



CONSTRUCTION DE LA JONCTION FERREE KABALO - KAMINA

par A. ERNAELSTEEN

Ingénieur-chef des Services d'Exploitation des C. F. L.

Dès la fin de la dernière guerre, une jonction ferree entre les réseaux B.C.K. et C.F.L. apparut nécessaire afin de mettre à la disposition de la région du lac Tanganyika des voies de communication plus rapides.

Le tracé qui a été adopté, Kabalo - Kabongo - Kamina, a l'avantage d'améliorer, à la fois, les relations de cette région avec le port de Matadi et avec le Katanga.

Il s'est, en outre, révélé le moins coûteux parce qu'il est le plus court et aussi le plus facile du point de vue de la topographie des régions traversées. C'est ainsi que les déclivités ne dépasseront pas 12,5 0/00 et que le rayon des courbes ne sera pas inférieur à 500 mètres. Ce tracé sera ainsi le plus facile de toutes les lignes ferrées de la Colonie.

La construction de cette ligne a été décidée fin juin 1952. La section Kamina - Kabongo est construite par la Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga ; la section Kabalo - Kabongo, par la Colonie, qui en a chargé la Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains.

Cette dernière section comporte, comme principal ouvrage d'art, la traversée du fleuve Lualaba, qui se fera à une dizaine de kilomètres en amont de Kabalo, près du village de Zofu. Comme le tirant d'air de ce pont devra être suffisant pour permettre le passage des bateaux en service sur le bief Kongolo - Bukama, le tablier se trouvera à une quinzaine de mètres au-dessus du lit du fleuve et

une importante rampe d'accès y fera suite de part et d'autre. C'est l'achèvement de cet ouvrage qui conditionnera la mise en exploitation de la ligne.

Trois ponts, d'une ouverture de 3 mètres, seront aussi à construire sur les rivières Kadiabilongo, Lusanze et Lukuvu, respectivement aux cumulées km. 85,190, km. 123,600 et km. 204,372 comptées depuis Kabalo.

Afin d'économiser la main-d'œuvre indigène dans toute la mesure du possible, il fut décidé de recourir dans la plus large mesure possible à des moyens mécaniques.

Néanmoins, afin de démarrer les travaux au plus vite et, aussi, de raccorder en temps utile le chantier du pont de Zofu tant à Kabalo qu'aux gisements de matériaux nécessaires à ces travaux, les terrassements des 37 premiers kilomètres de ligne furent confiés à des tâcherons.

Les travaux de terrassement du km. 37 au km. 250, qui sont tous adjugés et déjà en cours, seront exécutés exclusivement à l'aide d'engins mécaniques.

Le cube total des terrassements (remblai + déblai) de la section Kabalo - Kabongo se montera à environ 2.250.000 mètres cubes, dont 350.000 mètres cubes pour les rampes du pont de Zofu ; les déblais dans la roche représentent environ 76.000 mètres cubes.

A ce jour, il reste à adjuger les travaux du pont de Zofu ainsi que ceux des culées des trois ponts de 30 mètres ; ce sera chose faite incessamment.