

	énergie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	transports	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	santé	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	éducation et recherche			
	Migration @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Réduction des inégalités @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	COVID-19	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INFORMATIONS RELATIVES AU BUDGET				
12. Montants concernés	Ligne budgétaire (ligne et poste budgétaire) : 14.020121 Coût total estimé : 35 000 000 EUR Montant total de la contribution du budget de l'UE : 35 000 000 EUR			
GESTION ET EXÉCUTION				
13. Type de financement	Gestion indirecte avec la République démocratique du Congo			

1.2 Résumé de l'action

L'Union européenne finance, sous le 11^{ème} Fonds Européen de Développement (FED), la réhabilitation de 150 km de la RN1 entre Tshikapa et Kananga. Le choix de ce projet est justifié par la priorité que la RDC accorde à cette route, la répartition des tâches décidée entre bailleurs et la confirmation que la route est une priorité pour le partenariat UE-RDC. La RN1 est une route essentielle au désenclavement des régions centrales et du sud de la RDC, dont celles ayant un potentiel économique, énergétique, agricole ou minier important. De même, cet axe a un impact régional très important car elle ouvre le pays à la fois à l'Afrique de l'Est et à l'Afrique australe, via le Katanga. La RN 1 constitue de fait une traversante continentale permettant de relier la façade atlantique du continent africain aux corridors 6. Douala-Kribi-Kampala et 8. Mombasa-Kisangani d'une part et aux corridors 10. Durban-Lubumbashi et de Lobito vers le sud/sud-ouest (cf. carte ci-dessous). Cette route est à considérer comme un facilitateur (« enabler ») important de la stratégie Global Gateway telle que mise en œuvre dans le cadre du partenariat UE-RDC, qui renforcera l'impact des actions menées par ailleurs dans le cadre du soutien aux chaînes de valeurs agricoles et de matériaux critiques.

Les bailleurs se sont accordés avec le gouvernement congolais pour l'exécution de plusieurs tronçons de la RN1, depuis 2006, pour relier Kinshasa à Mbuji-Mayi, point où la RN1 croise la RN2 qui donne accès à l'Est du pays. En 2018, la BAD a réalisé le bitumage jusqu' à Kamuesha, l'UE réhabilite en ce moment le tronçon de Kamuesha à Kananga (150 km) et la BAD poursuivra les travaux de Kananga à Mbuji-Mayi (180 km). La Banque mondiale, quant à elle, finance le bitumage de la RN2 de Mbuji-Mayi à Bukavu. Il convient de noter que l'option d'une opération en blending avec la BAD ou la BEI ne convient pas en l'espèce. En effet, le segment à finaliser se situe entre deux tronçons déjà réalisés sous financement de l'UE. Le recours à d'autres contractants via l'une des deux banques impliquées sur la RN1 poserait par conséquent des difficultés techniques et des surcoûts importants.

En raison d'une variation des prix suite à la crise COVID et l'agression de la Russie envers l'Ukraine et du fait d'une actualisation des quantités de travaux, les fonds initialement mobilisés ne peuvent couvrir tout le linéaire prévu. Une enveloppe additionnelle de 35 Millions (dont 30 Millions pour les travaux et 5 Millions EUR pour les imprévus), est dès lors sollicitée pour prendre en charge un tronçon de 31 km non couverts par le financement initial.

Une provision pour imprévus de 5 Millions d'euros sera mobilisée pour les variations des quantités de mise en œuvre, particulièrement pour des interventions améliorant la résilience de la route aux événements climatiques, notamment les fortes pluies récurrentes dans la zone provoquant des glissements de terrains, des enlèvements des matériaux et causant des érosions menaçant la route.