais fixés. L'ANESRIF reçoit des pouvoirs publics les ressources nécessaires à la conduite de ses activités.

8. Il est à signaler que les ouvrages et infrastructures ferroviaires réalisés sous le contrôle de l'ANESRIF sont transférés à la Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF), entreprise ferroviaire publique exerçant dans les domaines du transport de voyageurs, du transport de marchandises et qui est chargée de la gestion, de l'exploitation et de la maintenance du réseau ferré, propriété de l'Etat algérien en vertu d'une convention liant les deux parties et comprenant un cahier de clauses assorti d'indicateurs de performance quantitatifs et qualitatifs et d'une structure de coûts soutenant la politique tarifaire à appliquer. La Société reste tenue par des obligations de service public qui lui imposent de mettre en œuvre les orientations gouvernementales concernant la tarification réglementée des services de transport de produits stratégiques (céréales, hydrocarbures). Elle s'inscrit, toutefois, dans une dynamique de diversification de ses sources de revenus, au-delà des recettes directement tirées du transport et des subventions de l'Etat et ce, vers la fourniture de services à valeur ajoutée, y compris le développement de plates-formes logistiques multimodales, les activités industrielles de fabrication de matériels ferroviaires, la location de la fibre optique aux opérateurs de téléphonie mobile. La SNTF, à travers ses filiales dédiées, continue d'investir dans des infrastructures structurantes de connexion aux sites de production et de stockage agricoles (silos) et de construire des plates-formes logistiques d'optimisation des flux de marchandises. Le programme développé à cet effet, intègre la mise en place de telles interfaces en des points nœuds situés sur la ligne Laghouat-Ghardaia-El Meniaa.

9. **La planification stratégique du secteur.** L'Algérie s'est dotée d'un Plan National des Transports (PNT) qui se concentre sur la modernisation multimodale (ferroviaire, routier, aérien, maritime), l'amélioration des infrastructures (LGV, gares, tramways), l'intégration numérique (billet unique, apps) et le renforcement de l'industrie locale, avec des actions prévues dans des plans quinquennaux et des investissements importants jusqu'en 2035, visant plus de performance, de sécurité et de confort pour les citoyens, en partie grâce à des partenariats et l'ouverture au secteur privé. Il est retenu que ces projets soient conduits au moyen d'une planification stratégique, tenant compte des enjeux de dynamisation de l'économie algérienne et de la pluralité des opérateurs et autres parties prenantes.

10. **Le réseau ferroviaire.** Le réseau ferroviaire algérien qui couvre 30 Wilayas (régions), compte parmi les plus modernes d'Afrique. L'ambition des pouvoirs publics, au titre du transport de personnes et de marchandises par ce mode de transport, est de connecter toutes les villes d'Algérie entre elles. L'électrification reste limitée, pour le moment, à seulement 10 % du réseau total dont plus de 4,2 % comporte des lignes à double voie et qui s'étend actuellement sur 4 500 km, dont plus de 4 000 km en exploitation. La Stratégie de

développement repose sur l'intégration du réseau ferré algérien dans une configuration internationale visant à renforcer les échanges commerciaux entre l'Algérie et les pays de la sous-région et, ainsi, accélérer la circulation des marchandises et réduire les coûts logistiques qui y sont associés. De façon spécifique, la stratégie algérienne de développement ferroviaire vise à : (i) tripler le réseau (vers 15 000 km d'ici 2035) pour désenclaver le pays ; (ii) stimuler l'économie (mines, agriculture, commerce) via des liaisons Nord-Sud et Est-Ouest et ; (iii) à réduire la pression sur les routes et moderniser les infrastructures avec l'électrification et de nouveaux systèmes de signalisation. Les projets phares incluent des lignes minières (la ligne minière Gara Djebilet-Béchar inaugurée le 01 février 2026), des rocades des Hauts Plateaux et du Sud (Alger- Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa-Tamanrasset), connectant ports et zones d'activité pour une croissance inclusive et durable.

11. Une force significative du réseau ferroviaire de fret est son niveau élevé d'intermodalité, en particulier avec le transport maritime. La plupart des voies ferrées s'étendent jusqu'aux terminaux portuaires, assurant un transfert direct de marchandises vers et depuis les grands ports tels que Djen Djen, Annaba et Skikda.

C. Justification de la Participation de la Banque

12. L'Algérie est un acteur incontournable du processus d'intégration au niveau continental. Le pays joue un rôle de premier plan dans plusieurs initiatives au financement desquelles la Banque prend part, notamment : (i) la **route transsaharienne** qui traverse six pays (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie) et relie l'Algérie au reste du continent ; (ii) le projet du gazoduc Nigeria-Algérie, un projet stratégique de pipeline de plus de 4 000 km reliant le Nigeria à l'Algérie via le Niger, visant à exporter jusqu'à 30 milliards de gaz naturel par an vers l'Europe et ; (iii) le projet de la Dorsale Transsaharienne à fibre optique (projet TIC en cours d'instruction), qui interconnectera, dans sa première phase, l'Algérie, le Niger, le Nigeria et le Tchad. L'Algérie positionne ses infrastructures de transport comme un pilier central pour tirer profit de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), visant à devenir un carrefour logistique majeur vers l'Afrique subsaharienne. La stratégie du secteur des transports, qui repose ainsi sur l'amélioration de la qualité de service et la satisfaction des besoins logistiques des opérateurs économiques, privilégie l'intermodalité et l'interconnexion des différents modes de transport. **La stratégie ambitieuse d'expansion portuaire de l'Algérie, incluant El Hamdania, Djen Djen et Annaba, vise à renforcer la capacité commerciale d'ici 2035, l'intégration ferroviaire jouant un rôle clé pour garantir un mouvement efficace des marchandises.**

13. Le présent projet porte, précisément, sur la réalisation des sections de lignes de chemin de fer entre, d'une part Laghouat et Ghardaïa (265 km) et, d'autre part, entre Ghardaïa et El Meniaa (230 km) dans la dynamique d'une connexion, à terme, entre la capitale Alger à Tamanrasset dans le Sud-Est du pays sur la ligne ferroviaire transsaharienne du **Corridor transafricain n°2 Alger-Lagos dont l'itinéraire en Algérie est Alger-Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa-Tamanrasset-Frontière Algéro-Nigérienne sur un linéaire de 2 439 Km dont 308 Km entre Alger et Laghouat** sont déjà en exploitation.

14. La présente opération, qui porte sur la deuxième tranche du financement du projet comprend, outre les travaux de construction de la ligne de chemin de fer Ghardaïa- El Meniaa (230 km), l'aménagement d'infrastructures connexes pour les jeunes et les femmes, des formations professionnelles ciblées pour les jeunes et les femmes (métiers ferroviaires, logistique, tourisme, artisanat) et des activités de développement économique et social. Sa mise en œuvre viendra, ainsi, compléter la construction et l'équipement de la nouvelle ligne ferroviaire Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa.

15. Le projet est aligné sur la Stratégie de la Banque visant à remédier à la fragilité et à renforcer la résilience en Afrique (2022-2026). Il se conforme à la Stratégie Décennale de la Banque (2024-2033) conçue, entre autres, pour améliorer la croissance de l'Afrique à travers le développement des infrastructures « **pour créer un continent prospère, inclusif, résilient et intégré** ». Le projet est en ligne avec les ODD 8, 11 et 17, dans la mesure où il vise à assurer : (i) la promotion d'une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous ; (ii) la promotion de villes ouvertes à tous, sûres et résilientes ; (iii) des partenariats efficaces entre le Gouvernement, le secteur privé et la société civile. Il est, aussi, en phase avec la Stratégie de Développement du Secteur Privé 2021-2025 du Groupe de la Banque et s'aligne, en outre, sur les objectifs poursuivis par l'UA en vue de la mise en place d'une Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) afin, entre autres, de stimuler le commerce intra-Africain et la valorisation des chaînes de valeur régionale. Le projet est, en outre, en cohérence avec la Stratégie décennale 2021-2030 sur le changement climatique et la croissance verte. Il s'aligne aussi à la Stratégie genre de la Banque 2021-2025, dans son pilier d'accroître l'accès des femmes aux services sociaux par le biais des infrastructures.

16. L'implication de la Banque se justifie par la nécessité de répondre au besoin de diversification des sources de financement du sous-secteur ferroviaire et son expérience avérée capitalisée dans l'exécution de projets d'augmentation de capacité ferroviaire dans plusieurs pays africains. Par ailleurs, l'intervention envisagée de la Banque dans le sous-secteur ferroviaire est à lier au rôle stratégique de ces infrastructures dans la compétitivité logistique de l'économie nationale et de son impact en termes d'intégration régionale notamment le pilier 1 : « (i) Intégrer l'Afrique du Nord à travers la promotion de la connectivité des infrastructures régionales » du document de **Stratégie d'intégration régionale pour l'Afrique du nord (DSIR-AN) 2020-2026**.

17. Enfin, pour maximiser l'impact du projet, il est à signaler la formulation en cours des initiatives ci-après : (i) une assistance technique en appui aux PME intervenant dans le domaine de l'Energie et du Ferroviaire, visant à renforcer les capacités et la certification des Micro, Petites et Moyennes Entreprises (MPME) ; (ii) une Etude du corridor économique Alger-Tamanrasset avec comme objectif global de promouvoir l'intégration productive et commerciale du pays avec le reste du continent.

D. Coordination des Partenaires au Développement

18. L'Algérie est engagée dans un dialogue soutenu avec ses partenaires bilatéraux et multilatéraux pour appuyer son programme de développement dans le secteur des transports à même de lui permettre de renforcer ses compétences nationales et de bénéficier des meilleures pratiques internationales.

19. La coordination de l'aide, en général, est assurée par le Ministère des Finances. Le pays maintient des mécanismes de dialogue établis dans le cadre de la coopération bilatérale. Des réunions de coordination entre les PTF sont organisées dans un objectif d'échanges d'expériences et de mise en place de modalités pour une meilleure coopération. La présence du Bureau de la Banque en Algérie a permis de nouer une relation de confiance et de proximité avec les autorités algériennes. La mobilisation d'un co-financier, en l'occurrence, la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII) constitue un exemple de synergie pour le développement du sous-secteur ferroviaire en Algérie.

2 DESCRIPTION DU PROJET

A. Objectifs de Développement du Projet

20. L'objectif global du projet est d'améliorer la compétitivité du transport ferroviaire et l'aménagement du territoire et de renforcer l'intégration régionale. De manière spécifique, le projet vise à : (i) désenclaver les bassins de production agricole et minière des Wilayas de Laghouat, Ghardaïa et El Meniaa ; et (ii) réduire le temps et le coût de transport sur le tronçon Alger-El Meniaa. Il a, également, l'ambition de créer des opportunités pour la participation du secteur privé dans les domaines : (i) de l'Agriculture et l'agro-industrie ; (ii) des services de transport et logistiques et du BTP. Le projet vise également, à terme, à réduire les émissions de GES par transfert modal vers le rail et à moderniser l'infrastructure et le parc de transport.

B. Théorie du changement

21. **Enoncé de la problématique.** La problématique à laquelle répond le projet s'inscrit dans le contexte du déficit de connectivité ferroviaire des régions sahariennes situées le long du tronçon Laghouat–Ghardaïa–El Meniaa. Ces territoires demeurent fortement dépendants du transport routier, ce qui entraîne des coûts logistiques élevés, des délais de transport longs et peu prévisibles, ainsi qu'une empreinte carbone importante. Cette situation limite la valorisation des bassins agricoles et miniers, freine le développement d'activités économiques locales et réduit l'intégration fonctionnelle de ces wilayas aux marchés nationaux.

22. **Intervention de la Banque et impact escompté.** L'intervention de la Banque dans le cadre du projet consiste à financer la construction de 495 kilomètres de ligne ferroviaire entre Laghouat, Ghardaïa et El Meniaa, la construction et l'aménagement de gares voyageurs et de facilités logistiques, la réalisation des ouvrages de protection adaptés aux conditions climatiques sahariennes, l'installation des équipements et systèmes de signalisation conformes aux standards techniques, ainsi que la mise en œuvre d'infrastructures socioéconomiques ciblées et d'activités de renforcement des capacités institutionnelles. Le projet intègre également la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales prévues au titre du PGES et du PAR, ainsi qu'un dispositif de suivi-évaluation permettant de mesurer les résultats atteints. La mise en service de la ligne ferroviaire constitue le principal produit du projet et crée les conditions nécessaires à l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises sur le tronçon. L'augmentation du nombre de passagers

transportés et des volumes de fret ferroviaire traduit une amélioration de l'accessibilité, de la régularité et de la capacité de transport. Cette amélioration de la mobilité favorise parallèlement la création d'emplois directs et indirects liés aux travaux, à l'exploitation de la ligne et aux activités économiques induites. Les infrastructures socioéconomiques et les activités de formation destinées aux jeunes et aux femmes contribuent à élargir les opportunités économiques locales et à renforcer l'inclusion sociale.

23. *À moyen terme*, l'amélioration de la desserte ferroviaire participera au désenclavement des wilayas sahariennes concernées en facilitant leur intégration aux circuits économiques nationaux. Le report progressif du trafic de la route vers le rail permettra également de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les externalités négatives associées au transport routier, contribuant ainsi à une transition vers un système de transport plus durable. À mesure que l'utilisation du tronçon se consolidera, la réduction des coûts logistiques unitaires et l'amélioration de la fiabilité du transport pourront renforcer la compétitivité des filières agricoles, minières et commerciales situées le long de l'axe. Cette dynamique contribuera également à renforcer l'autonomisation économique des femmes en améliorant leur accès aux marchés, à l'emploi et aux opportunités de développement local. *À long terme*, le projet contribuera à une dynamique de croissance plus inclusive et plus résiliente dans le sud algérien, fondée sur une connectivité ferroviaire modernisée et une mobilité à plus faible intensité carbone. Son intégration future dans un corridor nord-sud élargi pourrait également soutenir les perspectives d'intégration régionale, entre autres, par la connexion avec la boucle ferroviaire ouest-africaine, ouvrant des flux d'échanges intenses, en dehors des hydrocarbures, de produits agricoles, d'engrais, de fer/acier, verreries, papiers, produits électroménagers et ce, sous réserve du développement des sections transfrontalières envisagées.

24. *Hypothèses*. La réalisation de ces résultats repose toutefois sur plusieurs hypothèses critiques, notamment la disponibilité d'un matériel roulant suffisant et adapté, la mise en place d'une politique tarifaire incitative favorisant le report modal vers le rail, la mobilisation durable des ressources nécessaires à l'exploitation et à la maintenance de la ligne, ainsi qu'une coordination efficace entre l'ANESRIF, la SNTF et les autorités compétentes. Le respect des engagements environnementaux et sociaux constitue également une condition déterminante pour assurer la durabilité des effets attendus. L'analyse détaillée de la théorie du changement est présentée à travers le diagramme figurant à l'Annexe technique 2.1.

C. Composantes du projet

25. Compte tenu de l'envergure de l'opération, le financement du projet par la Banque a été envisagé en deux étapes : (i) une tranche I consistant en la construction d'une section de chemin de fer entre Laghouat et Ghardaïa sur 265 km et ; (ii) une tranche II couvrant l'aménagement du linéaire contigu de 230 km entre Ghardaïa et El Meniaa. Le financement de la tranche I a été approuvée en 2025. La soumission de la seconde tranche, au Conseil de la Banque est prévue en 2026. Cette modalité de financement en tranche permet d'en garantir la mise en œuvre sur le linéaire projeté de 495 Km ayant fait l'objet de la requête de financement par les autorités algériennes auprès de la Banque, en l'alignant à la fois sur son état de préparation technique et la capacité de la Banque à mobiliser et à décaisser progressivement les fonds nécessaires.

26. Le présent projet couvrant la seconde tranche, comprend, outre les travaux de construction de la ligne de chemin de fer entre les villes de Ghardaïa et El Meniaa, dans la continuité de ceux à mettre en œuvre dans la première tranche entre Laghouat et Ghardaïa, l'acquisition de moyens roulants ainsi que l'aménagement d'infrastructures connexes, des formations professionnelles ciblées pour les jeunes et les femmes (métiers ferroviaires, logistique, tourisme, artisanat) et des activités de développement économique et social comme indiqué ci-après.

Tableau 1 : Composantes détaillées du projet

Composantes	Description
Composante A : Construction, aménagement et équipement de la ligne ferroviaire Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa	(A.1) les travaux de construction de la ligne ferroviaire ; (A.2) l'acquisition de matériels ferroviaires roulants (Locomotives, voiture et wagons) ; (A.3) le contrôle et la surveillance des travaux ; (A.4) l'acquisition foncière et la libération des emprises ; (A.5) le déplacement des contraintes.
Composante B : Aménagements intégrés	(B.1) Infrastructures et aménagements connexes ; (B.2) Convention avec l'ANADE pour la formation des jeunes et des femmes ainsi que la réalisation de l'identification des besoins en compétences dans le secteur ferroviaire ; (B.3) Activités de Développement économique local.
Composante C : Gestion du projet et Appui Institutionnel	(C.1) l'Assistance à la Maîtrise D'Ouvrage (AMO); (C.2) la Convention à la Maîtrise Déléguée de l'ANESRIF ; (C.3) les études multi-sectorielles (identification, faisabilité, APD) des activités connexes à développer sur le corridor ; (C.4) le Suivi-Evaluation de l'impact socio-économique du projet ; (C.5) le Suivi de la mise en œuvre du PGES et du PAR ; (C.6) la formation du personnel de l'Organe d'exécution ; (C.7) les audits annuels de performances/conformité environnementale et sociale ; (C.8) les audits techniques du projet ; (C.9) les audits comptables et financiers ; (C.10) le suivi de la mise en œuvre du P3P (C.11) les activités de communication et de visibilité du projet ; (C.12) l'appui pour le fonctionnement du Comité de Pilotage ; (C.13) l'organisation des ateliers de démarrage du projet.

Avancement de la Tranche 1 : L'accord de prêt de la tranche 1 a été signé le 16 avril 2026, et le projet est désormais entré en phase active de mise en œuvre. Les avancées clés sont les suivantes : (i) Activation des Actions anticipées en vue des acquisitions, avec non-objection de la Banque pour la tranche 1 et la tranche 2; (ii) Finalisation en cours des dossiers de passation de marchés pour l'AMO et la supervision des travaux avec les offres techniques et financières attendues respectivement les 22 et 23 juin 2026; (iii) Publication des appels d'offres pour les deux principaux lots de travaux, avec une soumission des offres effective le 8 juin 2026 ; (iv) Lancement d'un programme de renforcement des capacités de l'agence d'exécution (ANESRIF), incluant une clinique fiduciaire tenue en octobre 2025 et deux séances de formation le 3 mars 2026 et le 10 juin 2026 dans le but d'assurer une bonne application des règles et procédures de passation de marchés de la Banque. Ces éléments traduisent un niveau de préparation avancé et une dynamique de mise en œuvre satisfaisante, de nature à sécuriser le démarrage effectif des travaux dans des délais maîtrisés.

Autrement dit, les activités retenues dans les tranches 1 et 2 vont s'exécuter en même temps grâce à l'utilisation des actions anticipées en vue des acquisitions. De ce fait, il est prévu la finalisation du processus de sélection des entreprises au courant du mois de juillet et une signature des contrats au courant du mois d'août. Par conséquent, le taux d'engagement des ressources aussi bien pour la tranche 1 que pour la tranche 2 devrait dépasser les 90% avant la fin de l'année 2026. Les premiers décaissements sont attendus au courant du mois d'octobre 2026.

D. Coût et Modalités de Financement du Projet

Coût du projet

27. **Le coût estimatif global du projet**, hors toutes taxes et droits de douanes (HTTD), y compris les imprévus physiques et les aléas financiers et l'acquisition du matériel roulant, est estimé à 2 136,16 millions d'UC, soit 382 893,80 millions de dinars algériens ou 2 929,51 millions de dollars USD ou 2 498,44 millions d'euros. Ce coût a été établi avec l'outil Costab 3.0 sur la base des études techniques réalisées par l'ANESRIF et en tenant compte d'aléas physiques moyens pour les deux (02) tranches de (6,42%) et financiers (7,67%). Le coût estimatif - hors toutes taxes et droits de douanes (HTTD) – **pour la première tranche du financement du projet**, a été évalué à 1 279,65 millions d'UC, soit 227 136,20 millions de dinars algériens ou 1 754,65 millions de dollars USD ou 1 494,22 millions d'euros au taux de 1 Unité de Compte = 177,499 DZD = 1,37097 USD = 1,16768 Euros au 30 septembre 2025. Le coût estimatif - hors toutes taxes et droits de douanes (HTTD) – **pour la deuxième tranche du financement du projet**, objet de la présente opération, est évalué à 856,51 millions d'UC, soit 155 757,60 millions de dinars algériens ou 1 175,15 millions de dollars USD ou encore

1 004,22 millions d'euros au taux de 1 Unité de Compte = 181,85100 DZD = 1,37202 USD = 1,17246 Euros au 30 avril 2026

Rappel du Plan de financement de la première tranche. La première tranche est financée par : (i) la Banque, à hauteur d'un montant total de 877,42 millions d'USD ou l'équivalent de 113,599 milliards de DZD ou 640,00 millions d'UC ou encore 747,32 millions d'euros, soit 50,0% du coût de la première phase; (ii) la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII) à hauteur de 401,54 millions d'USD ou l'équivalent 51,987 milliards de DZD, soit 22,9% du coût de la première phase; et (iii) le Gouvernement Algérien pour un montant de 61,549 milliards de DZD, équivalant à 475,40 millions d'USD ou encore 346,76 MUC, soit 27,10% du coût de cette phase.

28. Plan de financement de la deuxième tranche. La deuxième tranche, objet de la présente opération est financée par : (i) la Banque, à hauteur d'un montant total de 878,09 millions d'USD ou l'équivalent de 116,385 milliards de DZD ou 640,00 millions d'UC ou encore 750,376 millions d'euros, soit 74,72% du coût de ladite tranche ; (ii) la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII) à hauteur de 275,500 millions d'USD ou l'équivalent 36,515 milliards de DZD, soit 23,44% du coût de ladite tranche; et (iii) le Gouvernement Algérien pour un montant de 2,857 milliards de DZD, équivalant à 21,558 millions d'USD ou encore 15,712 millions d'UC, soit 1,83% du coût de la deuxième tranche.

E. Bénéficiaires de la Zone Cible et autres Intervenants

29. La zone d'influence directe du projet se trouve au Sud de l'Algérie et traverse, suivant le nouveau découpage administratif, les wilayas de Ghardaïa, El Meniaa, Ain Salah, Timimoune, Adrar, Beni Abbes et Bechar. Deux boucles sont identifiées sur le tracé ferroviaire du projet : (i) la boucle Sud-Est entre Laghouat et Ghardaïa et ; (ii) la boucle Sud-Ouest entre Ghardaïa et El Meniaa. **La boucle Sud-Ouest** correspondant à la tranche 2 du projet objet de la présente opération, est limitée au Nord par les Wilayas Djelfa, Laghouat, El Bayadh et Naama ; au Sud par Tamanrasset et Bordj Badji Mokhtar ; à l'Est par les Wilayas Ouargla et Illizi et à l'Ouest par Tindouf. Cette zone, au centre de la partie nord du Sahara Algérien, couvre une superficie totale de 84 660.12 Km² soit 3.55% de la superficie totale du pays. La population de la Wilaya de Ghardaïa, estimée à 442 271 habitants, qui est constituée de 51 % d'hommes et de 49 % de femmes. Dans son ensemble, la population de la Wilaya est jeune, avec un pourcentage relativement élevé de la catégorie des jeunes de moins de 30 ans affichant un taux de 64.37%. Elle pourrait atteindre 893 000 habitants à l'horizon 2040. La population de la Wilaya d'El Meniaa est estimée à 79 018 habitants. Elle est très jeune, avec une proportion de 64,5% dans la catégorie des moins de 30 ans et présente un taux de 51% d'hommes et 49% de femmes.

30. Durant toutes les étapes d'étude, l'ANESRIF a mis en place une stratégie de consultation avec les autorités locales des wilayas et communes concernées par le passage du tracé ainsi que les représentants de la société civile, pour garantir son acceptation et son succès. Les parties prenantes comprennent les autorités gouvernementales, les entreprises industrielles et économiques, la société civile (ONG, associations), et la population locale directement impactée. Cette approche vise à promouvoir un dialogue bidirectionnel et transparent, assurant que les voix des parties prenantes sont entendues et prises en compte.

31. La wilaya de Ghardaïa compte 13 unités de carrières (phosphates...) relevant du secteur privé. Celle d'El Meniaa, s'apprête à accueillir un ambitieux projet agricole né d'une collaboration entre l'Algérie et l'Arabie Saoudite. Ce nouveau pôle, qui s'étendra sur plus de 20 000 hectares dans cette région située à 300 kilomètres au sud de Ghardaïa, marque une étape significative dans le développement de l'agriculture saharienne. La ligne présente un potentiel pour l'évacuation des marchandises de production locale des Wilayas de Ghardaïa et El Meniaa vers le reste du pays, les deux wilayas représentent un volume de marchandises supérieur à l'ensemble des autres wilayas considérées dans la boucle.

F. Expérience du Groupe de la Banque et Leçons reflétées dans le Projet

32. Selon l'Evaluation groupée des projets ferroviaires et aériens de la BAD (2012-2023) -**IDEV (Mai 2025)**, au total, 11 projets de transport ferroviaires ont été financés par la Banque sur la période 2012 et 2023. Ces opérations, qui ont représenté un cumul de financement net total de 389,11 millions d'UC, ont concerné notamment : (i) le projet ferroviaire de la vallée du Rift, entre le Kenya et l'Ouganda ; (ii) le projet de Train Express Régional (TER) au Sénégal ; (iii) le projet de chemin de fer à écartement standard (SGR) de la Tanzanie ; (iv) le projet de modernisation des chemins de fer nationaux d'Egypte (ENRMP) etc.

33. Les enseignements tirés des évaluations du secteur des transports par le Bureau de l'Evaluation Indépendante du Développement (IDEV) sur les interventions de la Banque portent principalement sur : (i) la nécessité d'assurer une bonne qualité à l'entrée et, en particulier, la conformité des études techniques détaillées aux clauses de sauvegardes environnementales et sociales élaborées selon le SSI 2023 de la Banque ; (ii) l'accélération du processus de traitement des appels d'offres afin de réduire, notamment, les délais de passation des marchés ; (iii) la nécessité d'assurer une bonne gouvernance stratégique des projets, en mettant en place des comités de pilotage, notamment en cas de co-financement ; (iv) le renforcement des capacités, entre autres, de planification, d'analyse, de mise en œuvre, de suivi-évaluation, d'appropriation des règles et procédures de la Banque au niveau des organes d'exécution ; (v) la définition de calendriers d'exécution objectifs structurés

tenant compte de la spécificité des projets, notamment, dans le cas d'espèce, de la multiplicité des intervenants et des aléas propres à ce type d'opérations d'envergure. Ces enseignements ont été pris en compte lors de la conception de la présente opération. Il a été, en outre retenu de renforcer les capacités de l'Algérie à maîtriser les règles et procédures de la Banque dans un contexte où le pays n'a pas eu recours, depuis plusieurs années, aux financements extérieurs pour la mise en œuvre de ses programmes de développement. L'appropriation desdites règles par l'ANESRIF sera ainsi assurée au travers de cliniques fiduciaires prévues dans le cadre du projet. Ces cliniques, dont l'organisation a été déclenchée lors de l'instruction de la tranche 1, se concentrent sur les règles et procédures de la Banque en passation des marchés et de gestion des contrats, de gestion financière, de décaissements ainsi que sur les exigences contenues dans les politiques de sauvegardes (SSI 2023) de la Banque.

3 FAISABILITE DU PROJET

A. Analyse Economique et Financière

Performance économique

34. L'analyse économique de base a été conduite **sur un horizon de 50 ans** en suivant les recommandations des Guides algériens de maturation des grands projets d'infrastructure économique et sociale de la CNED (Caisse Nationale de l'Équipement pour le Développement). Les données prises en considération, à cet effet, sont : (i) les coûts d'investissements hors toutes taxes, liés aux travaux et aux imprévus physiques; et (ii) les coûts d'exploitation liés au projet ; (iii) les avantages économiques quantifiables qui sont constitués des recettes générées par le trafic supplémentaire de passagers et de fret, les gains de temps liés au projet ainsi que les autres avantages exogènes (réduction des nuisances sur l'environnement, gain en sécurité routière, pollution de l'air et effet de serre etc..) ainsi que les économies réalisées par suite du transfert modal de la route vers le rail. Un taux d'actualisation économique de 8% a été retenu.

35. De manière spécifique, au point de vue de sa composition en 2030, plus de la moitié du trafic de fret représente les besoins d'approvisionnements de l'aire d'étude en produits de base (les 04 produits : céréales, carburants, ciments et aciers). En dehors de ces quatre produits, la part des conteneurs est importante avec près de 400 000 tonnes, soit 39% du trafic total. Aussi, la part de marchandises liée à la production locale débute avec une part de 3% et croît à long terme pour représenter 5,5% du trafic total. Par ailleurs, il importe de souligner la croissance du trafic de cette ligne à long terme qui atteindra les 4,1 Millions de tonnes à l'horizon 2080. Dans le scénario optimiste, les résultats obtenus en affichant un tonnage de plus de 1,7 Million de tonnes dès la première année d'exploitation (2030) ; ce niveau pouvant, à long terme, atteindre le pic de 8 millions de tonnes.

36. Les tests de sensibilité de la rentabilité économique ont été effectués en fonction des hypothèses suivantes : (i) variation des prix du Voyageur-Kilomètre (VK) et de la Tonne-Kilomètre (TK) de $\pm 15\%$; (ii) variation de $\pm 15\%$ de la valeur du temps ; (iii) variation des coûts d'investissement de $\pm 15\%$ ainsi que du trafic voyageurs et marchandises – dans les mêmes proportions - ont été choisies pour les tests de sensibilité en raison de leur impact important sur la rentabilité et la faisabilité financière d'un projet de cette nature. Les tableaux suivants donnent un résumé de l'analyse économique pour la tranche 2 du projet dont le détail figure à l'annexe 3.1.

Tableaux 6 : Principales données économiques (Taux d'actualisation économique = 8%)

Boucle Sud-Ouest Ghardaïa-El Meniaa – Avec amortissement du matériel roulant

	Scénario de base	Scénario pessimiste (-)	Scénario optimiste (+)
Valeur actuelle nette économique – en MDZD	528 789	155 884	1 118 500
TRI économique	30,52%	14,57%	48,59%

Boucle Sud-Ouest Ghardaïa-El Meniaa– Sans amortissement du matériel roulant

	Scénario de base	Scénario pessimiste (-)	Scénario optimiste (+)
Valeur actuelle nette économique – en MDZD	548 757	168 208	1 149 311
TRI économique	31,20%	15,31%	49,23%

Conclusion de l'analyse économique

37. Sur la boucle Sud-Ouest Ghardaïa-El Meniaa, après les tests de sensibilité de l'évaluation économique, les trois scénarios enregistrent des VAN économiques positives, à la fois dans les deux situations et les trois

scénarios. D'un point de vue social et économique, la réalisation de cette nouvelle ligne est recommandée, quel que soit le scénario considéré.

Rentabilité financière du Projet (hors structure financière)

38. Le taux de rentabilité interne financière (TRIF) est l'indicateur de base retenu pour apprécier la performance financière du projet. Ce taux est déterminé sur la base du coût de l'investissement initial à prix courant et des recettes générées par le projet (voyageurs, fret). Les tests de sensibilité de la rentabilité financière ont été effectués dans les mêmes conditions que ceux de la rentabilité économique. Les résultats de l'analyse financière (scénarios de base, optimiste et pessimiste) consignés dans les tableaux ci-dessous montrent que le projet est financièrement justifié. En supposant un taux d'actualisation financière de 4%, les résultats suivants sont obtenus pour la tranche 2 du projet. Les détails de calcul sont présentés en annexe à la présente note.

Tableau 7 : Principales données financières (Taux d'actualisation financière = 4%)

Boucle Sud-Ouest Ghardaïa-El Meniaa– Avec amortissement du matériel roulant

	Scénario de base	Scénario pessimiste (-)	Scénario optimiste (+)
TRI financière	-0,36%	-2,55%	2,97%
Valeur actuelle nette financière – en MDZD	-24 350	-37 240	-6 166

Boucle Sud-Ouest Ghardaïa-El Meniaa– Sans amortissement du matériel roulant

	Scénario de base	Scénario pessimiste (-)	Scénario optimiste (+)
TRI financière	3,44%	0,47%	6,84%
Valeur actuelle nette financière – en MDZD	-4 383	-24 917	24 615

Rentabilité financière du Projet (après intégration de la structure financière)

39. L'analyse financière conduite en intégrant de la structure financière réelle conduit à une VAN positive de + 37 514 MDA (avec amortissement du matériel roulant) et de + 36 712 MDA (sans amortissement du matériel roulant).

Conclusion de l'analyse financière

40. Sur la boucle Sud-Ouest Ghardaïa-El Meniaa, après les tests de sensibilité de l'évaluation financière, dans la situation *avec amortissement du matériel roulant* et hors structure financière cible, le projet n'est pas rentable financièrement quel que soit le scénario. Dans la situation *sans amortissements du matériel roulant*, le projet, sur la boucle Sud-Ouest, est rentable financièrement uniquement dans le scénario optimiste. L'analyse financière, conduite en intégrant la structure financière réelle, laisse apparaître des VAN positives avec ou sans amortissement du matériel roulant. Cette transformation radicale de la VAN financière – de négative à très largement positive – s'explique entièrement par le modèle de financement public mis en place par l'État algérien pour des investissements de cette nature.

41. Le projet constitue un investissement majeur d'infrastructures structurantes avec des implications significatives sur le budget de l'Etat tant pour l'équipement que pour l'exploitation et ce, en raison, notamment des coûts substantiels à supporter et qui nécessitent un soutien budgétaire conséquent sur le long terme, pour assurer le fonctionnement et l'entretien du réseau.

Effets positifs supplémentaires

42. A terme, cette infrastructure transformera le Grand Sud de l'Algérie en un pôle économique majeur, désenclavera les territoires sahariens et stimulera les échanges transsahariens. Les impacts à long terme du projet s'articulent autour : (i) du désenclavement et mobilité en réduisant drastiquement les coûts logistiques et le temps de trajet par rapport à la route et en facilitant, dans le même temps, l'accès aux soins, à l'éducation et aux services publics pour les populations locales ; (ii) du développement économique et minier en permettant d'acheminer les ressources minières, les hydrocarbures et les produits agricoles du Sud vers les ports du Nord et, en favorisant concomitamment, l'implantation d'industries et la création d'emplois dans les régions traversées. L'impact de l'opération se ressentira aussi au niveau du tourisme saharien par la facilitation de l'accès aux zones touristiques du Sud (notamment le Tassili et le Hoggar). Avec le prolongement futur de la ligne vers le Niger voisin sur la Transsaharienne ferroviaire, le projet porte, en outre, une forte dimension d'intégration économique par le renforcement des échanges commerciaux avec les pays au Sud du Sahara.

B. Sauvegardes Environnementales et Sociales

43. Catégorisation E&S. Au regard du décret exécutif 7-144 du 19 mai 2007 fixant la nomenclature des établissements classés pour la protection de l'Environnement, la réalisation des lignes ferroviaires est soumise à l'EIE. La catégorie 1 (risque élevé) pour ce projet a été proposée au titre du Système de Sauvegarde Intégré (SSI) de la BAD, 2023. Cette catégorie 1 a été validée dans ISTS et confirmée dans SAP le 29/01/2026.

44. Instruments de sauvegarde E&S requis. En conformité avec la réglementation nationale applicable et les exigences du SSI de la BAD, l'Emprunteur, à travers l'ANESRIF, a préparé un total de 4 instruments de sauvegarde (1 EIES, 1 P3P, 1 PAR et 1 PGES AF) qui ont été revus par la Banque, validés par les instances nationales, publiés localement et par la Banque sur son site web. L'EIES a été publiée le 28/07/2025, le PAR a été publié le 20/08/2025, le P3P a été publié le 20/08/2025 et le PGES_AF a été publié le 22/08/2025. Les dispositions de ce PGES-AF couvrent aussi bien la Tranche 1 que la Tranche 2 du projet. Ce PGES-AF fera partie intégrante de l'Accord de financement du présent projet en Tranche 2.

45. Principaux risques E&S. Au regard de la nature des activités prévues et des caractéristiques de la zone d'intervention du projet, les principales activités pouvant générer des risques environnementaux sont liées notamment aux divers travaux de construction des nouvelles lignes ferroviaires et des nouvelles gares associées. Ces risques couvrent un large spectre et incluent, lors de la phase des chantiers : (i) les incidents en matière de santé et de sécurité au travail, tels que liés à l'exposition au déplacement des engins lourds, aux poussières, et à la manutention de produits dangereux (carburants, huiles, solvants); (ii) les incidents en matière de santé-sécurité des communautés, dus aux déplacements d'engins de chantier sur des axes partagés avec les populations locales, y compris les pistes rurales et les parcours pastoraux ; (iii) L'érosion accrue, l'affaissement ou mouvements de sable dus aux travaux de terrassements et la construction de nombreux ouvrages; (iv) les collisions entre engins de chantiers et bétails traversant les emprises ; v) la fragmentation des habitats naturels. Les risques sociaux sont liés principalement à la réinstallation involontaire physique et économique.

46. Les impacts E&S. Les principaux impacts environnementaux négatifs analysés lors des phases de chantier et d'exploitation concernent (i) la modification de la topographie locale au niveau des zones dunaires de la portion Ghardaïa-El Meniaa ; (ii) la pollution des sols, des eaux de surface et souterraines et de l'air par les déchets/rejets/émissions du chantier notamment les résidus d'hydrocarbures, les eaux souillées, les poussières et gaz d'échappement des engins de construction le long de tout le parcours de la ligne et des futures gares ; (iii) la limitation dans le déplacement du bétail par les emprises du corridor de la future ligne. Les principaux impacts sociaux négatifs concernent la perte de terres agricoles y compris les investissements sur ces terres ; et de structures à usage d'habitation secondaires. Les principaux impact E&S positifs sont : (i) Le renforcement de la cohésion territoriale et sociale, grâce à une meilleure accessibilité aux centres urbains et aux opportunités de formation et d'emploi ; (ii) la réduction des émissions de gaz à effet de serre à long terme du secteur des transports.

47. Principales mesures E&S. Les principales mesures E&S adoptées sont : (i) La remise en état des sites de chantier après travaux, l'installation de dispositifs étanches de stockage, de collecte et de traitement des eaux usées, accompagnée d'un plan de gestion des déchets solides, liquides et dangereux ; et équipement des ouvriers par les moyens de protections individuels adéquats et la mise en œuvre de mesures strictes d'hygiène, santé et sécurité au travail ; (ii) La Réalisation d'opérations de plantations d'environ 83,45 ha pour la fixation des dunes et autres zones menacées par l'érosion sur tout le long du parcours de la ligne en utilisant des espèces locales adaptées aux conditions arides, en particulier celles à fonction fixatrice des sols ; (iii) L'aménagement de passages à Faune afin de préserver le passage des animaux et des personnes par la réalisation d'un grand nombre de petits et grands ouvrages hydrauliques (dalots, passages d'oueds, viaducs routiers, ponts ferroviaires) ; (iv) La Mise en place d'une clôture de protection continue le long du tracé (460 km) afin de réduire les risques d'accidents pendant la phase de mise en œuvre. Toutes ces mesures d'atténuation font partie du PGES de l'EIES et prévoient un budget global de \$101,349 millions dont \$98,313 millions sont directement intégrés dans les coûts des travaux de réalisation des infrastructures et \$2,549 millions pour les couts de gestion du projet (suivi mise en œuvre PGES et PAR, formation E&S du personnel et audit annuel de performance E&S) ainsi que \$0,511 millions pour le suivi de la mise en œuvre du P3P. Tous les coûts des mesures E&S font partie intégrante des coûts du projet.

48. Réinstallation involontaire. Un (1) PAR qui a pris en compte toutes les mesures de réinstallation involontaire de tout le projet (tranches 1 et 2) a été publié le 20/08/2025. Ainsi, les données budgétaires ci-contre dudit PAR sont déjà prises en compte dans le document de la tranche 1 et figurent ici juste à titre d'information. En effet, le Plan d'Action de Réinstallation (PAR) des Tranches 1 & 2 du projet concerne 91 Personnes Affectées par le Projet (PAP) (dont 4 femmes et 87 hommes dans 81 ménages). Sur les 91 PAPs, il y a : (i) 1 PAP avec des structures à usage agricole et 3 PAP avec une structure à usage d'habitation secondaire

; elles seront compensées en numéraire ; (ii) 43 PAPs avec des parcelles agricoles mises en exploitation et 44 PAPs avec des parcelles agricoles non exploitées ; toutes ces parcelles agricoles font partie du domaine public affecté aux exploitants et seront compensées en nature et numéraire. Le coût global de la mise en œuvre du PAR et de son suivi est de 603 360 930 dinars algériens, soit 4 651 727 USD qui est pris en charge sur le budget national de l'état Algérien. Sur la base de l'inscription du budget du PAR dans le budget national, le paiement effectif des PAPs sur une zone de travaux est une condition de décaissement par la Banque des ressources du Prêt pour les travaux. Les arrêtés de consignation de fonds ont été établis et signés par les Walis des trois wilayas concernées et les comptes séquestres des Trésoreries des trois (03) Wilaya alimentés à hauteur de 800 000 000 DA. De plus, les arrêtés de cessibilité ont été établis et signés par les Walis des trois wilayas concernées, et les notifications par huissier de justice à l'ensemble des PAP sont en cours selon un calendrier s'étalant du 19 avril au 30 juin 2026.

49. Capacités de mise en œuvre des mesures E&S. La structure organisationnelle de l'ANESRIF, agence qui va mettre en œuvre ce projet, renferme une unité qui est constituée par une équipe à temps plein de 4 cadres pour la : (i) préparation des diverses études environnementales, (ii) le suivi du processus d'acceptation et de validation de ces études au niveau régional, (iii) et le suivi des tous les chantiers de l'ANESRIF. Pour le présent projet, l'ANESRIF va mobiliser à temps plein, au moins : (01) Spécialiste en Sauvegarde environnementale et un (01) Spécialiste en sauvegarde sociale. L'ANESRIF va prendre en compte cette exigence dans l'organisation de son équipe à mettre en place pour la mise en œuvre dudit projet. Pour le suivi des chantiers du projet, l'équipe va se faire appuyer par deux (02) responsables HSE au niveau régional (un par tronçon) et aussi par le recrutement d'un bureau de contrôle dont l'une des tâches sera le suivi des aspects Santé, Sécurité, Environnement des chantiers. L'arrangement institutionnel pour la mise œuvre du projet, y compris les capacités et ressources E&S, les fiches de postes, l'organigramme, les CV de l'équipe à mettre en place et des responsables HSE au niveau régional et les modalités de suivi et de rapportage ont été convenus avec l'ANESRIF et introduites dans le « PGES accord de financement (PGES_AF) ».

50. Conformité E&S. En plus de la mise en œuvre complète et adéquate de tous les plans E&S publiés, y compris les mesures visant à faire face aux risques et impacts non anticipés survenant pendant la mise en œuvre du projet, l'Emprunteur préparera des rapports mensuels de mise en œuvre des mesures E&S. Par ailleurs, un audit annuel de performance E&S réalisé par un expert indépendant en sauvegardes E&S sera soumis chaque année et au plus tard à la fin du premier trimestre de l'année suivante. Tous ces rapports seront partagés avec la Banque et rendus accessibles aux parties prenantes. En outre, l'Emprunteur s'engage à mettre en place le mécanisme de gestion des plaintes (MGP) au niveau du projet dès le début de la mise en œuvre, à le faire connaître à toutes les parties prenantes et à le maintenir fonctionnel tout au long du cycle de vie du projet. De plus, en cas d'incident « Environnement-Santé-Sécurité au Travail (ESST) » sur un site du projet, l'Emprunteur s'engage à informer la Banque immédiatement, au plus tard 72 heures après l'événement, à partager le rapport d'investigation de l'Autorité nationale compétente et, lorsque cela est jugé nécessaire par la Banque, à préparer une analyse des causes profondes (ACP) par un expert (ESST) indépendant. Le rapport ACP doit être approuvé par la Banque pour la mise en œuvre du plan d'action correctif (PAC) par l'Emprunteur. Ces obligations seront reflétées dans les conditions E&S de l'accord de financement. Le projet est conforme et prêt à être soumis à l'examen du Conseil, comme en témoigne la NOCES ci-jointe.

Changement climatique et croissance verte

51. L'Algérie, à l'instar d'autres pays méditerranéens, est particulièrement vulnérable aux impacts du changement climatique. Au cours du XX^e siècle, les températures moyennes dans la région ont augmenté d'environ 1,5 à 2°C, tandis que les précipitations ont diminué de près de 20 % au cours des cinquante dernières années. L'année hydrologique 2019–2020 a été exceptionnellement sèche, avec un niveau de précipitations inférieur d'environ 30 % à celui des années précédentes, exacerbant les risques climatiques tels que les vagues de chaleur, les sécheresses et les inondations. Ces évolutions ont accru la demande en énergie pour la climatisation et intensifié la pression sur des ressources en eau déjà limitées.

52. Le projet est classé Catégorie 2 selon le Système de Sauvegarde Climatique (CSS) de la Banque, en raison de son exposition potentielle à des aléas climatiques- notamment la chaleur extrême, l'érosion éolienne et sableuse, ainsi que les risques d'inondation caractéristiques des zones sahariennes. Pour répondre à ces vulnérabilités, le projet intègre des mesures d'adaptation robustes, incluant la conception et la construction d'infrastructures résilientes, basées sur l'utilisation de matériaux et de techniques capables de résister aux hautes températures, aux crues, à l'ensablement et à l'abrasion. Le renforcement des capacités institutionnelles

et des connaissances pour la gestion des risques climatiques est également fortement recommandé afin d'assurer une résilience durable.

53. **Contribution à la réduction des émissions GES.** Cette deuxième tranche du projet permettra, comme la première, de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre (GES) en transférant le transport de fret et de passagers du mode routier vers le rail, en cohérence avec les priorités d'atténuation de la Contribution Déterminée au niveau national (CDN) de l'Algérie en matière d'atténuation et sa stratégie environnementale globale, qui vise à soutenir une mobilité à faible émission de carbone, avec une réduction d'émissions approximées de **56.319 tCO₂eq par an et 2,82 MtCO₂eq pour la période 2030 – 2080** dont les détails de calcul sont fournis à l'annexe technique 3.4.⁵

54. **Finance climatique.** Le projet contribuera avec 132 millions USD à la finance climatique de l'adaptation. Voir l'annexe technique 3.4 pour le détail.⁶

55. Dans l'ensemble, les principales composantes de la deuxième tranche du projet ferroviaire sont alignées avec les objectifs d'atténuation et de développement résilient au climat de l'Accord de Paris (voir annexes techniques pour l'analyse détaillée).

C. Autres priorités transversales

Jeunesse, compétences et emploi - Approche du système de marqueurs pour la jeunesse, les compétences et l'emploi (YSJMS)

56. Le projet est classé en Catégorie 2 du système de marqueurs pour la jeunesse, les compétences et l'emploi (YSJMS) et intègre, dès sa conception, des mesures opérationnelles visant à maximiser les impacts sur l'emploi, les compétences et l'inclusion économique, en particulier pour les jeunes et les femmes dans les zones d'influence directe du projet.

57. **Emplois directs et impacts territoriaux.** Le projet s'inscrit dans un contexte régional caractérisé par une forte proportion de jeunes et des défis persistants en matière d'insertion professionnelle, ce qui renforce la pertinence de l'approche YJSMS adoptée. La phase de construction du projet mobilise une main-d'œuvre directe significative, employée par les entreprises adjudicataires et leurs sous-traitants pour les travaux de génie civil, les ouvrages ferroviaires, la logistique de chantier, la supervision technique et les services associés. Sur la durée des travaux, le projet génère environ 6 000 emplois directs temporaires dont 40% pour les jeunes (2400) et 15% pour les femmes (900), avec un niveau d'emploi culminant pendant les périodes de travaux intensifs. Ces opportunités d'emplois directs bénéficient prioritairement aux populations locales des wilayas traversées, contribuant à l'inclusion économique territoriale et renforçant l'employabilité des jeunes, au-delà de la seule fonction de transit du corridor ferroviaire.

58. **Emplois indirects, jeunes et femmes.** Sur la base des estimations réalisées à l'aide du Joint Impact Model (JIM) de la Banque, le projet soutient environ 8 500 emplois indirects et induits au cours de la phase de construction, principalement dans les secteurs du BTP, de la logistique, des services et du commerce local. Parmi ces emplois, près de 3 500 concernent des jeunes âgés de 15 à 35 ans et environ 1 300 bénéficient à des femmes, contribuant de manière tangible à l'inclusion économique.

59. **Compétences et employabilité.** Afin d'assurer la durabilité des impacts emplois, le projet met en œuvre, dans le cadre de la *Composante B - Aménagements intégrés*, des actions ciblées de développement des compétences techniques et opérationnelles liées aux métiers ferroviaires, aux travaux publics et aux services associés, ainsi qu'un appui au développement des activités économiques locales au bénéfice des jeunes et des femmes. Ces actions contribuent également à renforcer l'inclusion des jeunes et des femmes dans les chaînes de valeur économiques locales, en complément des effets emplois générés par la construction. En complément, le projet prévoit l'intégration, dans les termes de référence et les dossiers d'appel d'offres, de clauses obligatoires de transfert de compétences, incluant notamment : des formations structurées sur site, des postes d'apprentis, de stagiaires et de jeunes diplômés, des formations techniques certifiantes ainsi que le recrutement

⁵ Moyenne annuelle de la période 2030 – 2080. Les données pour la **tranche 1 ont été actualisées** et sont les suivantes : Réduction d'émissions approximées de 164.537 tCO₂eq par an et 8,23 MtCO₂eq pour la période 2030 – 2080.

⁶ Même s'il s'agit d'un projet qui contribuera à un transfert modal qui emmènera à une réduction d'émissions GES, le projet n'est pas éligible pour l'attribution de la finance climatique de l'atténuation puisqu'il inclut le transport de combustibles fossiles (méthodologie conjointe des BMD pour le suivi de la finance climatique).

d'un pourcentage minimal de jeunes techniciens qualifiés, y compris des femmes. Ces dispositions feront l'objet d'un suivi et d'un reporting régulier dans le cadre du dispositif de suivi-évaluation du projet.

60. Suivi et désagrégation des données. Le suivi des impacts sur l'emploi et les compétences est assuré à travers un dispositif de suivi-évaluation intégrant des indicateurs systématiquement désagrégés par sexe et par tranche d'âge (15-35 ans), permettant un reporting conforme aux exigences institutionnelles de la Banque.

Opportunités pour renforcer la résilience

61. L'Évaluation de la Résilience et de la Fragilité du Pays de l'Algérie de 2025 met en évidence une capacité de résilience supérieure au niveau de pression, traduisant l'existence de capacités institutionnelles, sociales et économiques solides. Toutefois, le pays reste exposé à des pressions liées aux déséquilibres territoriaux, à la dépendance aux hydrocarbures, aux contraintes d'accès aux infrastructures et aux impacts environnementaux croissants, notamment dans les zones sahariennes.

62. La tranche 1 du projet est désormais amorcée, avec un engagement confirmé du client et une appropriation progressive des objectifs, de connectivité et d'intégration territoriale. La deuxième tranche, centrée principalement sur la section Ghardaïa–El Meniaa, permet de consolider cette dynamique et de poursuivre la structuration du corridor. Le projet comprend également des aménagements intégrés et des activités de développement économique et social, notamment en faveur des jeunes, des femmes, des PME locales, de la formation professionnelle et du contenu local. Toutefois, à ce stade, les aménagements connexes ne doivent pas être présentés comme définitivement arrêtés. Les consultations menées avec les ministères sectoriels ont permis d'identifier plusieurs pistes relatives à la formation professionnelle, au tourisme, à l'artisanat, à la valorisation des produits locaux, aux start-ups, à l'agriculture, à l'emploi et aux énergies renouvelables, mais la liste des projets prioritaires devant permettre d'affiner les activités initialement envisagées reste attendue de l'Emprunteur.

63. Le projet est aligné avec la Stratégie de la Banque pour remédier à la fragilité et renforcer la résilience en Afrique 2022–2026, notamment ses priorités relatives à la construction de sociétés résilientes et à la catalyse de l'investissement privé. En renforçant la connectivité des territoires sahariens, le projet contribue à réduire les disparités spatiales, améliorer l'accès aux services et aux marchés, et créer les conditions d'une meilleure inclusion économique. Les aménagements connexes, une fois confirmés et maturés, pourront renforcer cette contribution à travers le contenu local, l'appui aux PME, la formation des jeunes et des femmes, et la valorisation des chaînes de valeur locales.

64. Les recommandations formulées au stade de la préparation et lors de la tranche 1 restent pertinentes. Leur mise en œuvre nécessite toutefois un recentrage afin de les aligner sur l'état actuel de maturation des aménagements connexes, les priorités attendues de l'Emprunteur et les dispositifs opérationnels prévus. Premièrement, il est recommandé que l'étude d'identification, de maturation, d'APS et d'APD des aménagements connexes intègre une grille de priorisation fondée sur des critères de résilience, d'inclusion, de valorisation du contenu local, de faisabilité technique et financière, ainsi que de sensibilité environnementale. Elle permet ainsi de prolonger les recommandations initiales relatives aux aménagements connexes, à l'inclusion économique, au contenu local et aux activités pilotes, tout en les traduisant en un outil concret d'aide à la décision. Cette approche permettra d'éviter la dispersion des ressources et de sélectionner un nombre limité d'activités réalistes, mesurables et à fort effet démonstratif.

65. La recommandation portant sur l'intégration d'indicateurs spécifiques relatifs aux effets socio-économiques et à la résilience locale a été retenue et constitue désormais un point d'attention pour la mise en œuvre du projet. Elle devra être traduite dans le dispositif de suivi-évaluation à travers des indicateurs opérationnels permettant de suivre l'accès des PME locales aux opportunités générées par le projet, la participation des jeunes et des femmes aux formations et aux activités connexes, la valorisation des produits locaux, ainsi que la perception des bénéfices du projet par les populations concernées. Ces indicateurs devront être renseignés à partir d'une situation de référence et suivis pendant la mise en œuvre, en cohérence avec le mandat confié à la CNED.

Promotion de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes

66. Le projet est classé en catégorie 2, selon le système de catégorisation genre de la Banque. Le projet contribue à renforcer l'égalité de genre et l'autonomisation économique des femmes dans les wilayas de Ghardaïa et El Meniaa. En améliorant la mobilité, la sécurité et l'accès aux services, il réduit les barrières qui limitent la présence des femmes dans l'espace public et leur participation au marché du travail. Pour la prise en compte de la dimension genre, la ligne devra disposer d'infrastructures à même d'assurer l'accessibilité et

la sécurité des femmes. Par exemple, au niveau des gares et des quais, elle devra disposer d'un système efficace d'éclairage public, de caméras de surveillance, de parcours piétons sécurisés, de toilettes séparées pour les femmes et les hommes et d'espaces dédiés aux besoins spécifiques aux femmes (espaces pour femmes allaitantes, salles de prières séparées pour les femmes et pour les hommes). Les gares devront aussi disposer d'espaces d'attente protégés, de rampes pour personnes à mobilité réduite et de surfaces antidérapantes. Ce qui contribue à créer un environnement de transport plus inclusif et plus sûr pour les femmes, les enfants, les personnes âgées et celles vivant avec un handicap.

67. Afin de promouvoir l'emploi, l'entrepreneuriat et l'autonomisation économique dans la zone du projet, en particulier au profit des femmes, le projet prévoit (i) la réalisation d'aménagements et d'infrastructures commerciales, y compris les plateformes multifonctionnelles pour les femmes; (ii) l'organisation de formations et d'ateliers techniques liés aux métiers du ferroviaire (mécanique, énergie, maintenance, sécurité, logistique, conductrices de train, contrôleuses, agents de sécurité); (iii) l'accompagnement des micro-entreprises de restauration traditionnelle, d'artisanat (tapisserie) et de vente des produits du terroir ; (iv) la formation à la commercialisation, la vente, l'emballage et la labélisation des produits artisanaux; (vi) la promotion de l'écotourisme. Il est prévu, par ailleurs, l'organisation de campagnes de sensibilisation pour la prévention et la lutte contre le harcèlement dans les transports. Le budget total alloué aux activités de promotion de l'égalité de genre et de l'autonomisation des femmes est estimé à 10,04 millions USD. L'analyse genre détaillée et le plan d'action sur le genre sont présentés à l'annexe technique 3.3.

Développement Urbain

68. La réalisation du projet permettra de promouvoir le développement urbain des villes desservies directement par le projet. Il s'agit notamment des villes de Laghouat, Ghardaïa, El Meniaa, Hassi R'mel, Berriane, Bellil, et les autres zones urbaines situées dans le corridor de l'axe ferroviaire et qui seront impactées positivement par cette voie ferrée. Toutefois, il est conseillé de bien traiter la question des connexions entre la route nationale N1 et l'axe ferroviaire au niveau des gares prévues notamment à Ghardaïa et la ville nouvelle de Metlili. De ce fait, il est nécessaire de prévoir des mesures d'accompagnement pour améliorer ces connexions et atténuer les impacts principalement au niveau de la desserte par le transport public entre les centres-villes et les gares qui sont situées en dehors des villes. La Banque aidera à optimiser les aménagements des connexions avec les axes routiers desservant les villes sur cet axe ferroviaire.

69. Pour les villes nouvelles, la Banque, à travers le fonds de développement urbain, assistera les autorités de ces villes pour développer des plans d'aménagement urbains assortis de plans de mobilité urbaine. Le Fonds de Développement Municipal et Urbain (UMDF) logé à la BAD sera sollicité pour financer les études et l'assistance technique requise (don) et recruter des consultants spécialisés dans les études urbaines (plan de développement urbain, plan d'aménagement urbain, et intégration des gares ferroviaires dans leur milieu), les études d'impact sur le trafic, le plan de mobilité urbaine pour les différentes villes de l'axe ferroviaire. De même ce fonds pourra servir au financement, en faveur des villes de Laghouat, Ghardaïa et El Meniaa, d'études spécifiques liées au développement urbain. Ces agglomérations pourront, en outre, être retenues au projet des villes africaines initié par le fonds UMDF. Une dissémination de l'information sur l'UMDF sera effectuée auprès des communes et villes concernées durant la mise en œuvre du projet.

4 MISE EN OEUVRE

A. Arrangements institutionnels et de mise en œuvre

70. **Modalités d'exécution** : L'agence d'exécution du projet est le Ministère des Travaux Publics et des Infrastructures de Base, à travers l'ANESRIF dont il assure, par ailleurs, la tutelle. L'ANESRIF, en vertu de sa mission d'études et de suivi des réalisations de l'ensemble de ses projets d'investissement dans le domaine ferroviaire, assure une Maîtrise d'Ouvrage Délégué (MOD) pour la mise en œuvre du projet. Les missions du MOD porteront, de façon générale, sur l'assistance à la gestion et au suivi du projet de modernisation et de construction de la ligne ferroviaire Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa.

71. L'ANESRIF a déjà mis en place une Unité de Gestion de Projet (UGP) dédiée exclusivement à l'exécution du projet dans ses deux tranches. L'équipe technique comprend les spécialistes suivants : (i) un ingénieur, Directeur de Projet ; (ii) un ingénieur ouvrages d'art ; (iii) un ingénieur géotechnicien ; (iv) un ingénieur hydraulicien ; (v) un ingénieur infrastructure ; (vi) un ingénieur topographe ; (vii) un ingénieur spécialisé en électrification de voies; (viii) un spécialiste en passation des marchés ; (ix) un Responsable administratif et financier ; (x) un spécialiste en sauvegarde environnementale et du changement climatique et ;

(xi) Un spécialiste en sauvegarde sociale et genre (xii) deux spécialistes en Sante Sécurité du Travail (HSE) ; (xiii) un gestionnaire comptable ; (xiv) un spécialiste en suivi-évaluation ; et (xv) tout autre spécialiste jugé pertinent du fait de sa maîtrise des schémas d'exécution de ce type de projet.

72. L'UGP s'attachera, en outre, les services d'un pool d'experts de haut niveau à mobiliser en cas de besoin et ce, en concertation avec la Banque à travers une mission d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO). Le pool d'experts pourra intervenir tant au niveau technique (ingénierie des chemins de fer) que sur les aspects transversaux liés au projet. D'ores et déjà, la Partie Algérienne a procédé à la désignation d'un Directeur de Projet qui a servi d'interface tout au long du processus d'instruction et qui agira comme Coordonnateur pour la mise en œuvre de l'opération.

73. **Dispositions institutionnelles.** Comme pour la tranche 1 et compte tenu de l'envergure et de la complexité du projet faisant de surcroît appel à des intervenants pluridisciplinaires, il sera mis en place un Comité de pilotage qui agira comme une instance de pilotage et de supervision de l'exécution des activités de l'opération et qui aura pour mission de suivre le bon déroulement du projet dans le respect des objectifs qui lui sont assignés.

B. Acquisitions

74. **Procédures d'acquisitions.** Toutes les acquisitions de biens, travaux et services, y compris les services de consultants, financés par la Banque ou cofinancés par les ressources de la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII) dans le cadre du projet, seront effectuées conformément au Cadre de Politique de passation des marchés pour les opérations financées par le Groupe de la Banque (« Politique d'acquisition de la BAD »), approuvée en octobre 2015 et selon les dispositions mentionnées dans l'Accord de la deuxième tranche du financement du projet. En application de la Politique de la BAD, toutes les acquisitions seront effectuées conformément aux méthodes et procédures d'acquisition de la Banque (BPM) en utilisant les documents standards d'appel d'offres pertinents (DSAO). Ces acquisitions concernent l'ensemble des travaux de construction de la ligne ferroviaire et d'aménagements intégrés et services de consultants financés par la Banque, y compris les lots qui feront l'objet de cofinancement conjoint avec la BAII.

75. **Revue du système national de passation des marchés.** En l'absence de l'évaluation du système pays par l'outil MAPS, la Banque a opté pour l'utilisation de ses règles et procédures de passation de marchés après une revue interne ayant mis en évidence que les textes d'application de la Loi 23-12 du 05 août 2023 sont en cours de finalisation. Cette revue interne, a été faite sur la base du rapport d'évaluation des indicateurs critiques (RACI).

76. **Evaluation des risques et capacités en passation des marchés.** L'évaluation des risques aux niveaux national, sectoriel/ étude de marché du projet a été effectuée. Les résultats ont servi à orienter la décision du choix des systèmes de passation des marchés applicables. L'évaluation des capacités de l'agence d'exécution (AE) en matière d'acquisitions, le Ministère des Travaux Publics et des Infrastructures de Base à travers à l'ANESRIF, a été effectuée. Il a été relevé qu'elle dispose de ressources humaines suffisamment qualifiées en passation des marchés mais ne justifie pas d'expériences sur des projets similaires financés par la Banque ou d'autres Bailleurs de fonds multilatéraux. Des mesures appropriées d'atténuation sont prévues notamment à travers la mobilisation d'une mission d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO). Afin d'accompagner l'agence d'exécution, la Banque a organisé deux séances de formation, du 6 au 7 octobre 2025 et le 3 mars 2026 au profit de l'équipe de l'ANESRIF dans le but d'assurer une bonne application de ses règles et procédures de passation de marchés. En outre, les activités menées dans le cadre des actions anticipées ont permis à l'ANESRIF d'acquérir une certaine expérience dans les procédures et l'utilisation des dossiers-type de la BAD en l'occurrence, la préparation des DAO des travaux de construction de la ligne ferroviaire pour les deux tranches et des DDP pour les contrats de services de consultants.

77. **Actions anticipées.** L'Emprunteur avait introduit une requête pour les Actions Anticipées en vue des Acquisitions (AAA)⁷ concernant les activités suivantes pour les tranches 1 et 2 : (i) Travaux de Construction de la Ligne ferroviaire (ii) Contrôle et supervision des travaux et (iii) Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage du Projet. Un plan de Passation des marchés avait également été soumis à cet effet. A la Suite de l'avis de non-

⁷ Requête AAA pour courrier n° 2854/MF/DGREFE/2025 du 02/11/2025 et Avis favorable de la Banque par lettre n°21/LTR/2025/CODZ du 30/11/2025

objection donné par la Banque, les PPM, AMI et Avis d'Appels d'Offres pour les travaux portant sur les AAA ont déjà été publiés pour les deux tranches.

78. **Co-financement avec la BAII** : Le montant hors taxes du marché des travaux de construction de la ligne ferroviaire Ghardaïa-El Meniaa, sera pris en charge par le prêt de la Banque à hauteur de 75% et par le prêt de la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII) à hauteur de 25%. Dans le cadre du présent projet, la politique de passation des marchés de la Banque s'applique sur toutes les acquisitions cofinancées conjointement par les deux institutions. Les ressources de la Banque prévues pour financer les activités du projet proviennent du guichet BAD. A ce titre, la dérogation du Conseil d'administration de la Banque à la règle d'origine est sollicitée dans le cadre de ce projet pour tout contrat conjointement cofinancé par la BAD et la BAII. Les termes, conditions et modalités spécifiques de cofinancement dans le cadre de ce projet entre les deux institutions seront définies dans un accord de co-financement.

C. Gestion Financière, Décaissements et Audit

79. **Gestion financière du projet.** La mise en œuvre du projet incombe à l'ANESRIF qui s'appuiera sur une Unité de Gestion du Projet (UGP). Sur le plan de la gestion financière, l'UGP comprendra parmi ses membres outre un Directeur du projet, un Responsable Administratif et Financier (RAF) qualifié et un Gestionnaire comptable (GC). Pour répondre aux exigences de reporting et de reddition des comptes de la Banque, l'UGP bénéficiera de l'appui technique de : (i) la Direction de Gestion des Opérations Planifiées (DGOP) ; (ii) la Direction Finance et Comptabilité (DFC) avec ses trois Départements (Investissement, Comptabilité et Trésorerie) ; (iii) la Direction du Contrôle de Gestion (DCG) ; (iv) la Direction de l'Audit Interne (DAI). Le Gestionnaire comptable du projet se chargera de la collecte des données financières et de l'élaboration des rapports financiers périodiques.

80. Le processus budgétaire du projet sera imbriqué à celui de l'ANESRIF, centralisé par la Direction de Contrôle de Gestion. L'UGP sera chargée de coordonner avec la Direction de Gestion des Opérations planifiées et la Direction du Contrôle de Gestion, la collecte et la consolidation des prévisions budgétaires en vue de l'élaboration avant le début de chaque année, du Programme de Travail Budgétisé Annuel (PTBA), qui lui-même sera intégré au budget de l'ANESRIF. Ce projet de budget devra mettre en évidence de manière distincte le financement extérieur sur les fonds du prêt de la Banque et celui de la contrepartie nationale.

81. Pour son contrôle interne, le projet aura pour référence dans un premier temps les procédures en vigueur de l'ANESRIF disséminées dans diverses instructions et, dans un second temps appliquera les dispositions énoncées dans le manuel de procédures administratives, financières et comptables, que l'ANESRIF se chargera d'élaborer pour l'UGP. Ces dispositions devront couvrir tous les cycles de gestion de l'UGP et l'ensemble des activités et structures impliquées dans la mise en œuvre du projet. Elles devront aussi garantir la séparation des tâches incompatibles d'un bout à l'autre de la chaîne de dépenses. L'ANESRIF dispose d'une Direction d'Audit Interne, rattachée à la Direction Générale. Ce dispositif sera mis à contribution pour la bonne exécution du projet.

82. En collaboration avec la DFC avec son système d'information, l'UGP tiendra une comptabilité des opérations du projet, séparée de celle de l'ANESRIF. Elle sera tenue de produire périodiquement des rapports de suivi financier de l'exécution du PTBA en cours et de l'avancement financier, en cumulé, depuis le démarrage du projet. Ces rapports seront adressés à la Banque dans les 45 jours suivant la fin de la période visée. Elle sera également tenue de produire les états financiers annuels du projet à soumettre à l'auditeur externe du projet. Les contenus et les modèles des rapports de suivi financiers et des états financiers annuels sont détaillés dans les annexes techniques.

83. **Décaissements.** Les décaissements des ressources de la Banque se feront selon les règles et procédures de décaissement de la Banque et suivant les quatre (4) méthodes du compte spécial, de remboursement, de paiement direct et de garantie de remboursement. La méthode de remboursement ne sera utilisée qu'en cas de besoin de remboursement à l'ANESRIF des dépenses éligibles préfinancées avec l'accord préalable de la Banque. La méthode de garantie de remboursement ne sera utilisée que pour le financement des importations de biens de montants significatifs. Une seule méthode sera utilisée par contrat.

84. **Audit externe.** L'audit du projet se fera sur une base annuelle et selon les termes de références des audits des projets/programmes financés par la Banque. La tranche I de l'opération n'a pas encore été auditée à la date de la présente évaluation. L'Inspection Générale des Finances (IGF) sera tenue de transmettre à la Banque

les rapports d'audit du projet au plus tard six mois après la clôture de l'exercice. L'audit externe des comptes annuels du projet sera effectué par l'Inspection Générale des Finances.

D. Suivi et Evaluation

85. Le suivi de l'exécution de l'ensemble des activités (composante par composante de ce projet) sera assuré par l'agence d'exécution et les principaux prestataires de services. Le suivi de l'impact socio-économique du projet nécessitera (i) l'établissement de la situation de référence avant le début des travaux et (ii) l'évaluation de l'impact à la fin des activités du projet. Cette évaluation pourra être réalisée par la Caisse Nationale d'Équipement pour le Développement (CNED). Il est à signaler que la CNED, établissement public, a pour objet d'accroître l'efficacité de la dépense d'équipement de l'Etat et d'améliorer les processus d'évaluation, de réalisation et de suivi des grands projets d'infrastructure économique et sociale. Elle a, ainsi, pour mission de suivre l'état d'avancement des grands chantiers lancés à la faveur, entre autres, du Plan de relance économique (PRC).

86. Le même dispositif de suivi-évaluation adopté dans la tranche 1 sera conduit et reposera sur : (i) une équipe dédiée au Suivi-Evaluation au sein d'ANESRIF, renforcée par un plan institutionnel de formation continue et d'acquisition d'outils numériques adaptés (système d'information de gestion, bases de données) ; (ii) une supervision interne et externe (en raison d'au moins une mission par semestre pour la Banque) régulière permettant d'apprécier le taux de réalisation physique et financière, avec des missions de contrôle périodiques planifiées, un suivi rigoureux des indicateurs de performance et d'impact socio-économique, incluant, l'établissement d'une situation de référence (ligne de base) avant le démarrage des travaux et des évaluations d'impact à mi-parcours et à la fin des activités, par la CNED. Par ailleurs, ANESRIF préparera des rapports trimestriels détaillés sur l'avancement des travaux et la mise en œuvre du projet, qui seront transmis à la Banque afin d'assurer un suivi rapproché et une prise de décision informée. Il est envisagé une formation au profit de la CNED et de l'organe d'exécution pour le déploiement de l'outil RASME de la Banque pour la supervision et le suivi numériques du projet.

87. Un budget spécifique dédié au suivi-évaluation d'un montant de 1 348 710 USD (dont 733 230 USD déjà approuvé pour la tranche 1 et 615 480 USD pour la tranche 2), est prévu pour financer ces activités, incluant la collecte des données, l'établissement de la référence, la revue à mi-parcours et l'évaluation finale. Les détails sont présentés dans l'annexe 5 : Coûts estimatifs détaillés du projet.

E. Gouvernance

88. L'Algérie s'est engagée, de façon continue, dans un processus de lutte contre la corruption, de renforcement de la transparence et de la responsabilité dans l'action publique ainsi que de promotion de la cohésion sociale. Les efforts déployés par le pays en matière de gestion des finances publiques et de mobilisation des ressources domestiques visent l'amélioration de la gestion des finances publiques aux fins d'un accroissement de la discipline budgétaire, l'allocation optimale des ressources publiques, et l'efficacité des services fournis par l'État. Ils sont menés en droite ligne de la dynamique des réformes majeures engagées par les autorités nationales et matérialisées dans le Plan d'Action du gouvernement pour la mise en œuvre du programme du Président de la République (PAG) adopté en septembre 2021. Ainsi, un système intégré de gestion du budget (SIGB) a été installé pour offrir à l'Algérie les moyens de gérer efficacement et avec transparence les deniers publics. Le système permet de digitaliser et de rationaliser les processus budgétaires en accélérant le traitement des actions liées à la dépense. Il permet aussi d'effectuer un contrôle "plus rigoureux" des budgets en simplifiant le travail des ordonnateurs, des contrôleurs financiers, des comptables ainsi que des gestionnaires métiers. En matière de comptabilité, le système intégré permet d'obtenir instantanément les états financiers dans des délais courts.

89. La Banque veillera au respect des règles et en matière d'acquisition des travaux, biens et services, de décaissement et de gestion financière. Une revue à mi-parcours sera conduite et un rapport d'achèvement du projet élaboré.

F. Durabilité

90. Les ouvrages et infrastructures ferroviaires réalisés sous le contrôle de l'ANESRIF sont transférés à la SNTF, entreprise ferroviaire publique exerçant dans les domaines du transport de voyageurs, du transport de marchandises et qui est chargée de la gestion, de l'exploitation et de la maintenance du réseau ferré, propriété de l'Etat algérien. La Société a mis en œuvre un important programme de réhabilitation, d'entretien et de renouvellement des infrastructures ferroviaires existantes, pour une enveloppe budgétaire globale de plus de

41 milliards DZD (316 millions USD) pour améliorer la qualité du service, augmenter la vitesse des trains, assurer le confort des voyageurs, et accroître la capacité du réseau. La Société s'inscrit, en outre, dans une stratégie de développement des capacités endogènes pour assurer l'entretien et la durabilité des investissements ferroviaires, à travers la promotion et l'ouverture aux PME locales intervenant dans le sous-secteur.

91. En 2024, la SNTF a enregistré des résultats encourageants, avec 32 millions de voyageurs transportés, soit une augmentation de 8% par rapport à 2023. Par ailleurs, le transport de marchandises a atteint 6,8 millions de tonnes, confirmant ainsi le rôle essentiel du rail dans l'économie nationale. Cependant, 50% du réseau ferroviaire a plus de 30 ans. Face à ce défi et, dans le cadre de son plan de modernisation et d'investissement, la SNTF a alloué un budget de 41 milliards de dinars entre 2023 et 2024 pour la réhabilitation du réseau. Le programme inclut la rénovation et la modernisation de plus de 94 gares de voyageurs à travers le pays, l'acquisition de moyens roulants neufs (locomotives, voitures et wagons) ainsi que la création de nouvelles stations dans les nouveaux pôles urbains. Par ailleurs, des travaux sont en cours pour le renouvellement des systèmes de signalisation et de communication sur le réseau ferroviaire. De plus, une veille technologique est assurée à travers la modernisation des systèmes de télécommunications ferroviaires et la transition vers une signalisation numérique plus performante.

92. La Société fournit des efforts à même de contribuer à la réduction du déficit d'exploitation, dans un contexte de réduction de la subvention de l'Etat et ce, au moyen notamment : (i) du recours à des outils modernes de digitalisation des processus opérationnels ; (ii) d'une maîtrise des charges d'exploitation par l'utilisation d'un logiciel de calcul et ; (ii) de façon spécifique, d'un contrôle analytique des coûts, d'une optimisation du circuit de l'information et de la prise de décision, d'une tarification calée progressivement sur les coûts réels des services offerts. Grâce à ses filiales, la SNTF est bien équipée pour fournir des services spécialisés adaptés aux besoins spécifiques de ses clients. **De plus, l'entreprise a noué des collaborations limitées mais significatives avec le secteur privé, facilitant des opérations spécialisées en logistique, maintenance et services d'infrastructure.**

G. Gestion des risques

93. **Les principaux risques** susceptibles de remettre en cause les résultats attendus du projet ainsi que sa bonne exécution portent sur : (i) les risques économiques et externes et internes, notamment l'augmentation des prix, des délais de livraison et d'acheminement des matériels et produits pour les travaux ainsi que des délais d'exécution; et la volatilité du cours du pétrole qui peut mettre à mal les ressources publiques ; (ii) les risques environnementaux et sociaux, notamment les plaintes et non-conformité dans la mise en œuvre du PAR ; (iii) les risques climatiques (inondations et ensablements des voies) ; et (iv) les risques liés aux difficultés de coordination et de mise en œuvre en raison de la multiplicité des intervenants et de la complexité des activités à conduire. **Les mesures d'atténuation portent sur** : (i) la prise en compte d'imprévus physiques et aléas financiers et des économies d'échelle qui pourraient provenir des appels d'offres ; (ii) la mobilisation par le gouvernement des fonds nécessaires à la mise en œuvre du PAR ; (iii) la prise en compte des conditions climatiques extrêmes dans le choix des matériaux et la conception des ouvrages ; et l'organisation d'ateliers de formation et de cliniques fiduciaires pour le renforcement des capacités de l'organe d'exécution. Les risques et les mesures d'atténuation sont présentés dans le tableau en **annexe 4.2**.

H. Renforcement des connaissances

94. Le projet va offrir une bonne opportunité à la Banque pour étendre ses connaissances sur l'impact des projets de transport ferroviaire. Pour bien tirer des leçons de ce projet, un dispositif de suivi évaluation sera mis en place. En effet, l'établissement des indicateurs d'impact clés avant le démarrage du projet et l'évaluation d'impact à la fin du projet, permettront de produire des informations utiles sur les résultats et les effets du projet. La dissémination de ces connaissances se fera à travers le site de la Banque, les réunions et autres opportunités de partage d'informations avec les différents acteurs intervenants dans le secteur des transports. En outre, des notes de leçons, un rapport de capitalisation seront produits, des webinars régionaux organisés.

Il est suggéré que toutes ces connaissances soient mises à profit en vue de l'élaboration d'une publication phare de la Banque sur la problématique de la promotion des corridors ferroviaires de développement.

5 INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITÉ

A. Instrument juridique

95. Un accord de prêt BAD sera signé entre la République Algérienne Démocratique Populaire (l'« Emprunteur ») d'une part et la Banque Africaine de Développement (la « Banque »), d'autre part.

B. Conditions Associées à l'Intervention de la Banque

96. **Conditions préalables à l'entrée en vigueur du prêt BAD.** L'entrée en vigueur de l'Accord de prêt BAD sera subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur, à la satisfaction de la Banque, des conditions prévues à la section 12.01 des Conditions Générales applicables aux accords de prêt et de garantie de la BAD.

97. **Conditions préalables au premier décaissement du prêt BAD.** L'obligation de la Banque de procéder au premier décaissement du Prêt est subordonné à l'entrée en vigueur du présent Accord conformément à la Section 4.01 (Entrée en vigueur) ci-dessus.

98. **Conditions préalables aux décaissements relatifs aux travaux impliquant une réinstallation.** L'obligation de la Banque de procéder au décaissement des ressources du prêt BAD pour les travaux impliquant une réinstallation est subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur, à la satisfaction de la Banque, des conditions supplémentaires suivantes : (a) la soumission d'un calendrier des travaux et d'indemnisation préparé en conformité avec le Plan d'action de réinstallation (PAR) et les Exigences de la Banque satisfaisant sur le fond et la forme pour la Banque détaillant : (i) chaque lot de travaux du projet ; et (ii) le délai d'indemnisation et/ou de réinstallation de toutes les personnes affectées par le Projet (PAP) pour chaque lot ; (b) la soumission des preuves satisfaisantes que toutes les personnes affectées par le Projet (PAP) sur chaque lot de travaux aient été indemnisées et/ou réinstallées conformément aux Plans de gestion environnementale et sociale (PGES), aux Plans d'action de réinstallation (PAR), et/ou aux travaux convenus et au calendrier d'indemnisation et aux exigences de la Banque, avant le début de ces travaux et dans tous les cas, avant le déplacement et/ou la prise de possession des terres et/ou des biens connexes des PAP ; ou (c) en lieu et place du paragraphe (b) ci-dessus, la soumission des preuves satisfaisantes indiquant que les ressources allouées à l'indemnisation et/ou à la réinstallation des PAP ont été consignées dans un compte dédié dans une banque acceptable pour la Banque ou consignées auprès d'un tiers de confiance acceptable pour la Banque, lorsque l'Emprunteur peut prouver, à la satisfaction de la Banque, que l'indemnisation et/ou la réinstallation des PAP, conformément au paragraphe (b) ci-dessus, n'ont pas pu être réalisées entièrement ou partiellement, pour les raisons suivantes : (i) l'identification des PAP par l'Emprunteur n'est pas faisable ou possible ; (ii) il existe des litiges en cours impliquant les PAP et/ou affectant l'exercice d'indemnisation et/ou de réinstallation ; ou (iii) toute autre raison indépendante de la volonté de l'Emprunteur, telle que discutée et convenue avec la Banque.

99. **Autres conditions.** L'Emprunteur s'engage à fournir, dans un délai de douze (12) mois à compter de la signature de l'Accord de prêt, la preuve de la participation du co-financier au financement du Projet.

C. Conformité avec les Politiques de la Banque

- ☐ 101. Ce projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque.
- ☒ Il existe des exceptions aux politiques de la Banque.

102. Les ressources de la Banque destinées au financement des activités du Projet proviennent du guichet BAD. Toutefois, il est établi, à titre de principe général, qu'aucune restriction d'éligibilité ne s'appliquera dans le cadre des contrats de cofinancement conjoint relatifs au présent Projet, de sorte que les soumissionnaires de tous pays seront admis à participer. En qualité de co-financier principal, la BAD imposera à l'Emprunteur : (a) d'autoriser les entreprises de tous pays à soumettre des offres de biens, travaux et services ; et (b) de donner plein effet aux listes de sanctions respectives de la BAD et de la BAI. À cet égard, et eu égard au fait que les termes, conditions et modalités spécifiques du cofinancement entre les deux institutions demeurent en cours de

discussion, une dérogation à la règle d'origine est sollicitée auprès du Conseil d'administration de la Banque pour l'ensemble des contrats conjointement cofinancés dans le cadre du Projet.

Mécanisme indépendant de recours du Groupe de la Banque africaine de développement.

103. Les communautés et les individus qui estiment être lésés par un projet soutenu par le Groupe de la Banque africaine de développement (BAD) peuvent déposer des plaintes auprès des mécanismes de règlement des griefs existants au niveau du projet ou du Mécanisme indépendant de recours (MIR) de la BAD. Le MIR veille à ce que les communautés et les individus touchés par le projet puissent soumettre leur plainte au Mécanisme indépendant de recours de la BAD, qui détermine si un préjudice s'est produit ou pourrait survenir en raison du non-respect de ses politiques et procédures par la BAD. Pour soumettre une plainte ou demander de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec : IRM@afdb.org ou visitez le site Web de du MIR www.irm.afdb.org. Les plaintes peuvent être déposées à tout moment après que les préoccupations ont été portées directement à l'attention de la BAD, et la direction de la Banque a eu la possibilité de répondre avant de contacter le MRI.

6 RECOMMANDATION

104. La Direction recommande que le Conseil d'administration autorise l'octroi, sur les ressources de la Banque africaine de développement, d'un prêt d'un montant de huit cent soixante-dix-huit millions quatre-vingt-dix mille dollars (878 090 000 USD) à la République Algérienne Démocratique et Populaire, aux fins prévues et sous réserve des termes, conditions et modalités énoncés dans le présent rapport.

105. La Direction recommande que le Conseil d'administration approuve une dérogation à la règle d'origine pour l'ensemble des contrats conjointement cofinancés dans le cadre du Projet financé par le guichet BAD, afin d'assurer l'absence de toute restriction d'éligibilité.

7 CADRE DES RESULTATS

CADRE DE RÉSULTATS						
A		INFORMATIONS SUR LE PROJET				
I INTITULÉ DU PROJET : Projet de construction de la ligne ferroviaire Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa – Deuxième tranche du financement CODE SAP : <i>P-DZ-DC0-004</i>			I PAYS/RÉGION : ALGERIE/NORD			
I OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DU PROJET : Améliorer la compétitivité du transport ferroviaire et l'aménagement du territoire et renforcer l'intégration régionale						
I INDICATEUR(S) D'ALIGNEMENT : (i) Indice d'intégration des infrastructures régionales (CMR Niveau 1) (0,282 en 2019 pour l'Algérie, Cible 0,30 en 2030) ; (ii) La part du commerce intra-africain proportion du commerce total de marchandises (CMR Niveau 1) (16% en 2024. Cible 45% en 2030) ; et (iii) Emplois par rapport à la population (%) (femmes/jeunes)						
B		MATRICE DES RÉSULTATS				
CHAÎNE DE RÉSULTATS ET DESCRIPTION DES INDICATEURS		INDICATEUR DU CMR/DE L'ADOA	UNITÉ DE MESURE	RÉFÉRENCE (2025)	CIBLE À L'ACHÈVEMENT (2031)	MOYENS DE VÉRIFICATION
ÉNONCÉ D'EFFET 1 : Mobilité des personnes et des marchandises améliorée						
INDICATEUR D'EFFET 1.1. : Passagers transportés sur la section ferroviaire Ghardaïa-El Meniaa		X	Nombre <i>de passagers/an</i>	0	0,39 million	Rapport sur le trafic ferroviaire produit par le Ministère des Transports (via la SNTF)
INDICATEUR D'EFFET 1.2 Marchandises transportées par an sur la section ferroviaire Ghardaïa-El Meniaa			tonnes/ <i>an</i>	0	1 million	Rapport sur le trafic ferroviaire produit par le Ministère des Transports (via la SNTF)
ÉNONCÉ D'EFFET 2 : Emplois locaux créés et opportunités économiques offertes						
INDICATEUR D'EFFET 2.1 : Emplois directs soutenus (nombre) – dont pour les femmes / jeunes		X	Nombre	0	6 000 dont 2 400 pour les jeunes et 900 pour les femmes	Rapport ONS Rapports ANESRIF et CNED
INDICATEUR D'EFFET 2.2 : Emplois indirects soutenus (nombre) – dont pour les femmes / jeunes		X	Nombre	0 0	8 500 dont 3 500 pour les jeunes (41%) et 1 300 pour les femmes (15%)	Rapport ONS Rapports ANESRIF et CNED

ÉNONCÉ D’EFFET 3 : Désenclavement des wilayas sahariennes réduit					
INDICATEUR D’EFFET 3 : <i>Wilayas</i> desservies par des lignes de transport ferroviaire sur l’axe Ghardaïa-El Meniaa		Nombre de <i>Wilayas</i>	0	2	Rapport par le Ministère des Transports (via la SNTF)
ÉNONCÉ D’EFFET 4 : Lutte contre le changement climatique intensifiée					
INDICATEUR D’EFFET 4.1 : Emissions nettes de GES (CO2eq)	X	tonnes/an	0	56 319 tonnes de CO2eq	Rapport de l’ANESRIF et de la CNED
ÉNONCÉ D’EFFET 5 : Promotion de l’intégration régionale					
INDICATEUR D’EFFET 5.1 : Volume de biens échangés entre l’Algérie et ses pays voisins (Tunisie, Niger, Mali)	X	% du commerce algérien	3% ⁸ (exportations) 1% (importations)	> 3% pour les exportations > 1% pour les importations	Statistiques de l’INA et du Ministère du Commerce
ÉNONCÉ DE PRODUIT 1 : Infrastructures ferroviaires modernes construites					
INDICATEUR DE PRODUIT 1.1. : Chemin de fer construit et opérationnel sur l’axe Ghardaïa-El Meniaa	X	km	0	230	Procès-verbal de réception du chemin de fer construit
INDICATEUR DE PRODUIT 1.2. : Gares voyageurs, de marchandises et de facilités logistiques construites et opérationnelles sur l’axe Ghardaïa-El Meniaa	X	Nombre	0	- Gares de voyageuses : 03 - Gare de marchandises : 01 - Garte de remisage : 01 - Gare de croisement : 03	Procès-verbal de réception du chemin de fer construit
INDICATEUR DE PRODUIT 1.3 : Part du corridor ferroviaire Alger–Laghouat–Ghardaïa–El Meniaa–Tamanrasset–Frontière algéro-nigérienne aménagée et opérationnelle (% du linéaire total de 2 439 km).	X	% du linéaire aménagé	11%	20%	Rapport de l’ANESRIF et de la CNED
ÉNONCÉ DE PRODUIT 2 : Aménagements socioéconomiques intégrés réalisés					
INDICATEUR DE PRODUIT 2.1 : Infrastructures commerciales (y compris pour femmes et jeunes) aménagées et fonctionnelles à Ghardaïa et El Meniaa		Nombre	0	3	Procès-verbal de réception des infrastructures commerciales construites

⁸ Transforming the railway sector to foster traffic migration from road to rail in Africa: Tranche 2: Country-level analysis - Algeria Country Report, February 2025 (ALG)

INDICATEUR DE PRODUIT 2.2 : Plateformes multifonctionnelles ⁹ pour les jeunes et femmes aménagées et fonctionnelles à Ghardaia et El Meniaa		Nombre	0	3	Procès-verbal de réception des plateformes multifonctionnelles aménagées
ÉNONCÉ DE PRODUIT 3 : Capacités renforcées aux métiers ferroviaires et sur divers autres modules					
INDICATEUR DE PRODUIT 3.1 : Personnes formés aux métiers ferroviaires, de la logistique, du tourisme et de l’artisanat pour les jeunes et les femmes		Nombre	0	1000 dont 500 de jeunes et 200 de femmes	Rapport de formation de l’ANADE

⁹ La plateforme multifonctionnelle est un outil de développement rural servant à alléger les tâches ménagères des femmes combinant plusieurs équipements, notamment, de transformation de produits et de fourniture d'énergie (électricité, eau)

8 NOTE DE CONFORMITE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (NOCES)

NOTE DE CONFORMITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (NOCES)



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT
Mise à jour ISS 2023 v01

A. Informations de base¹⁰			
Titre du projet : CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE LAGHOUAT-GHARDAIA -EL MENIAA (495 KM), TRANCHE 2		Code SAP ou TFMS du projet : P-DZ-DC0-004	
Région : RDGN	Pays : Algérie		
Secteur du projet : Transports	Instrument de prêt : Prêts souverains		
Dates d'évaluation : 29-mars-26 à 6-avr.-26	Date d'approbation estimée : 13-juil.-26		
Chargé(e) du projet : Abdoulaye DIARRA	Co-Chargé(e)s du projet : xxxxxxx		
Spécialiste en sauvegarde environnementale : Sadok HEDHLY Mohamed Adnene BEZZAOUIA			
Spécialiste en sauvegarde sociale : Kossi D. LAKPO xxxxxxxx			
Catégorie E&S : Catégorie 1 (risque élevé)	Type d'opération : Opération souveraine / Opération du secteur public	Intermédiaire financier : Non	
Date de catégorisation : 29-janv.-26	Date de catégorisation dans l'ISTS : 29-janv.-26	Date de catégorisation dans SAP : 29-janv.-26	
Ce projet est-il préparé dans le cadre d'une réponse rapide à une crise ou urgence ?			Non
Une dérogation aux exigences du SSI a-t-elle été demandée par l'Emprunteur et accordée par le Conseil d'Administration ?			Non
B. Publication et Suivi de la Conformité			
B.1 Publication obligatoire¹¹			
Évaluation environnementale et sociale/Audit/Système/Autres : Etude d'impact environnementale et sociale EIES (1)			
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?		Oui	
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client		26-juin-25	
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication		26-juin-25	
Date de publication par la Banque		28-juin-25	
Plan d'action de réinstallation (PAR)¹² : I			
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?		Oui	
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client		20-août-25	

¹⁰ Remarque : Cette NOCES doit être annexée aux rapports/documents d'évaluation du projet avant l'approbation par la Haute Direction et/ou par le Conseil d'administration.

¹¹ Pour plusieurs dates de publication du même type de document/instrument (ESIA, RAP, etc.), veuillez indiquer la date de publication du dernier instrument qui permet de satisfaire à la règle de 50%+1 publiés.

¹² Y compris le plan de restauration des moyens d'existence (PRME)

Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	20-août-25
Date de publication par la Banque	20-août-25
Plan de participation des parties prenantes (P3P)¹³ : <i>1</i>	
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Oui
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	20-août-25
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	20-août-25
Date de publication par la Banque	20-août-25
Plan de gestion des nuisibles ou des vecteurs (PGN/PGV) : <i>Non applicable</i>	
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Non applicable
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	Cliquez pour sélectionner la date
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	Cliquez pour sélectionner la date
Date de publication par la Banque	Cliquez pour sélectionner la date
Plan pour les Groupes vulnérables (PGV) : <i>Non applicable</i>	
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Non applicable
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	Cliquez pour sélectionner la date
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	Cliquez pour sélectionner la date
Date de publication par la Banque	Cliquez pour sélectionner la date
Plan de gestion de la biodiversité (PGB)¹⁴ : <i>Non applicable</i>	
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Non applicable
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	Cliquez pour sélectionner la date
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	Cliquez pour sélectionner la date
Date de publication par la Banque	Cliquez pour sélectionner la date
Plan de restauration des moyens d'existence (PRME)¹⁵ : <i>Non applicable</i>	
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Non applicable
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	Cliquez pour sélectionner la date
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	Cliquez pour sélectionner la date
Date de publication par la Banque	Cliquez pour sélectionner la date
Plan de participation des communautés riveraines (PPCR) : <i>Non applicable</i>	
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Non applicable
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	Cliquez pour sélectionner la date
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	Cliquez pour sélectionner la date
Date de publication par la Banque	Cliquez pour sélectionner la date
Plan de préparation et de réponse aux urgences (PPRU) : <i>Non applicable</i>	

¹³ Y compris le mécanisme de gestion des plaintes (MGP)

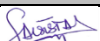
¹⁴ Voir la note de bas de page 212 du SSI: Selon la nature et l'ampleur des risques et des impacts du projet, le plan de gestion de la biodiversité (PGB) peut être un document autonome ou intégré au PGES élaboré au titre de la SOI. Sélectionner cette option si un PGB autonome est requis.

¹⁵ Voir la note de bas de page 190 du SSI: Le Plan de restauration des moyens d'existence (PRME) fait normalement partie du Plan d'action de réinstallation (PAR). Cependant, pour les restaurations complexes de moyens d'existence, un PRME distinct peut être élaboré dans le cadre du PGES. Sélectionnez cette option si un PRME distinct est requis.

Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Non applicable
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	Cliquez pour sélectionner la date
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	Cliquez pour sélectionner la date
Date de publication par la Banque	Cliquez pour sélectionner la date
Plan de gestion des déchets dangereux/médicaux (PGDM) : <i>Non applicable</i>	
Le(s) document(s) a-t-il/ont-ils été publié(s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Non applicable
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	Cliquez pour sélectionner la date
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	Cliquez pour sélectionner la date
Date de publication par la Banque	Cliquez pour sélectionner la date
Notification aux Riverains (NR) : <i>Non applicable</i>	
Le document a-t-il été publié <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Non applicable
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	Cliquez pour sélectionner la date
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	Cliquez pour sélectionner la date
Date de publication par la Banque	Cliquez pour sélectionner la date
Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES-AF) de l'Accord de financement¹⁶	
Le document a-t-il été publié <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	<i>Oui</i>
Date de publication « dans le pays » par l'emprunteur/client	<i>21-août-25</i>
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publication	<i>21-août-25</i>
Date de publication par la Banque	<i>21-août-25</i>
Si la publication dans le pays de l'un des documents préparés ci-dessus n'est pas autorisée conformément à la législation du pays ou est impossible en raison de situation de crises/urgences: Non applicable Si applicable, veuillez expliquer ci-dessous :	
Non applicable.	
B.2. Indicateurs de suivi de la conformité	
Un calendrier, un budget et des responsabilités institutionnelles claires et satisfaisants ont-ils été prévus pour la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales ?	Oui
Les coûts liés aux mesures environnementales et sociales, y compris le fonctionnement du mécanisme de gestion des plaintes, ont-ils été inclus dans le coût du projet ?	Oui
Le montant total pour la mise en œuvre complète de la réinstallation des personnes affectées, tel qu'intégré dans les coûts du projet, est-il effectivement mobilisé et sécurisé ? ¹⁷	Oui
Le système de suivi-évaluation du projet inclut-il le suivi des mesures environnementales et sociales ?	Oui
Des modalités de mise en œuvre satisfaisantes ont-elles été convenues avec l'emprunteur puis adéquatement reflétées dans les documents juridiques du projet ?	Oui
C. Autorisation	
Le projet est-il conforme aux exigences de la Banque en matière de sauvegarde environnementale et sociale et peut être soumis à approbation ?	Oui

¹⁶ Comme indiqué dans la section III.2.3 de la Politique environnementale et sociale (PES) de la Banque

¹⁷ Dans le cas où un plan d'action de réinstallation (PAR) n'est pas requis bien que l'étude d'impact environnemental et social (EIES) soit publiée, joignez l'image/photo de la zone/du site/du paysage pour prouver qu'il est libre de tout usage (une simple déclaration ou lettre de l'emprunteur ne suffit pas), en plus de la déclaration de l'emprunteur selon laquelle il s'agit d'un terrain public.

<i>Préparé par</i>	<i>Nom</i>	<i>Signature</i>	<i>Date</i>
Spécialiste en sauvegarde environnementale :	Sadok HEDHLY Mohamed Adnene BEZZAOUIA x		22-avr.-26
Spécialiste en sauvegarde sociale :	Kossi LAKPO xxxxxx		22-avr.-26
Chargé(e)s du Projet :	Abdoulaye DIARRA		24-avr.-26
<i>Soumis par</i>			
Directeur/rice du Secteur :	Mike SALAWOU		27-avr.-26
<i>Autorisé par</i>			
Directeur SNSC :	Maman-Sani ISSA		23-juin-26

9 Justification de la contrepartie de l'Algérie

I. Introduction

La présente Note vise à solliciter de la Banque, une dérogation à la règle de partage des coûts dans le cadre du Projet de construction de la ligne ferroviaire Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa (495 km). Le projet est articulé autour de deux tranches consécutives.

La première tranche portant sur la construction de la section Laghouat-Ghardaïa est financée par : (i) la Banque, à hauteur d'un montant total de 877,42 millions d'USD ou l'équivalent de 113,599 milliards de DZD ou 640,00 millions d'UC ou encore 747,32 millions d'euros, soit 50,0% du coût de la première tranche; (ii) la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII) à hauteur d'un montant estimatif de 401,54 millions d'USD ou l'équivalent 51,987 milliards de DZD, soit 22,9% du coût de la première tranche; et (iii) le Gouvernement Algérien pour un montant de 61,549 milliards de DZD, équivalant à 475,40 millions d'USD ou encore 346,76 MUC, soit 27,10% du coût de cette tranche. Le financement de la Banque pour cette première tranche a été approuvé en décembre 2025.

La deuxième tranche, sur la section Ghardaïa-El Meniaa, du projet est financée par : i) la Banque, à hauteur d'un montant total de 878,09 millions d'USD ou l'équivalent de 115,655 milliards de DZD ou 640 millions d'UC ou encore 754,995 millions d'euros, soit 74,72% du coût de cette tranche ; (ii) la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII) à hauteur d'un montant estimatif de 272,253 millions d'USD ou l'équivalent 36,272 milliards de DZD, soit 23,43% du coût de cette tranche; et (iii) le Gouvernement Algérien pour un montant de 2,857 milliards de DZD, équivalant à 21,446 millions d'USD ou encore 15,811 millions d'UC, soit 1,85% du coût de cette deuxième tranche.

Il ressort des données ci-dessus que **la contribution de la Banque pour l'ensemble du Projet représente 59% du coût total dudit Projet**. La contrepartie de l'Emprunteur - y compris les apports des autres bailleurs, notamment la AIIB – représente **41% de ce coût, en-dessous du seuil** déterminé en vertu de la Politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque pour le financement sur le guichet souverain BAD, soit 50%.

II. Justification du niveau de la contrepartie nationale

Conformément à la disposition de la Section 4.2.2 de la Politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque (Version révisée du 19 mars 2008), la justification de ce niveau de la contrepartie gouvernementale a été faite sur la base des trois critères suivants :

(i) L'engagement du pays à mettre en œuvre son programme de développement global

L'Algérie s'est dotée d'un Programme de Développement couvrant la période 2023-2027 servant désormais de référentiel de développement. Il définit les principaux axes de transformation pour réaliser des progrès soutenus au niveau économique, humain, social et territorial sur la période considérée. Le programme se concentre, ainsi, sur : (i) la diversification économique ; (ii) la transition énergétique ; et (iii) le développement durable. Il met un accent particulier sur la croissance hors hydrocarbures et la résilience climatique et cible l'inclusion sociale, la gouvernance démocratique et la décarbonation. Il s'agit, en effet : (i) de réduire la dépendance aux hydrocarbures en encourageant les secteurs hors hydrocarbures, avec une croissance prévue de 3,5% à 3,8% pour la période 2025-2026 ; (ii) d'augmenter de façon substantielle le volume des investissements dans les énergies renouvelables ; (iii) de poursuivre la mise en œuvre de projets d'inclusion sociale et d'assurance contre les risques climatiques ; et (iv) de renforcer la gouvernance locale dans des zones pilotes et soutenir l'innovation et la numérisation au sein des entreprises.

Les priorités actuelles telles que déclinées dans le Plan d'action du Gouvernement pour la mise en œuvre du Programme du Président de la République adopté en 2021, se concentrent sur la souveraineté alimentaire, la transition énergétique (solaire, hydrogène), et la diversification industrielle. A cette fin, de nouvelles lois ont été édictées en vue de la simplification des procédures d'investissement pour attirer les capitaux étrangers. Des efforts volontaristes sont fournis pour assurer un soutien au développement de filières agricoles, notamment

dans le sud du pays. L'État entreprend également de réduire le chômage des jeunes par la création d'emplois durables. Le Plan d'action du Gouvernement a, aussi l'ambition de : (i) diversifier les sources de financement, en direction particulièrement des infrastructures ; (ii) développer des facilités logistiques, financières, administratives et réglementaires en faveur des secteurs d'exportation. La transition vers des modes de production plus propres et générant des émissions de carbone moins élevées est également à retenir au nombre des priorités du Plan.

Dans ce contexte, la stratégie de développement des transports en Algérie (2020-2035), qui s'appuie sur les orientations définies dans le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) à l'horizon 2030, vise la modernisation des infrastructures, la transition énergétique et l'intégration économique. Les priorités incluent : (i) le triplement du réseau ferroviaire (15 000 km d'ici 2035) ; (ii) l'extension du métro/tramway ; (iii) la numérisation des services ; et (iii) le renforcement des liaisons logistiques transsahariennes. De façon spécifique, l'axe stratégique en matière ferroviaire porte sur l'extension du réseau pour relier les régions du Sud et les complexes miniers (Gara Djebilet). Elle se concentre, également, sur la production locale de matériel roulant. Il s'agit, au total : (i) de corriger les déséquilibres territoriaux ; (ii) valoriser les ressources ; (iii) renforcer l'attractivité nationale ; et (iii) assurer une répartition équilibrée entre services et infrastructures dans le sous-secteur. L'efficacité de la stratégie ainsi adoptée nécessite, toutefois, de séparer l'activité de régulation de celle des services commerciaux dans le transport routier, urbain, ferroviaire et l'activité portuaire. Les projets qui constituent l'ossature de ladite stratégie doivent être, donc, pilotés au moyen d'instruments de planification stratégique,

(ii) Le financement alloué par le pays au secteur ciblé par l'intervention de la Banque

Le secteur ferroviaire algérien dépend du financement public pour le développement des infrastructures. L'exploitation et la maintenance du réseau est assuré par la SNTF qui bénéficie de subventions gouvernementales pour assurer ces missions de service public. En 2024, 890 millions de dollars ont été alloués au développement des infrastructures ferroviaires, auxquels s'ajoutent 230 millions de dollars consacrés à des projets de transport ciblés. En 2024, le chiffre d'affaires de la Société, qui a atteint 21 millions de dollars, soit une hausse de 3,8 % par rapport à l'année précédente, reste insuffisant pour couvrir ses coûts d'exploitation. L'entreprise applique un système de tarifs fixes définis par l'État, ce qui empêche toute adaptation des prix en fonction de la demande.

L'Algérie est, cependant, engagée dans des investissements structurants importants en matière de chemin de fer. La ligne de Béchar à Gara Djebilet, sur 950 km en plein Sahara, financée intégralement sur le budget de l'Etat et destinée au transport du fer de Gara Djebilet mais également au transport des voyageurs a été inaugurée au début du mois de février 2026. Un programme d'investissement de 378 milliards de dinars (près de 2,8 milliards USD) a notamment été dévoilé en 2024, comprenant la modernisation des gares, des parcs de trains, l'installation de caméras de surveillance sur certaines lignes, le déploiement de distributeurs automatiques de billets. La mise en œuvre de l'ambitieuse initiative de construction de la ligne de chemin de fer Alger-Tamanrasset, couvrant plus de 2 000 km est entamée, avec l'aménagement de la section Alger-Laghouat (250 km), opérationnelle via la nouvelle liaison Boughezoul-Djelfa-Laghouat et inaugurée fin 2023. Elle se poursuit avec le Projet de construction de la ligne ferroviaire Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa (495 km) dont la tranche 1 approuvée par la Banque en 2025, bénéficie d'un co-financement de la BAII et d'une contrepartie du Gouvernement algérien. La tranche 2, censée assurer la continuité de l'aménagement de la ligne jusqu'à El Meniaa sur 230 km, est en cours d'instruction selon le même schéma de financement.

La Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF) a annoncé un ambitieux programme d'investissement de 41 Mds DZD pour moderniser et développer le réseau ferroviaire algérien d'ici 2035. Ce plan stratégique vise à renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire, améliorer la qualité des services et répondre efficacement à la demande croissante de mobilité dans le pays. Dans le cadre de ce programme, une première tranche de 138 Mds DZD (environ 900 M EUR) a été validée par les pouvoirs publics. Cette somme sera consacrée à l'acquisition de 400 nouvelles voitures voyageurs et de locomotives modernes. Le projet prévoit la mise en service de plusieurs types d'équipements : (i) des locomotives à haute puissance pour le transport longue distance ; (ii) des voitures de transport de passagers plus confortables ; (iii) des trains automoteurs et trains à grande vitesse ; et (iv) des wagons de fret et des locomotives de manœuvre pour renforcer le transport de marchandises. Ce programme ambitieux s'inscrit dans l'objectif stratégique visant également à créer une industrie ferroviaire locale afin de réduire les coûts d'importation, développer une expertise nationale et, à terme, envisager l'exportation de matériel ferroviaire vers d'autres marchés, notamment au Sud du Sahara. La

SNTF ambitionne d'attirer des investisseurs et des fabricants spécialisés pour produire du matériel roulant en Algérie. Elle a, en parallèle, lancé un vaste programme de réhabilitation de 94 gares ferroviaires à travers le pays. La Société devrait procéder également au doublement et à l'électrification de certaines voies notamment celle de Béchar -Oran.

Grâce à ce programme de modernisation, la SNTF amorce une étape clé dans la transformation du réseau ferroviaire algérien, pour, entre autres, renforcer la mobilité des citoyens et accroître la compétitivité du sous-secteur en Algérie. La poursuite de la dynamique d'une connexion, à terme, entre la capitale Alger à Tamanrasset dans le Sud-Est du pays sur la ligne ferroviaire transsaharienne du Corridor n°2 Alger-Laghouat-Ghardaïa-El Meniaa-Tamanrasset sur un linéaire restant à couvrir de 1 559 Km au-delà de El Meniaa impose de relever des défis importants en termes, notamment de mobilisation accrue et continue de ressources d'investissement au plan interne et auprès des bailleurs de fonds institutionnels.

(iii) La situation budgétaire et le niveau d'endettement du pays

Analyse macroéconomique récente

L'économie algérienne connaît une dynamique de croissance, malgré un léger ralentissement de la croissance, qui s'établit à 3,3% en 2025 contre 3,6% en 2024. Cette croissance est soutenue par le dynamisme des industries manufacturières et de la production agricole ainsi que par la vigueur des investissements et de la consommation des ménages. Les perspectives à court terme sont positives, avec une croissance quasiment stable à 3,9% en 2026 et 4,0% en 2027, tirée par le rebond des hydrocarbures. Les exportations hors hydrocarbures restent modestes, malgré des efforts de diversification. Le gouvernement met l'accent sur l'encadrement des importations via un système de licences automatiques et non automatiques, et une rationalisation ciblée sur les produits de consommation non essentiels. En parallèle, des incitations sont mises en place pour stimuler la production locale et les exportations.

Dettes publiques et financement du Trésor

La dette publique est considérée soutenable à 50,30% du PIB en 2025 contre 48,1% à fin 2024. La stratégie du Trésor vise à prolonger la maturité de la dette en se concentrant sur les émissions à moyen et long terme. Le ratio de la dette publique devrait augmenter à moyen terme, en raison de la hausse des dépenses publiques et le financement des projets prioritaires du gouvernement suite au recours progressif et sélectif au financement extérieur pour les grands projets d'investissement public. La dette publique se compose principalement de la dette de marché à 40,7% de la dette publique interne et de la dette hors marché avec 59,3%.(rachats de créances bancaires, recapitalisation, etc.). Depuis 2023, le remboursement de la dette contractée auprès de la Banque d'Algérie dans le cadre du financement non conventionnel est entamé. La stratégie du Trésor vise à prolonger la maturité de la dette en se concentrant sur les émissions à moyen et long terme, les titres à court terme étant jugés coûteux. Le Trésor bonifie également les taux d'intérêt pour certains secteurs (immobilier, équipements). L'inflation modérée qui a montré des signes de ralentissement, grâce à l'augmentation de la production agricole, en passant de 9,3 % en 2023 à 5,3 % en 2024 et 1,4% en 2025, selon les données de l'Office National des Statistiques (ONS). Le compte courant, qui reste excédentaire, bénéficie, quant à lui, des perturbations mondiales de l'approvisionnement en hydrocarbures et est, ainsi, restée excédentaire à 1,0 % du PIB en 2024.

Le pays fait face à un déficit budgétaire. La politique budgétaire vise à maintenir la stabilité sociale à travers des subventions ciblées et des valorisations de salaires et de pensions de retraites. Le déficit budgétaire s'établit à 13,7% du PIB en 2025 contre 10,3% en 2024, sous l'effet combiné de l'augmentation soutenue des dépenses publiques et du financement des projets d'infrastructures structurants. L'Algérie finance son déficit budgétaire principalement par les recettes des hydrocarbures (fonds de régulation des recettes), la dette publique. En vue de renforcer la stabilité des finances publiques, le gouvernement étudie la possibilité de réduire les subventions énergétiques et à élargir l'assiette fiscale hors hydrocarbures.

III. Les perspectives macroéconomiques et risques

Les perspectives de croissance devraient rester solides, mais les déséquilibres extérieurs et budgétaires persisteraient dans un contexte de volatilité des prix des hydrocarbures. L'économie algérienne devrait croître avec une croissance quasiment stable à 3,9% en 2026 et 4,0% en 2027 portée, notamment par l'expansion

soutenue des secteurs hors hydrocarbures et le rebond du secteur des hydrocarbures, favorisé par le rétablissement des quotas de production dans un contexte de montée des tensions géopolitiques au Moyen Orient. L'inflation devrait poursuivre sa décélération, dans un contexte d'assouplissement monétaire, sous l'effet de la baisse continue des prix alimentaires. Les finances publiques devraient restées toujours sous pression. Le déficit du compte courant devrait continuer de se détériorer progressivement, s'établissant de 2,6% du PIB en 2026 à 3,2% en 2027, en raison de la volatilité des prix des hydrocarbures et de la baisse des recettes pétrolières. Le retour des déficits jumeaux met en évidence la forte exposition de l'économie algérienne aux fluctuations des prix des hydrocarbures.

La transition vers une économie plus durable et moins dépendante du gaz reste un défi à long terme. Le principal défi en matière de développement reste, donc, la nécessité de diversifier son économie. Pour ce faire, il s'avère nécessaire, à court terme, de soutenir les industries locales et d'investir dans les technologies supports à la stratégie d'industrialisation (économie numérique et digitalisation en particulier). A cet égard, le gouvernement s'oriente vers une "Vision Algérie 2050", visant une économie productive et moins dépendante des revenus pétroliers, avec une forte attention portée sur le développement des énergies renouvelables et sur les secteurs moteurs du développement et de la croissance économique, notamment l'agro-industrie et la pêche.

La volatilité des prix des hydrocarbures et la montée des tensions géopolitiques constituent des risques majeurs pour les perspectives économiques de l'Algérie. Toutefois, la récente hausse des prix des hydrocarbures en 2026 améliora les recettes et les équilibres externes.

Les perspectives économiques de l'Algérie en 2026–2027 dépendront principalement de : (i) l'évolution du secteur des hydrocarbures et de leur valorisation sur les marchés internationaux ; (ii) la capacité à consolider la croissance hors hydrocarbures et ; (iii) de la soutenabilité budgétaire avec le maintien de réserves de change adéquates. En outre, elles dépendront de la résilience du secteur agricole au stress hydrique et aux changements climatiques, de la profondeur et de la crédibilité des réformes structurelles, en particulier celles visant à élargir la mobilisation fiscale et à améliorer le climat des affaires et le fonctionnement du système financier. Pour atténuer ces risques, il est essentiel d'accélérer les réformes structurelles, de diversifier l'économie, d'améliorer le climat des affaires et de promouvoir les exportations hors hydrocarbures.

IV. Conclusion

Il ressort de l'analyse que l'Algérie demeure fermement engagée dans la mise en œuvre de son programme de développement, en accordant une attention particulière aux secteurs stratégiques, notamment celui des infrastructures de transport. Malgré un environnement économique marqué par certaines contraintes budgétaires et financières, les autorités poursuivent leurs efforts en faveur de la modernisation des infrastructures et du soutien à la croissance économique durable.

Dans ce contexte, l'Algérie s'attache à préserver la soutenabilité de ses finances publiques tout en maintenant un niveau d'investissement compatible avec ses objectifs de développement. Cette démarche s'inscrit dans une stratégie visant à optimiser l'utilisation des ressources publiques et à diversifier les sources de financement nécessaires à la réalisation des projets structurants.

Les analyses récentes montrent que, bien que l'espace budgétaire ait été soumis à des tensions liées à l'évolution des recettes et à l'augmentation de certaines dépenses publiques, les fondamentaux macroéconomiques du pays demeurent globalement solides, notamment grâce à un niveau d'endettement maîtrisé et à une dynamique de croissance positive et durable. Dans ces conditions, le recours à des financements extérieurs apparaît comme un levier pertinent pour accompagner la mise en œuvre des investissements prioritaires sans compromettre les équilibres budgétaires.

Ainsi, la demande formulée par le pays s'inscrit dans une logique de diversification et de mobilisation de ressources complémentaires destinées à soutenir son programme d'investissement et à accélérer la réalisation de projets à forte valeur ajoutée économique et social. La dérogation sollicitée à la règle de partage des coûts permettrait à la Banque d'accompagner cet effort de diversification des financements, tout en contribuant à la concrétisation des objectifs de développement durable et d'intégration économique du pays.