

UJICA
532
61.6
SDF
BRARY

République du Zaïre

ETUDE DE FAISABILITE SUR LE PROJET
DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE
FERROVIAIRE DE KISENSO-KIMBANSEKE

《RUCUEIL DE PLANS D'AVANT-PROJET》

JICA LIBRARY

J 1127496 (6)

J. I. C. A Agence Japonaise de Coopération Internationale

TABLE DES MATIERES

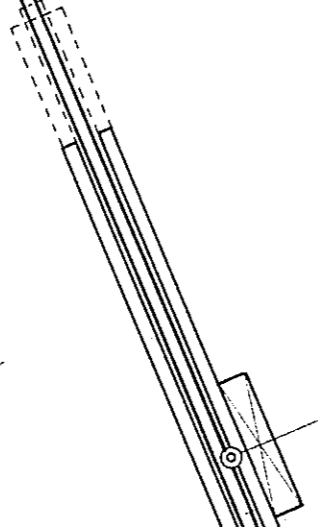
- Fig. 1 Plan du tracé de la ligne Kisenso~Kimbanseke (1)
- Fig. 2 Plan du tracé de la ligne Kisenso~Kimbanseke (2)
- Fig. 3 Section en long de la ligne Kisenso~Kimbanseke
- Fig. 4 Pont sur la rivière de Ndjili
- Fig. 5 Poutre métallique du pont sur la rivière Ndjili
- Fig. 6 Poutre en béton armé pour le passage supérieur
- Fig. 7 Pilier du pont (pont sur la rivière Ndjili, passage supérieur)
- Fig. 8 Butée du pont
- Fig. 9 Passage supérieur routier de l'Avenue Mama Mobutu
- Fig.10 Section du dalot
- Fig.11 Mur de clôture
- Fig.12 Section standard du déblai et du remblai
- Fig.13 Plan du bâtiment de la Gare de Kimbanseke-Ouest
- Fig.14 Vue avant et section de la Gare de Kimbanseke-Ouest
- Fig.15.1 Plan de la voie à la Nouvelle Gare de Lemba
- Fig.15.2 Plan de la voie à la Gare de Kimbanseke-Ouest
- Fig.15.3 Plan de la voie à la Gare de Kimbansele-Est

- Fig:A-1 Plan de référence pour le programme d'expropriation (1)
- Fig:A-2 Plan de référence pour le programme d'expropriation (2)
- Fig:A-3 Plan comparatif (1) : Plan de la voie de raccordement à la ligne principale
- Fig:A-4 Plan comparatif (2) : Plan de la voie de raccordement à la ligne principale
- Fig:A-5 Plan comparatif (3) : Plan de la voie de raccordement à la ligne principale



1127496 [6]

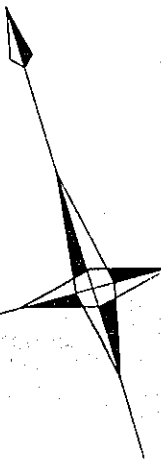
VERS KIN-EST

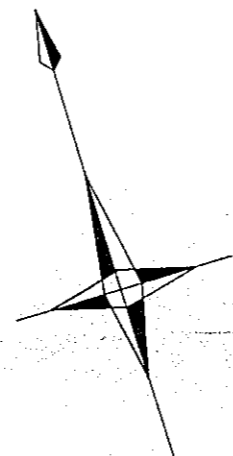


DÉBUT DE PROJET
NOUVELLE GARE LEMBA
0 km 000 m 00
(Point d'origine MATADI 352 km 038 m 00)

R = 1470.6 m
I.A. = 12° 30' 39"
T.L. = 161.198 m
C.L. = 321.113 m

I.P.-14





LEGENDE

- Zones d'habitat
- Institutions et zones industrielles
- Palmeraies
- Forêts et savanes boisées
- Zones vertes et terrains vagues
- Rapides
- Marais
- Arrachement de terrain
- Erosion/pente vers le haut
- Route macadamisée
- Route secondaire
- Chemin secondaire
- Chemin de fer à voie simple
- Chemin de fer à voie multiple
- Ligne électrique
- Ligne téléphonique
- Pipe Line
- Caniveau
- Boulevard projeté
- Repères trigonométriques
- Repères de nivellement
- Nom de collectivité

R = 1470.6 m
I.A = 12°30'39"
T.L = 161.198 m
C.L = 321.113 m

IP-1 4

428.570

Point de raccordement
0 km 556 m 00

0 km 591 m 00

B.T.C. = 0 km 662 m 00

NIVEAU 5 %

R = 350 m
I.A = 81°05'56"
T.L = 299.45 m
C.L = 495.41 m
T.C.L = 71.00 m

7

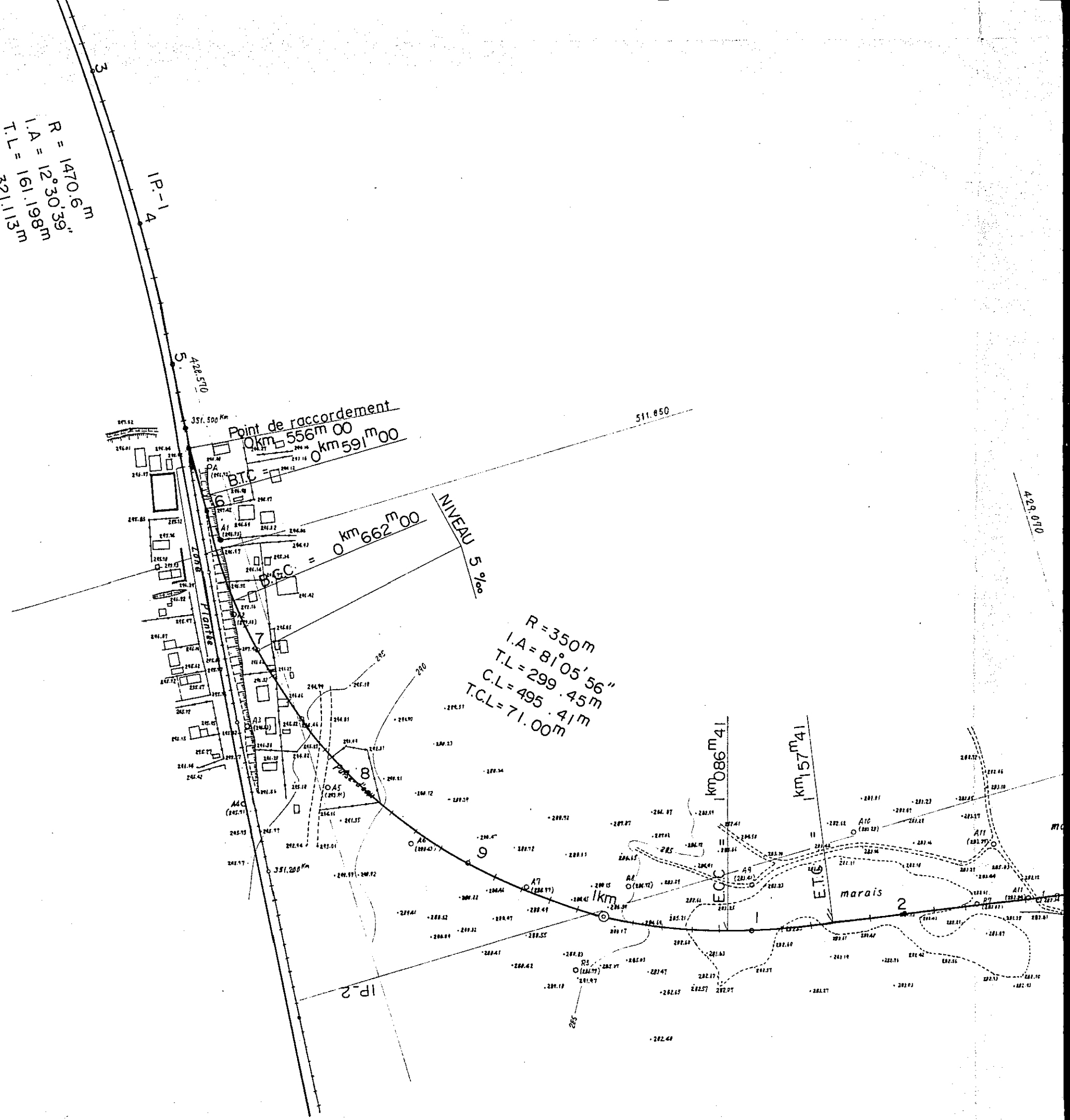
8

IP-2

1 km 086 m 41

1 km 57 m 41

marais



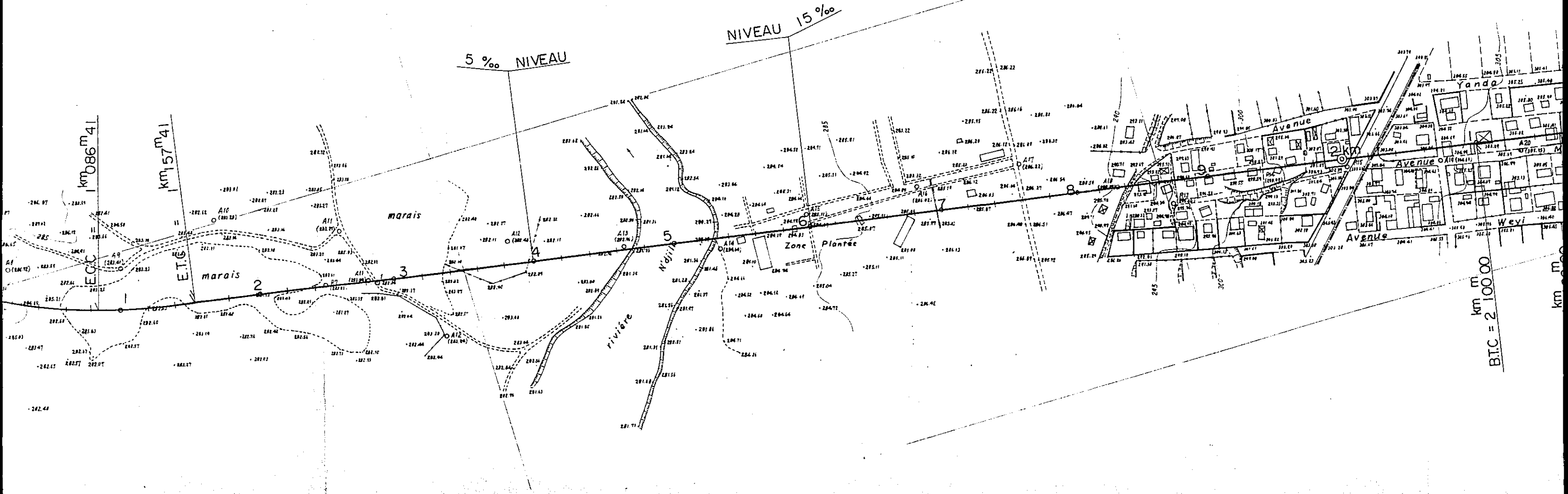
511.850

429.570

429.070

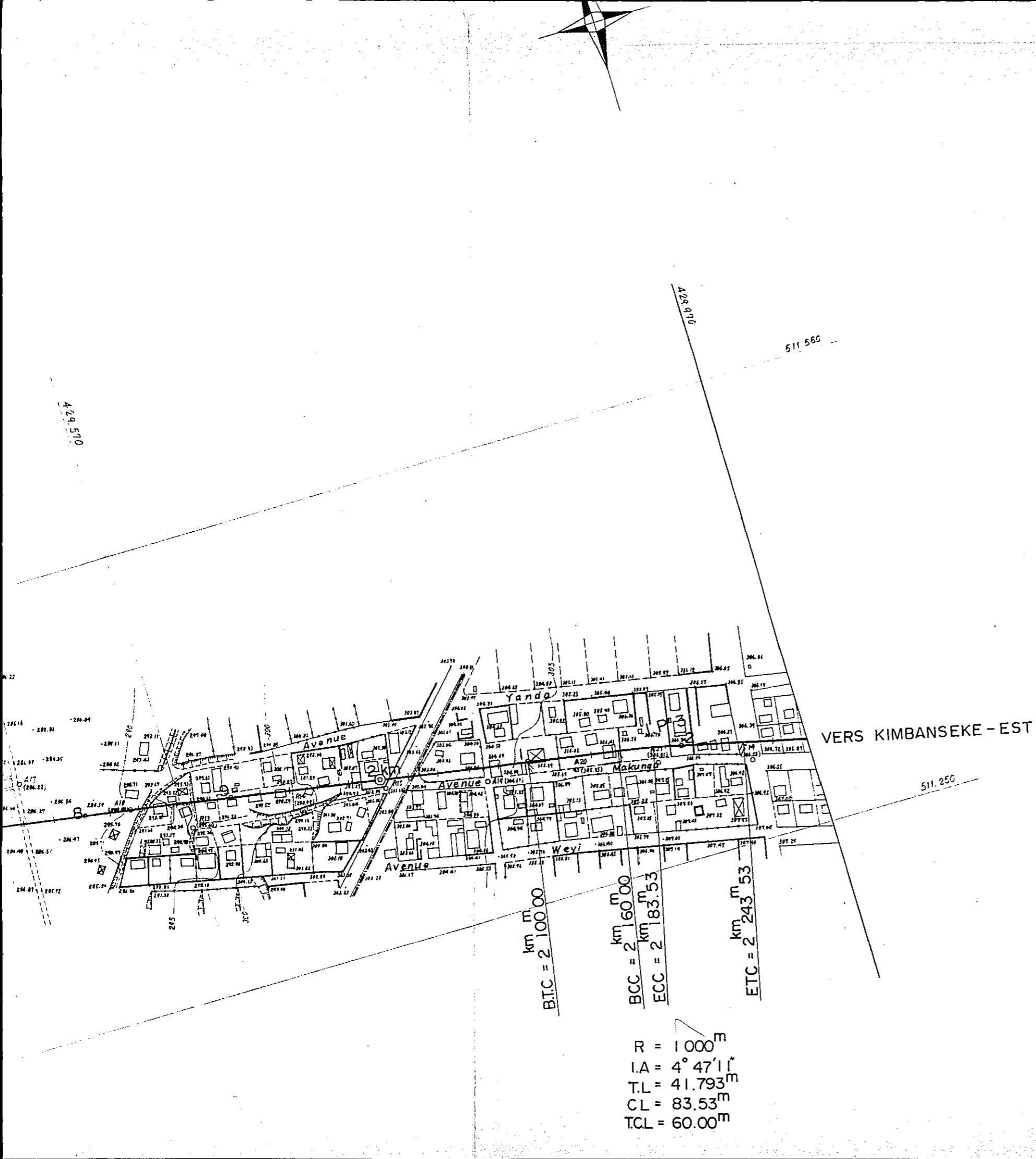
5 ‰ NIVEAU

NIVEAU 15 ‰



BTC = 2 100.00

- Erosion (pointe vers le haut) >>>>>>>>
- Route macadamisée ————
- Route secondaire = = = =
- Chemin secondaire - - - -
- Chemin de fer à voie simple ————
- Chemin de fer à voie multiple ————
- Ligne électrique ————
- Ligne téléphonique ————
- Pipe Line ————
- Caniveau ————
- Boulevard projeté = = = =
- Repères trigonométriques △ ○
- Repères de nivellement *
- Nom de collectivité Ndoiq
- Limite de zone ————
- Cimetière [Symbol]
- Cultures [Symbol]



| | |
|---|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan du tracé de la ligne Kisenso~Kimbanseke (1) |
| ECHELLE | 1 : 2 500 |
| NO. PLAN | Fig. 1 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A.) | |

VERS KIN-EST



R = 700^m
I.A = 13°50'27"
T.L = 84.962^m
C.L = 169.098^m
T.C.L = 75.00^m

B.T.C. = 2 km 815 m 00

B.C.C. = 2 km 890 00

E.C.C. = 2 km 984 m 098

E.T.C. = 3 km 659 m 098

Cmetiere

5 ‰ NIVEA

15 ‰
5 ‰

3

4

5

6

7

8

9

3 km

2

R = 700^m
I.A = 13°50'27"
T.L = 84.962^m
C.L = 169.098^m
T.C.L = 75.00^m

B.T.C = 2 km 815^m 00

B.C.C = 2 km 890^m 00

E.C.C = 2 km 984^m 098

E.T.C = 3 km 659^m 098

5 ‰ NIVEAU

15 ‰
5 ‰

Cmetiere

LOMBO

SAVUVU

AVENUE DE MOBA

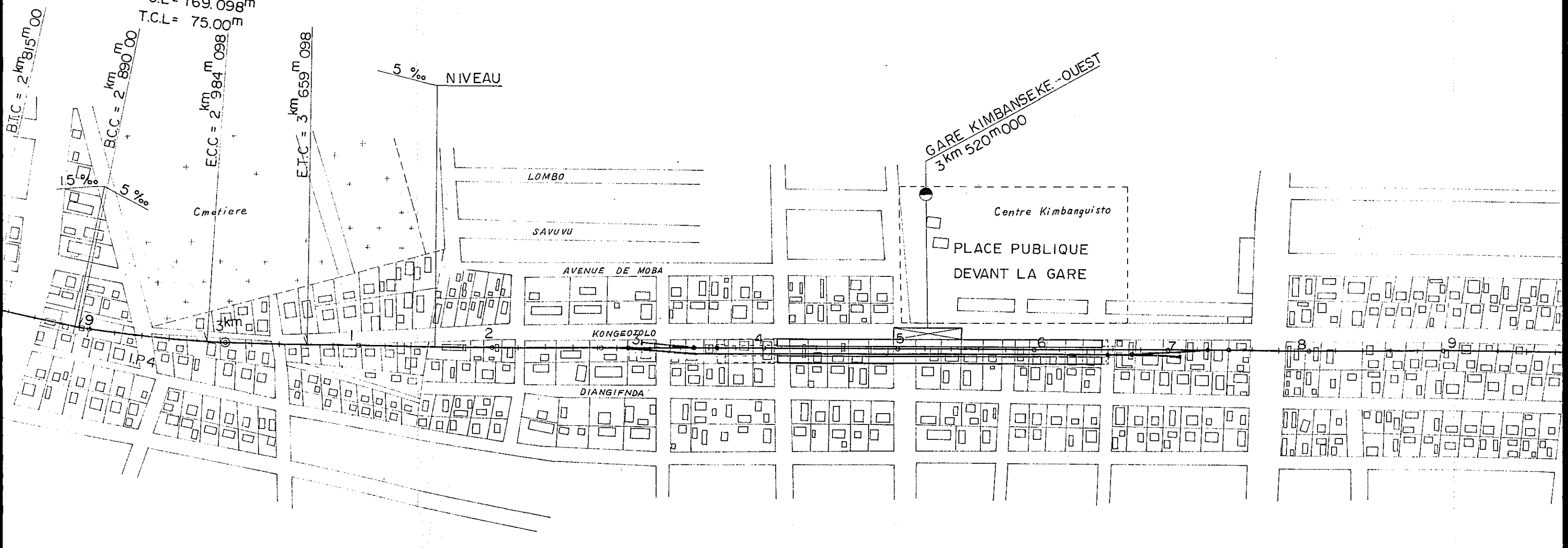
GARE KIMBANSEKE. -OUEST
3 km 520^m 000

Centre Kimbanguisto

PLACE PUBLIQUE
DEVANT LA GARE

KONGEOTOLO

DIANGIFENDA



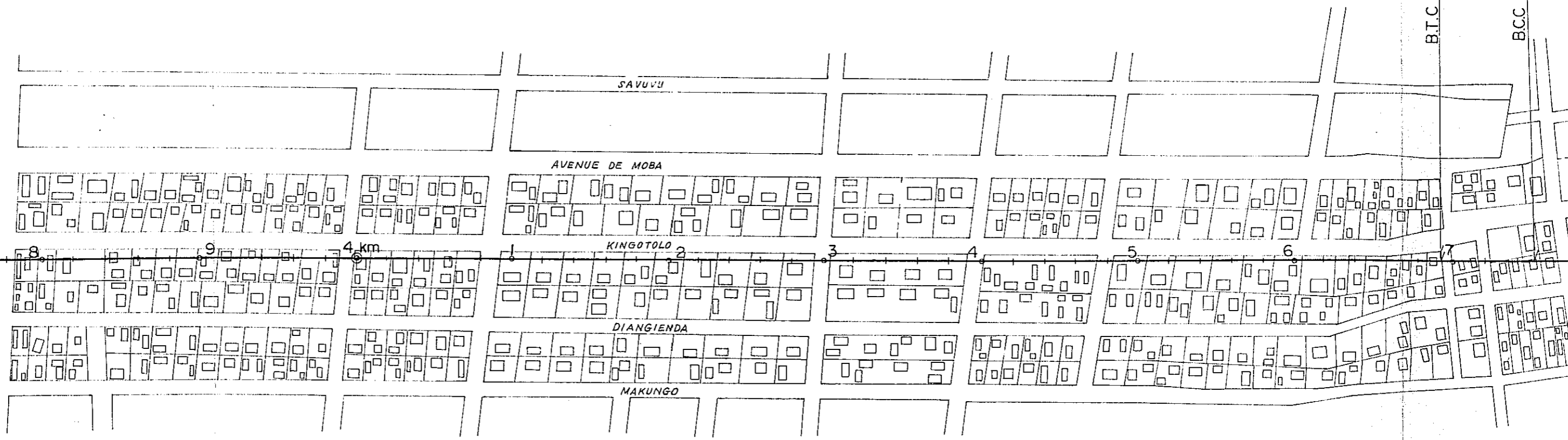
EST

quisto

E

E

7



B.T.C = 4 km² 692 m⁰⁰

B.C.C = 4 km² 752 m⁰⁰

L.
T.
C.
T.



R = 1 000^m
I.A = 11° 21' 55"
T.L = 99.507^m
C.L = 198.362^m
T.C.L = 60.00^m

B.T.C = 4^{km} 692^m 00

B.C.C = 4^{km} 752^m 00

E.C.C = 4^{km} 890^m 362

E.T.C = 4^{km} 950^m 362

GARE KIMBANSEKE - EST
5 km 400^m 00

PLACE PUBLIQUE
DEVANT LA GARE

EGLISE
ST FREDL
RIC

MANGO

MAKE

MANGELE

NASUNDI

KIMDAKASA

I.P 5

5 km

2

5

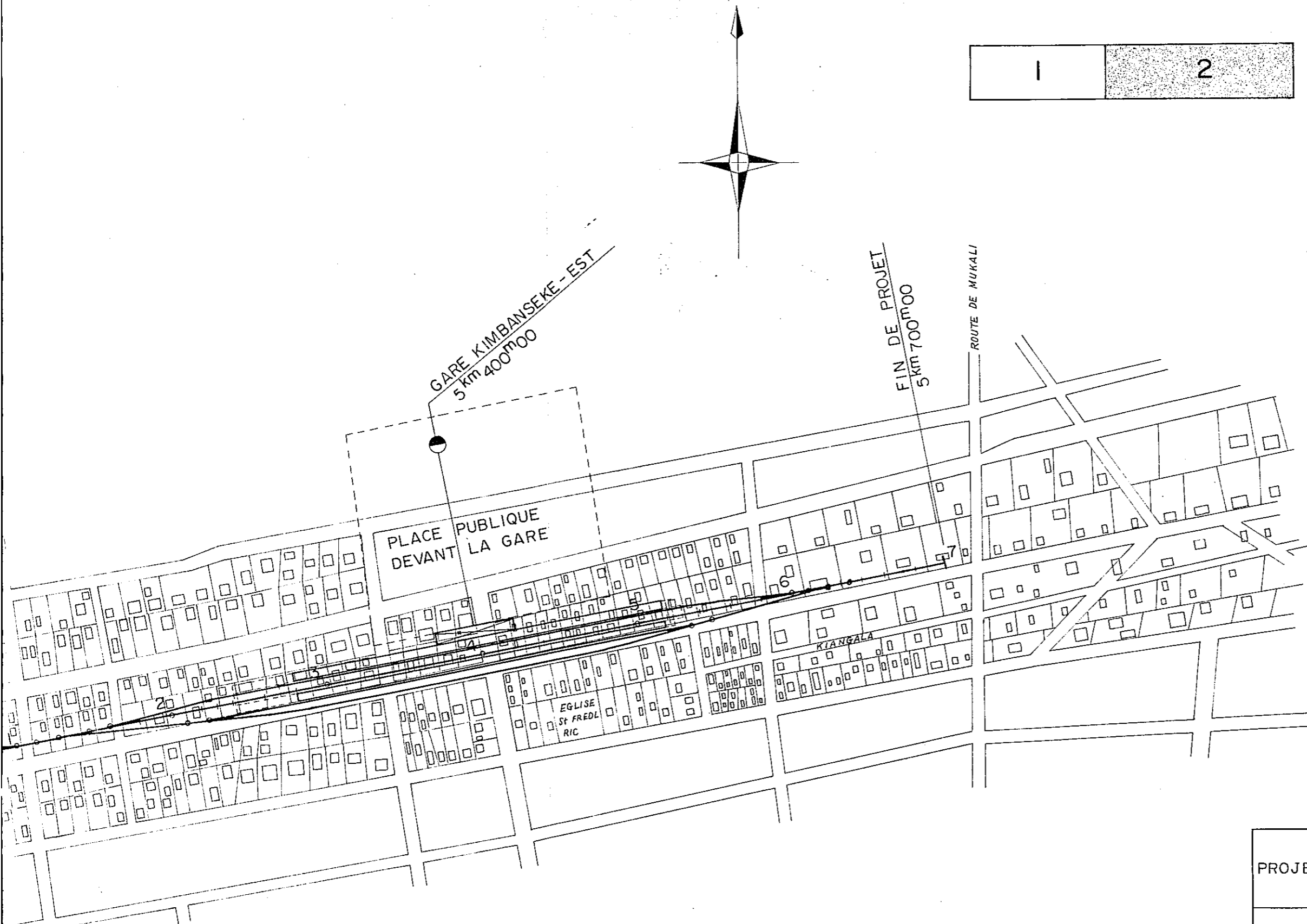
6

7

8

9





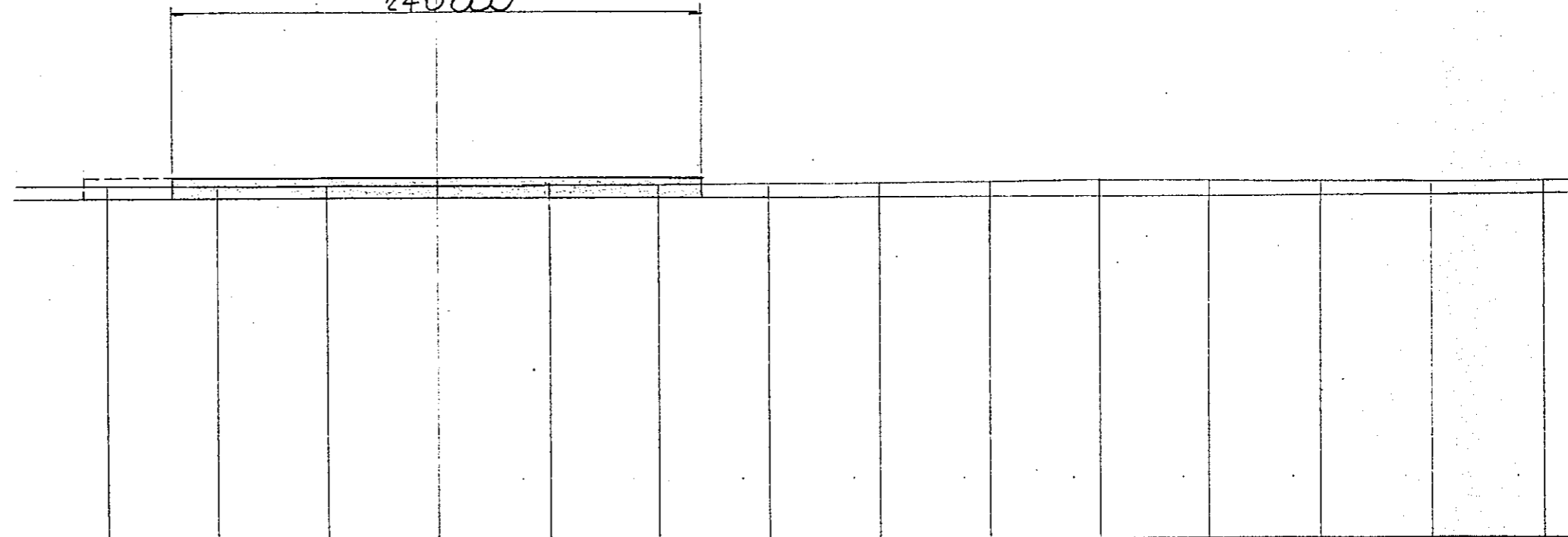
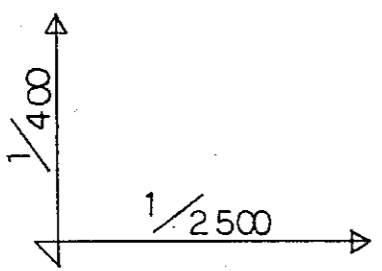
LEGENDE

- Zones d'habitat
- Institutions et zones industrielles
- Palmeraies
- Forêts et savanes boisées
- Zones vertes et terrains vagues
- Rapides
- Marais
- Arrachement de terrain
- Erosion (pointe vers le haut)
- Route macadamisée
- Route secondaire
- Chemin secondaire
- Chemin de fer à voie simple
- Chemin de fer à voie multiple
- Ligne électrique
- Ligne téléphonique
- Pipe Line
- Caniveau
- Boulevard projeté
- Repères trigonométriques
- Repères de nivellement
- Nom de collectivité **Ndolq**
- Limite de zone
- Cimetière
- Cultures

| | |
|---|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan du tracé de la ligne Kisenso~Kimbanseke (2) |
| ECHELLE | 1:2500 |
| NO. PLAN | Fig. 2 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J. I. C. A) | |

DÉBUT DE PROJET
 NOUVELLE GARE LEMBA
 0^m 000^m 000
 (POINT D'ORIGINE MATADI)
 352^{km} 038^m 000

240 000



PLAN DE COMPARAISON=270.00

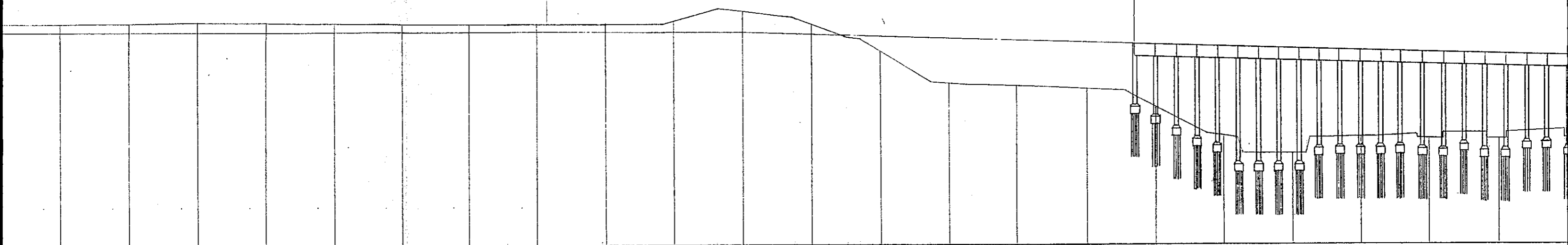
| | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---------|---------|---------|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| PENTES ET RAMPES | NIVEAU | | | | | | | | | | | | |
| COTES DU PROJET | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 |
| NIVEAU DE REMBLAI | | | | | | | | | | | | | |
| NIVEAU DE DÉBLAI | | | | | 0.958 | 0.988 | 1.048 | 1.078 | 1.128 | 1.188 | 1.188 | 1.068 | 1.028 |
| COTES DU TERRAIN NATUREL | 295.78 | 295.78 | 295.78 | 295.78 | 295.78 | 295.81 | 295.87 | 295.90 | 295.95 | 296.01 | 296.01 | 295.89 | 295.85 |
| DISTANCES CUMULEES | | | | 0 ^m 0 | | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | 5 |
| ALIGNEMENTS ET COURBES | | | | | | | | | | | | | |

B.T.

POINT DE RACCORDEMENT
0^k556^m000

DÉBUT D'OUVRAGE DE PONT
0^km985^m000

565 000
32 × 15 000 = 480 000



NIVEAU

294.822

5‰

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.822 | 294.572 | 294.322 | 294.072 | 293.822 | 293.572 | 293.322 | 293.072 | 292.822 | 292.572 | 292.322 | 292.072 |
| | | | | | | | | | | | | | 1.832 | 5.302 | 5.312 | 5.462 | | | | | | |
| 1.078 | 1.128 | 1.188 | 1.188 | 1.068 | 1.028 | 1.008 | 0.958 | 0.818 | 1.248 | 2.318 | 0.788 | | | | | | | | | | | |
| 295.90 | 295.95 | 296.01 | 296.01 | 295.89 | 295.85 | 295.83 | 295.78 | 295.64 | 296.07 | 297.14 | 295.36 | | 292.49 | 288.77 | 288.51 | 288.11 | 286.04 | 282.73 | 280.52 | 282.51 | 282.63 | 282.60 |
| 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | | 9 | | 1 ^k 0 | | 1 | | 2 | | |

B.T.C. 0^k591^m000

B.C.C. = 0^k662^m000

R = 350

E.C.C. = 1^k086^m410

E.T.C. 1^k157^m410

DÉBUT D'OUVRAGE DE PONT
0 Km 985^m 000

RIVIÈRE N'DJIRI
1 Km 500^m 000
FIN D'OUVRAGE DE PONT
1 Km 550^m 000

BOULEVARD
2 Km 015^m 000

565 000
32 x 15 000 = 480 000
2 x 35 000 = 70 000 15 000

5‰ Niveau

5‰

291.322
NIVEAU
291.322

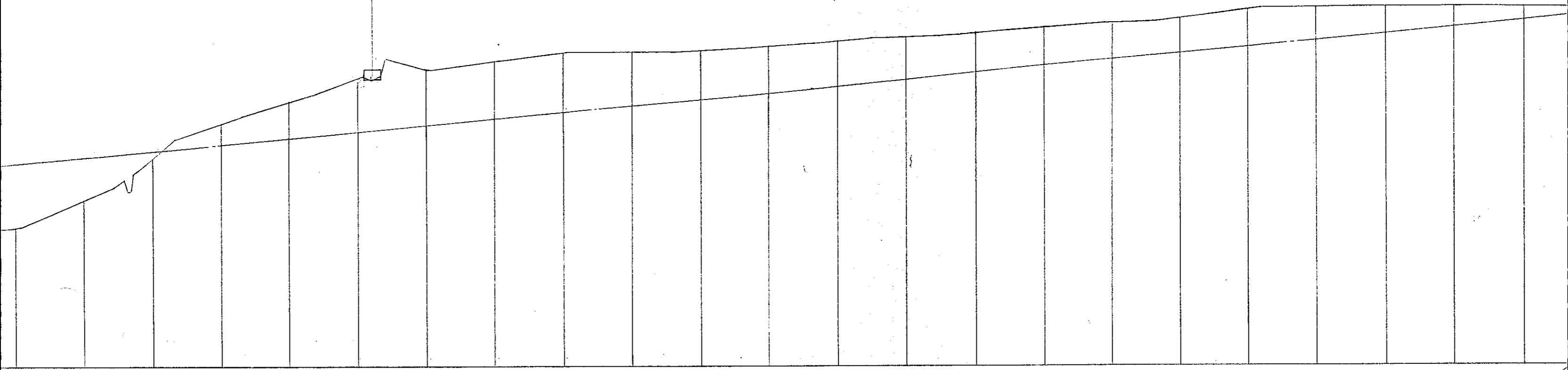
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------|--------|
| 293.572 | 293.322 | 293.072 | 292.822 | 292.572 | 292.322 | 292.072 | 291.822 | 291.572 | 291.322 | 291.322 | 291.322 | 291.322 | 292.072 | 292.822 | 293.572 | 294.322 | 295.072 | 295.822 | 296.572 | 297.322 | 298.072 | |
| 5.462 | | | | | | | | | | | 6.792 | 6.492 | 7.122 | 7.262 | 7.312 | 4.973 | 0.622 | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 288.11 | 286.04 | 282.73 | 280.52 | 282.51 | 282.63 | 282.60 | 282.84 | 282.94 | 282.90 | 282.95 | 281.18 | 284.53 | 284.83 | 284.95 | 285.56 | 286.26 | 289.35 | 294.45 | 298.45 | 300.84 | 303.63 | 304.84 |
| 1 ^o | | | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | | 9 | | 2 ^o | |

E.T.C. = 1^o 157^m 410

E.C.C. = 1^o 086^m 410

B.C
B.T.C. = 2^o 10

BOULEVARD MAMA MOBUTU
 2^{km} 015^m ∞∞

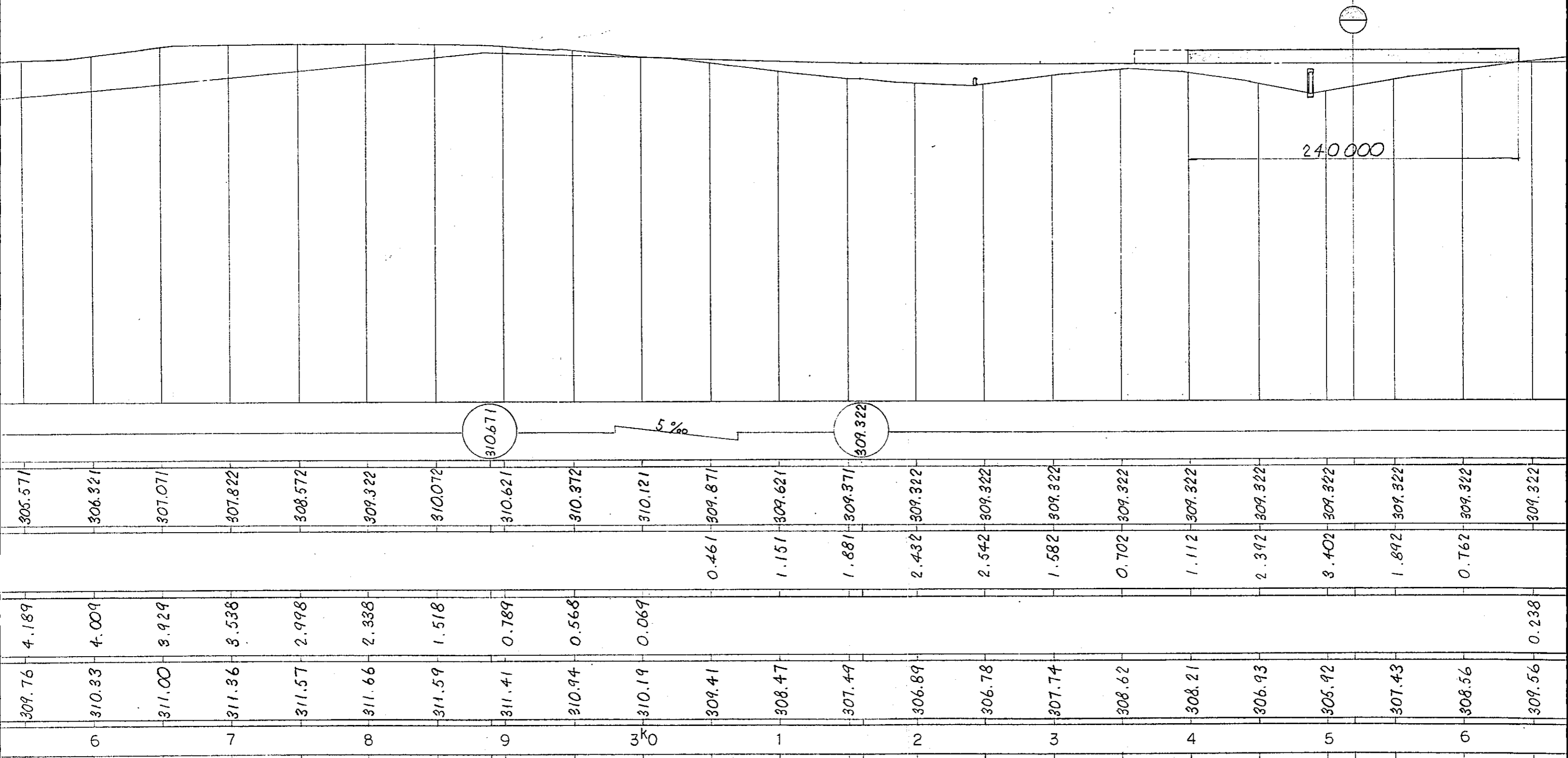


15 ‰

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 286.26 | 289.35 | 294.45 | 298.45 | 300.84 | 303.63 | 304.84 | 305.46 | 306.53 | 306.58 | 306.77 | 307.28 | 307.75 | 308.22 | 308.70 | 309.25 | 309.76 | 310.33 | 311.00 | 311.36 | 311.57 | 311.66 | 311.59 |
| 7.312 | 4.973 | 0.622 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 293.572 | 294.322 | 295.072 | 295.822 | 296.572 | 297.322 | 298.072 | 298.822 | 299.572 | 300.322 | 301.072 | 301.822 | 302.572 | 303.321 | 304.071 | 304.821 | 305.571 | 306.321 | 307.071 | 307.822 | 308.572 | 309.322 | 310.072 |
| 8 | | | 9 | | 2K0 | | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | |

B.C.C - 2^{km} 160^m ∞∞ E.C.C - 2^{km} 183^m 530
 B.T.C - 2^{km} 100^m ∞∞ R=1000 E.T.C - 2^{km} 243^m 530
 B.T.C - 2^{km} 815^m ∞∞ B.C.C - 2^{km} 8

GARE KIMBANSEKE-OUEST
3 Km 520^m 000

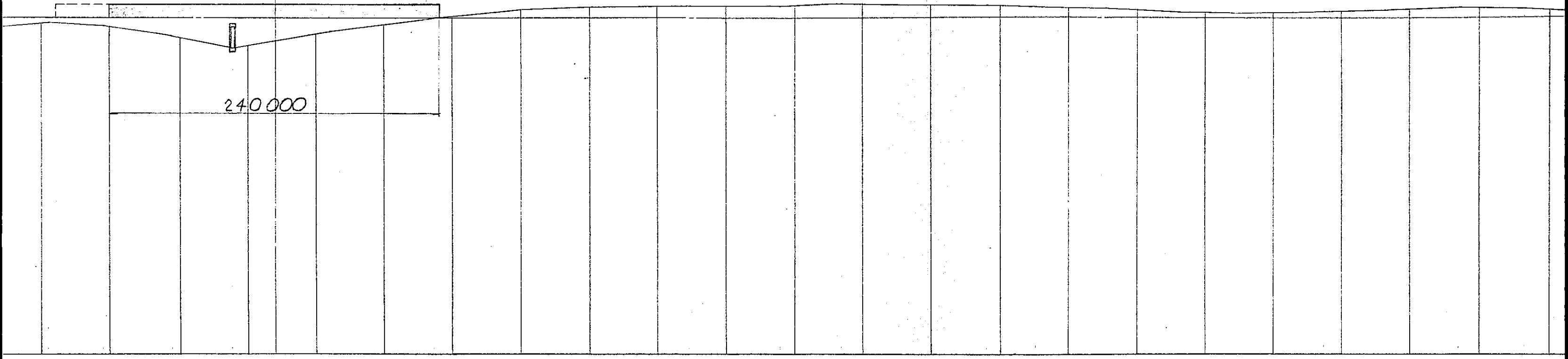


B.T.C = 2 Km 815^m 000 R=700 E.T.C = 3 Km 059^m 098
 B.C.C = 2 Km 890^m 000 E.C.C = 2 Km 984^m 098

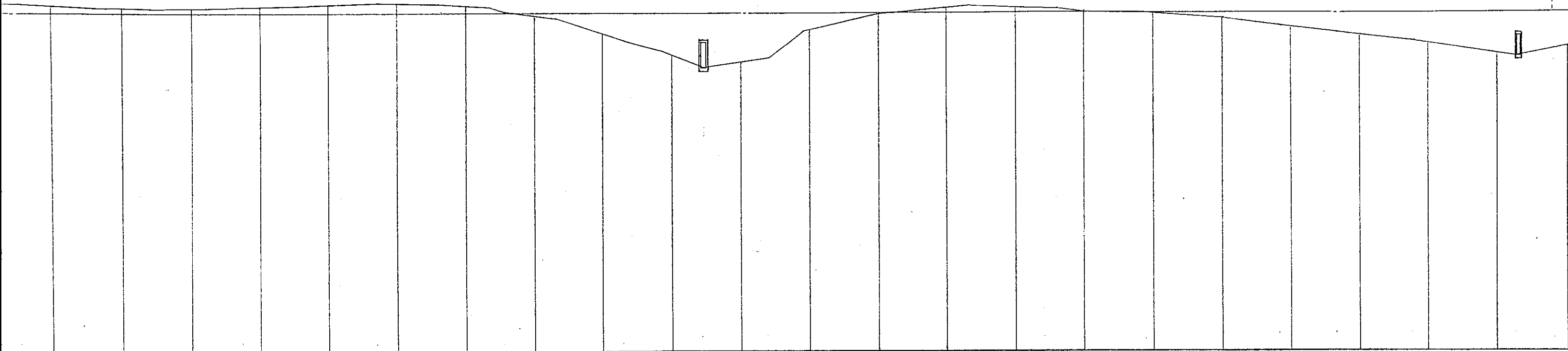
GARE KIMBANSEKE-QUEST
 3 km 520 m



240 000



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| 0.702 | 1.112 | 2.392 | 3.402 | 1.892 | 0.762 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | |
| 308.62 | 308.21 | 306.93 | 305.92 | 307.43 | 308.56 | 309.56 | 310.40 | 310.63 | 310.60 | 310.58 | 310.63 | 310.79 | 310.76 | 310.62 | 310.43 | 310.19 | 309.91 | 309.92 | 310.10 | 310.33 | 310.50 | 310.11 |
| 4 | | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | | 9 | 40 | | 1 | 2 | | 3 | | 4 | | | |
| | | | | | | 0.238 | 1.078 | 1.308 | 1.278 | 1.258 | 1.308 | 1.468 | 1.438 | 1.298 | 1.108 | 0.868 | 0.588 | 0.598 | 0.778 | 1.008 | 1.178 | 0.788 |



NIVEAU

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 |
| | | | | | 0.452 | 2.612 | 5.052 | 5.242 | 1.932 | 0.102 | | 0.002 | 0.162 | 0.742 | 1.652 | 2.622 | 3.612 | 4.962 | 4.912 | | | | |
| 310.19 | 309.91 | 309.92 | 310.10 | 310.33 | 310.50 | 310.11 | 308.87 | 306.71 | 304.27 | 304.08 | 307.39 | 309.22 | 309.83 | 309.94 | 309.32 | 309.16 | 308.58 | 307.67 | 306.70 | 305.71 | 304.36 | 305.11 | 308.27 |
| 0.868 | 0.588 | 0.598 | 0.778 | 1.008 | 1.178 | 0.788 | | | | | | 0.508 | 0.618 | | | | | | | | | | |
| 2 | | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | | 9 | | 5 ^{K0} | | 1 | | 2 | | |

B.T.C = 4^{KM} 692^M 000

R = 1000

E.T.C = 4^{KM} 950^M 362

B.C.C = 4^{KM} 752^M 000

E.C.C = 4^K 890^M 362

GARE KIMBANSEKE-EST
5 km 400 m 000

FIN DE PROJET
5 km 700 m 000

240 000

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 0.162 | 0.742 | 1.652 | 2.622 | 3.612 | 4.962 | 4.212 | 2.692 | 1.832 | 1.352 | 1.032 | 1.102 | 1.212 | 1.222 | 1.122 | 0.852 | | | | | | |
| 309.16 | 308.58 | 307.67 | 306.70 | 305.71 | 304.36 | 305.11 | 306.63 | 307.49 | 307.97 | 308.29 | 308.22 | 308.11 | 308.10 | 308.20 | 308.47 | 308.79 | 308.92 | 309.27 | 309.18 | 309.34 | |
| 5 ^{km} 0 | | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | | 9 | | | |
| 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 |

E.T.C = 4 km 950 m 362

390 m 362

DE PROJET
700⁰⁰⁰

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

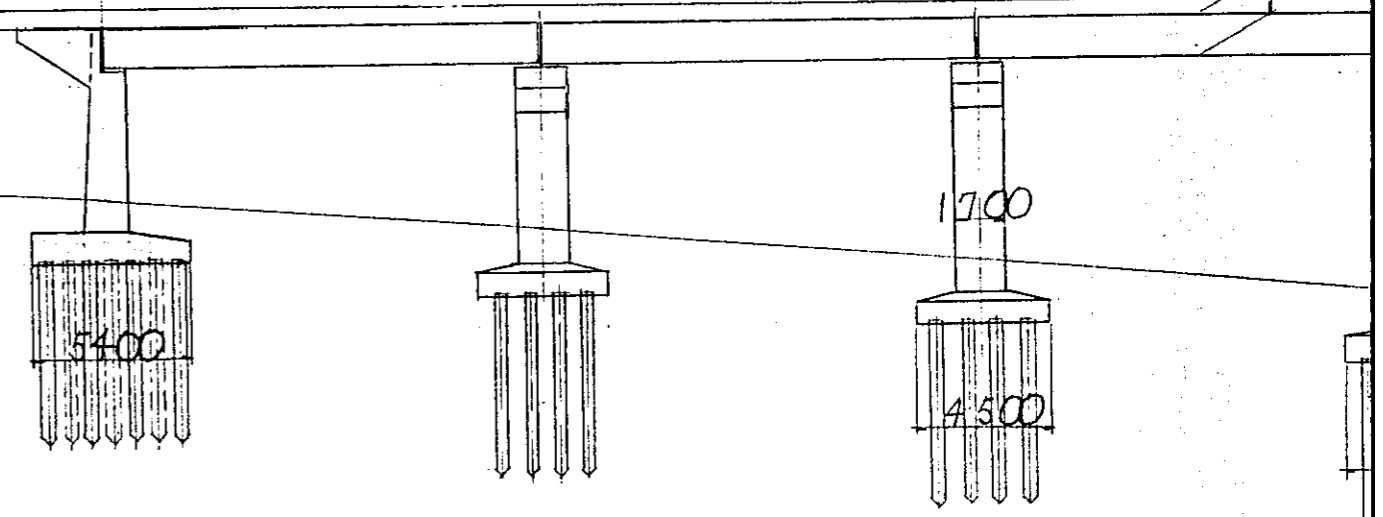
| | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 | 309.322 |
| 308.79 | 308.92 | 309.27 | 309.18 | 309.34 |
| | 0 | | 0 | |

| | |
|--|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Section en long de la ligne Kisenso~ Kimbanseke |
| EHELLE | 1:2500 |
| NO. PLAN | Fig. 3 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A.) | |

DÉBUT D'OUVRAGE DE PONT
0 km 985 m 000

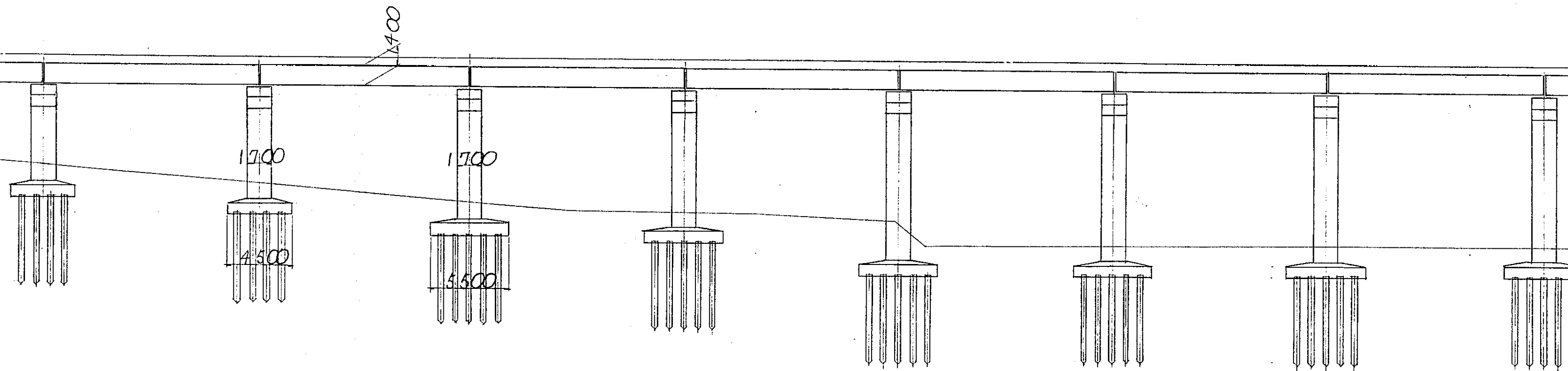
HAUTEUR DE LA VOIE

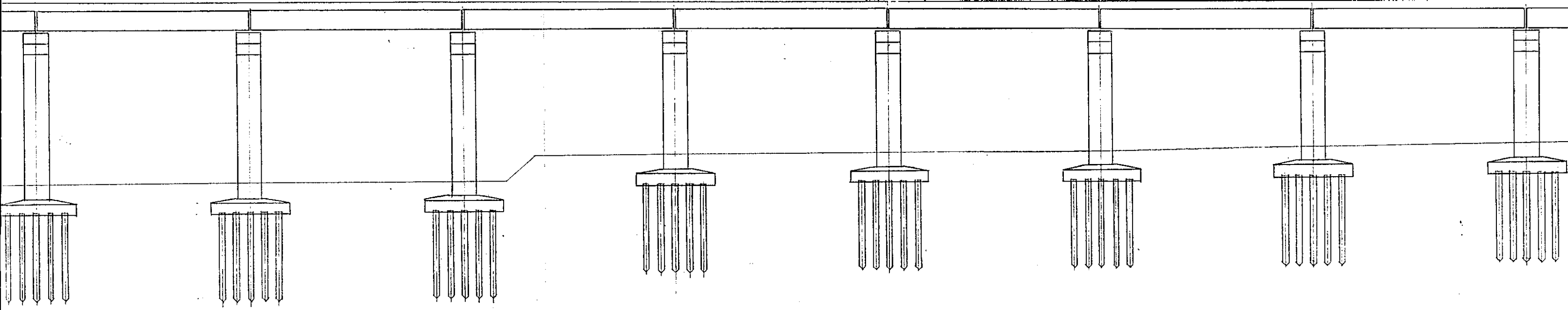
NIVEAU DU SOL



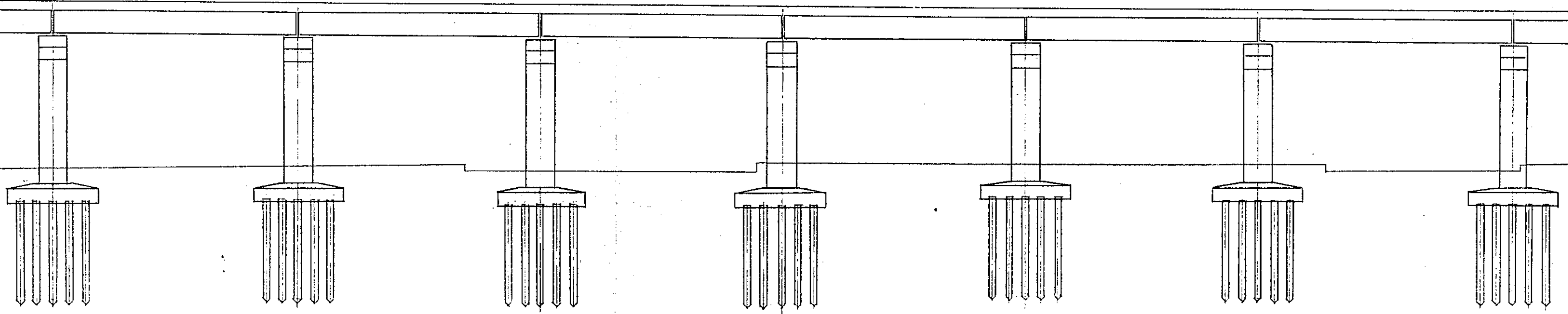
PLAN DE COMPARAISON - 270.00

AGE DE PONT
5 m 000

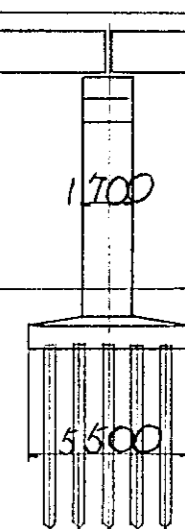
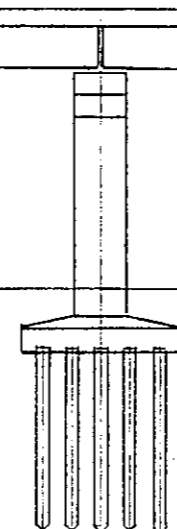
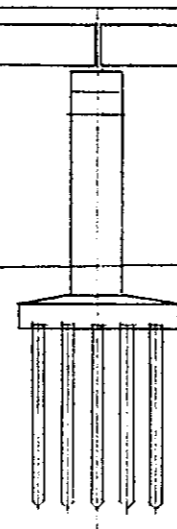
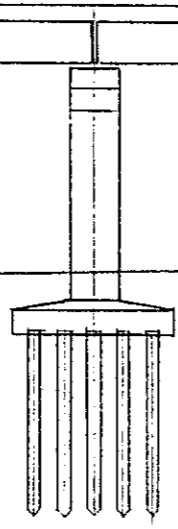
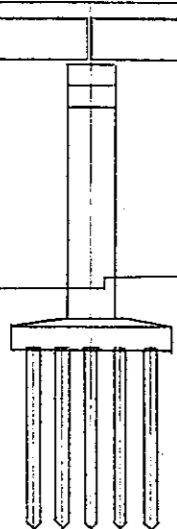
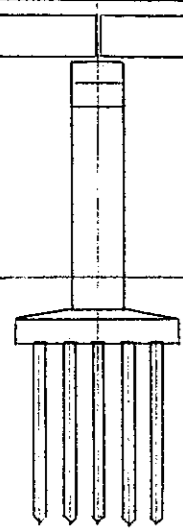




$$32 \times 15000 = 480000$$

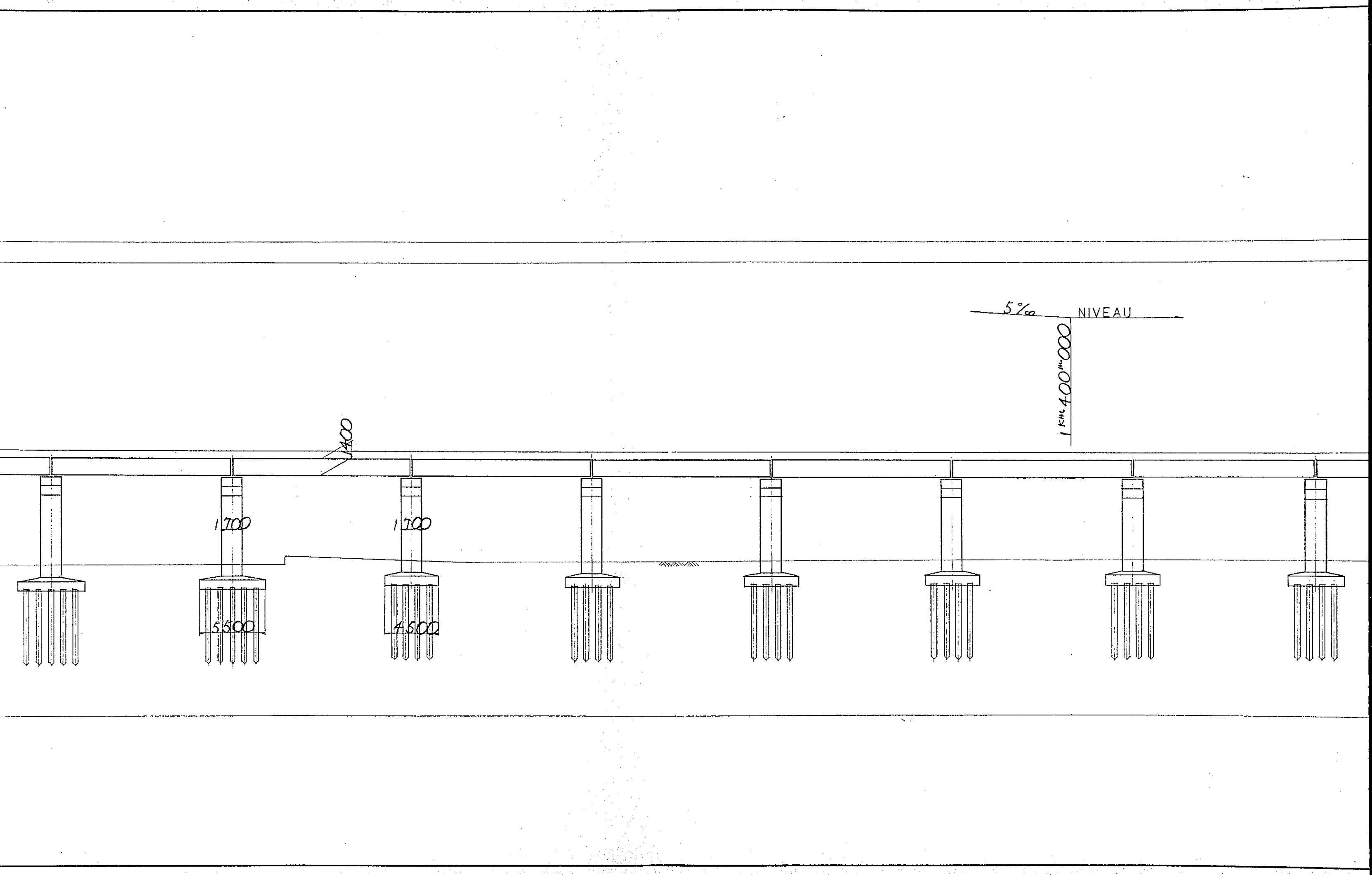


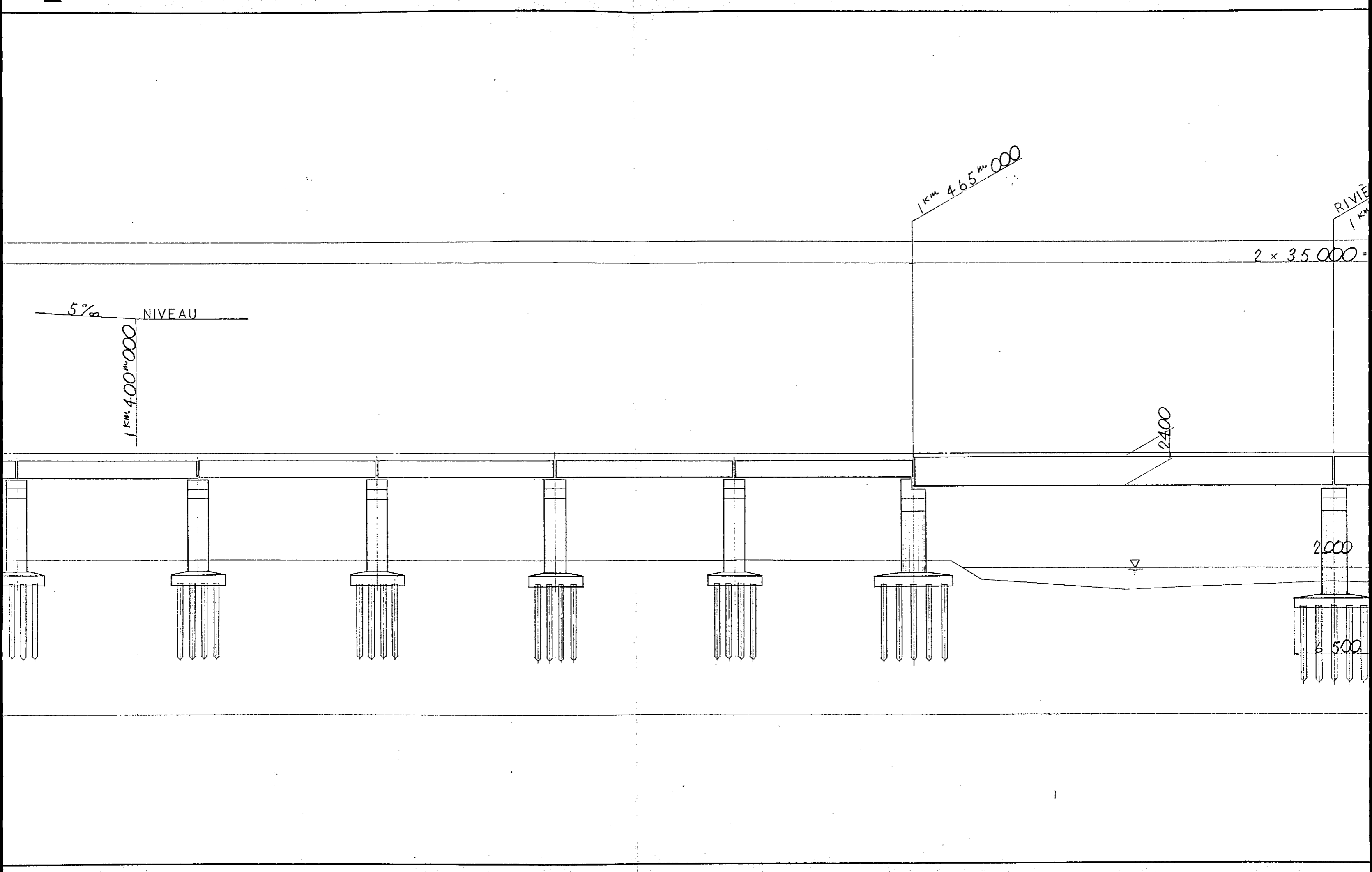
565 000

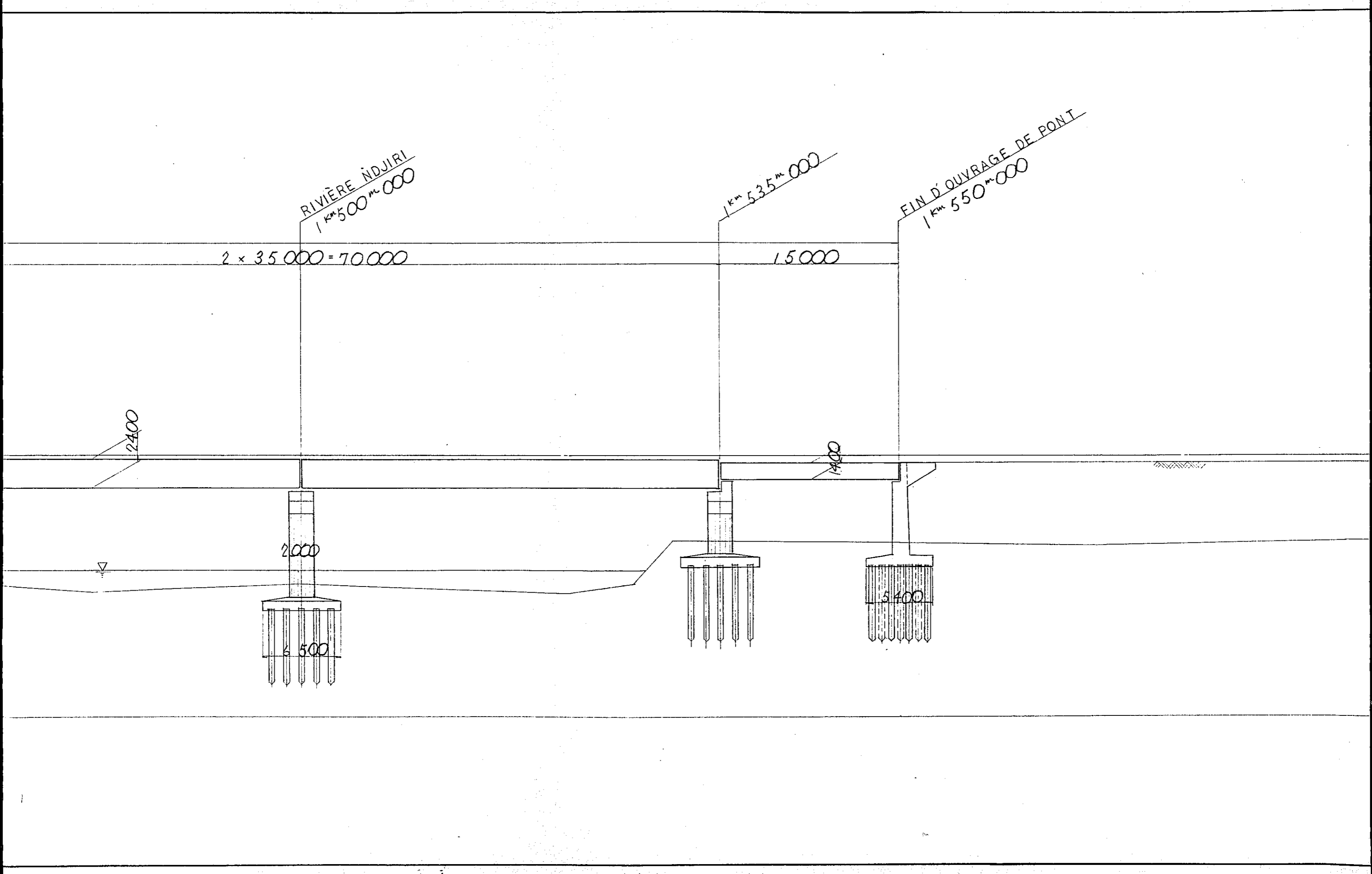


1400



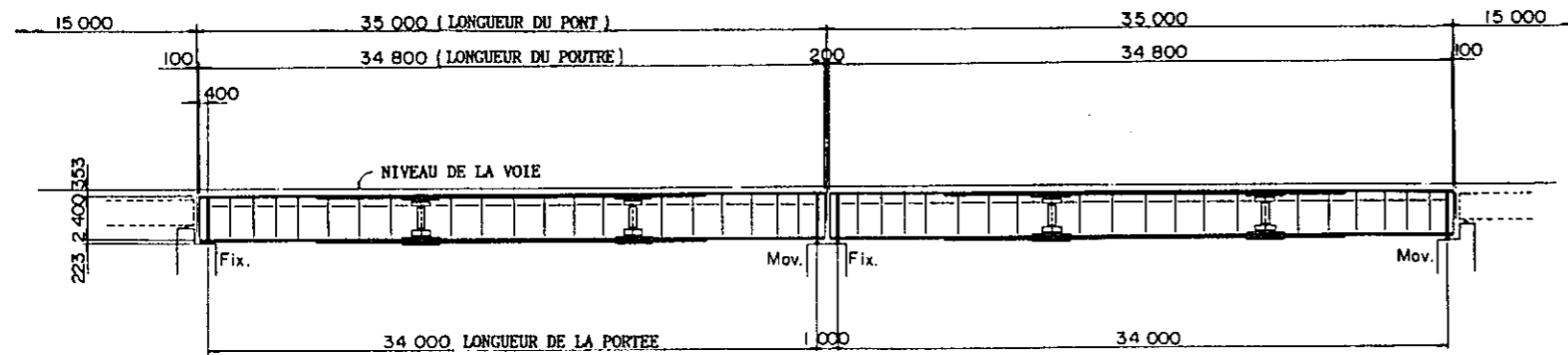




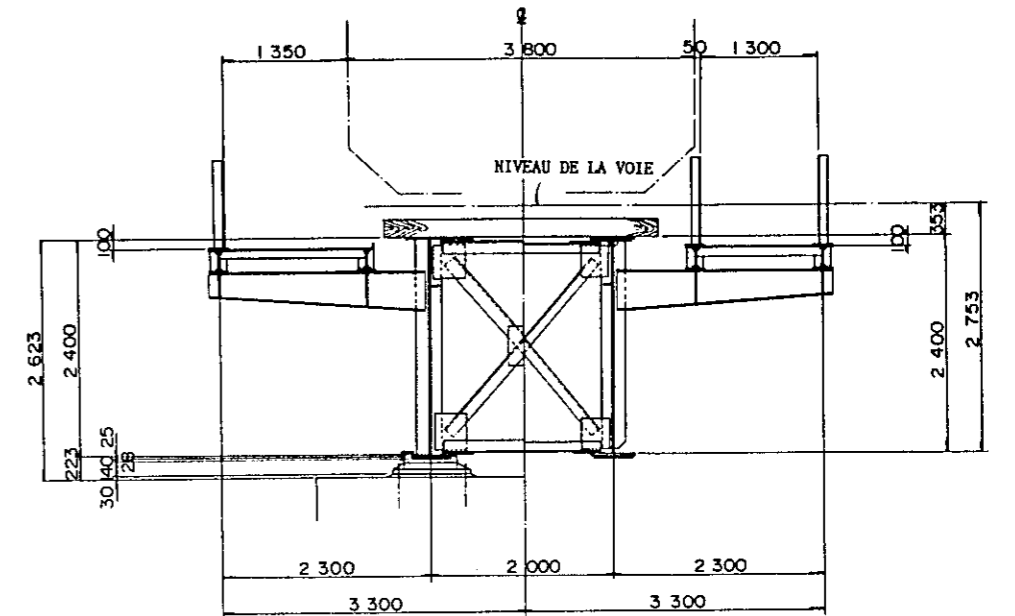


| | |
|---|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Pont sur la rivière de Ndjili |
| EHELLE | 1 : 2500 |
| NO. PLAN | Fig. 4 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |

ELEVATION ECHELLE = 1:400

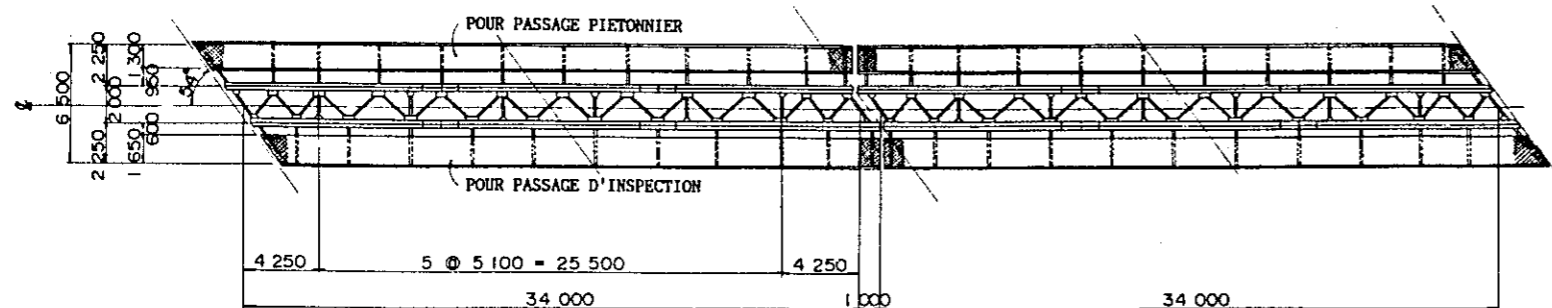


SECTION



0 1 000 3 000 5 000
ECHELLE

PLAN ECHELLE = 1:400



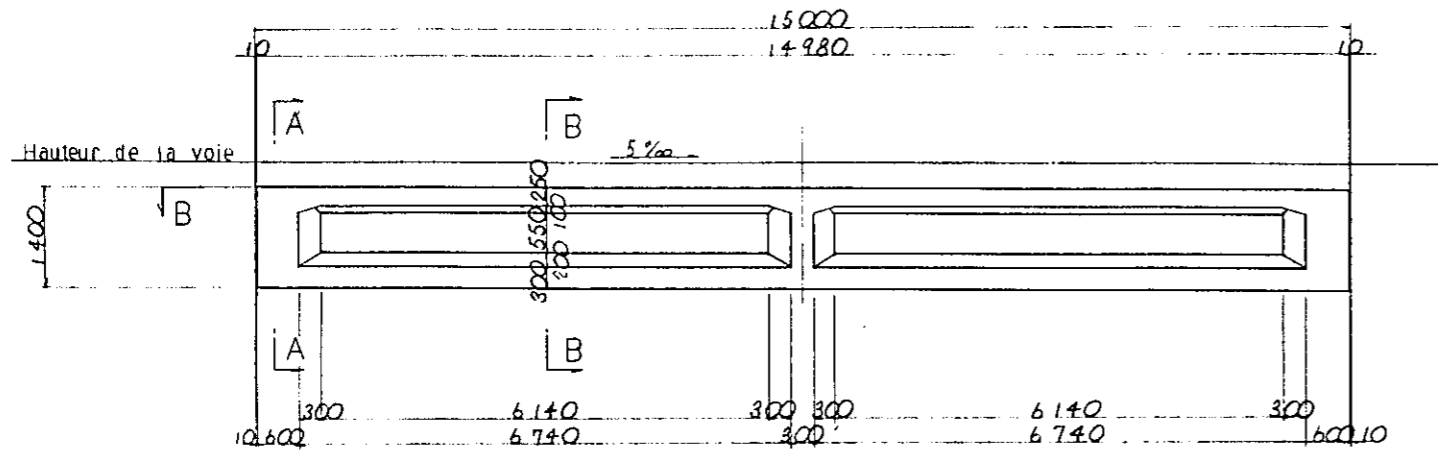
POIDS DE TOLE

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| Structure principale | = 58,3 (116,6) |
| Support | = 1,2 (2,4) |
| Passage piétonnier | |
| Passage pour inspection | = 10,2 |
| TOTAL | = 69,7 (139,4) tonnes |

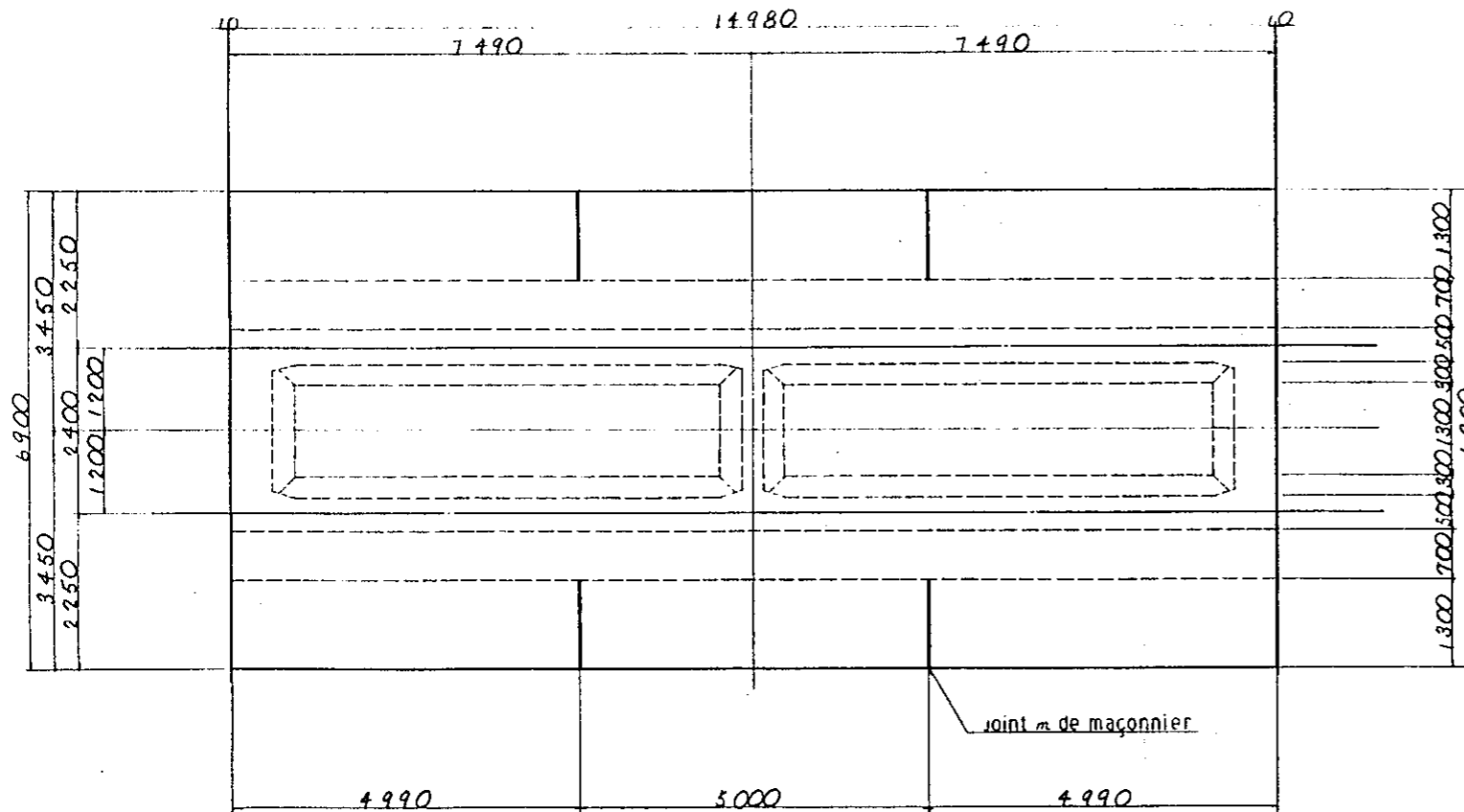
Note: () pour 2 ponts
 - Matériaux..... JIS-SMA41W
 - Membre Support..... Galvanisé

| | |
|---|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Poutre métallique du pont sur la rivière Ndjili |
| ECHELLE | 1:400 |
| NO. PLAN | Fig. 5 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J. I. C. A) | |

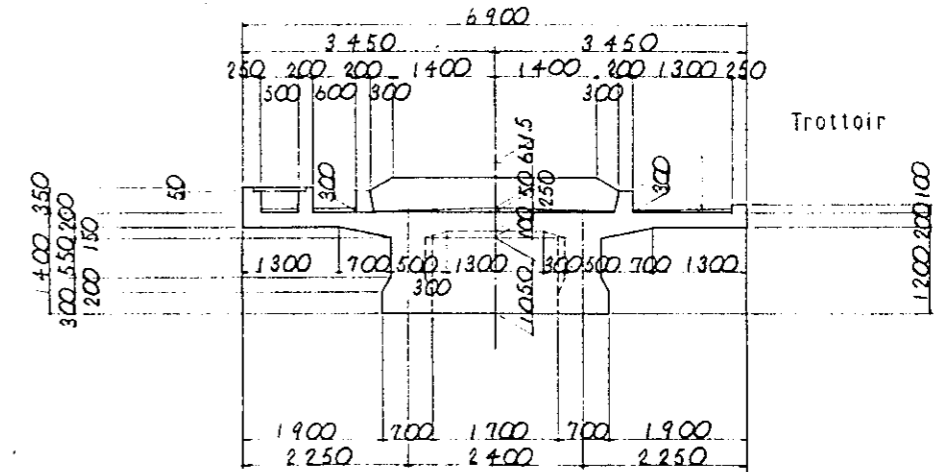
PRAN DE PROFIL



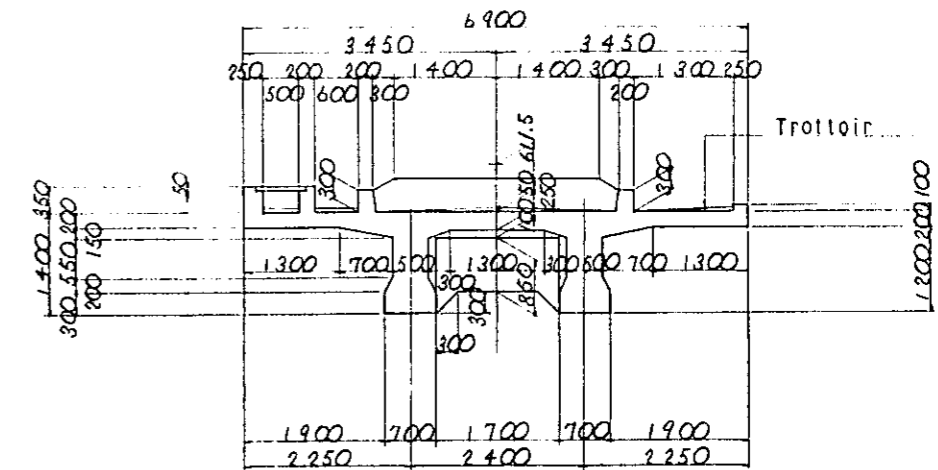
PLAN



A — A SECTION

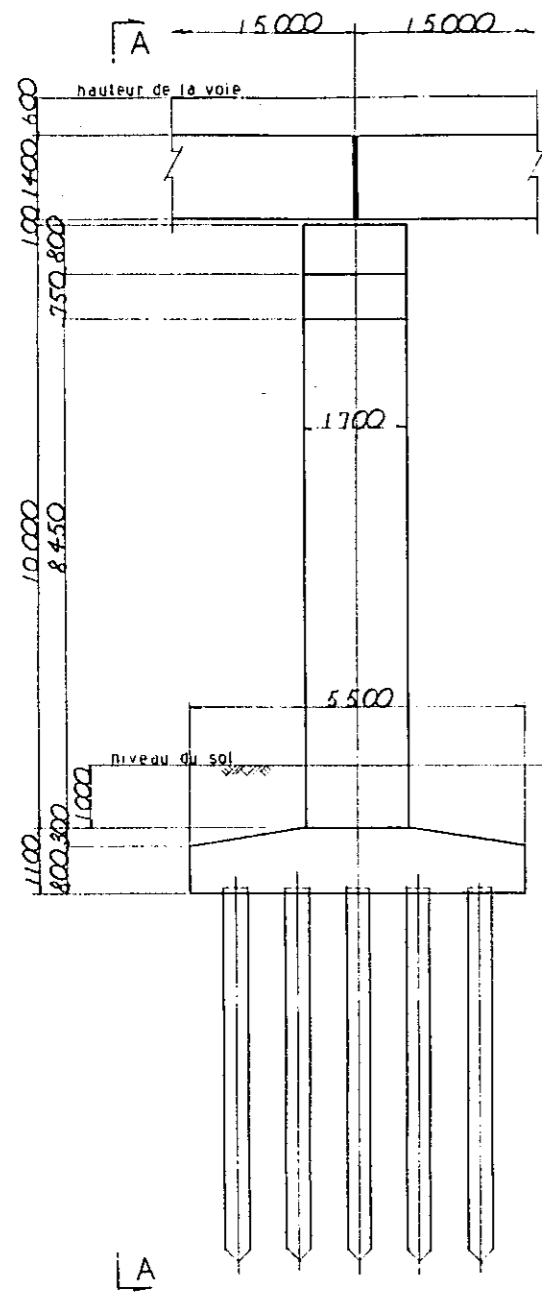


B — B SECTION

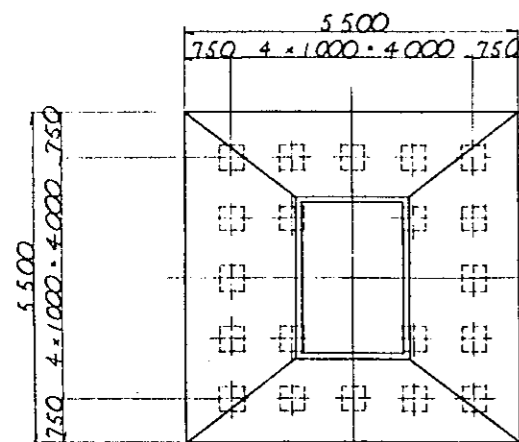


| | |
|---|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO — KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Poutre en béton armé pour le passage supérieur |
| ECHELLE | 1:100 |
| NO. PLAN | Fig. 6 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A.) | |

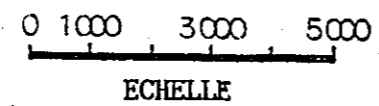
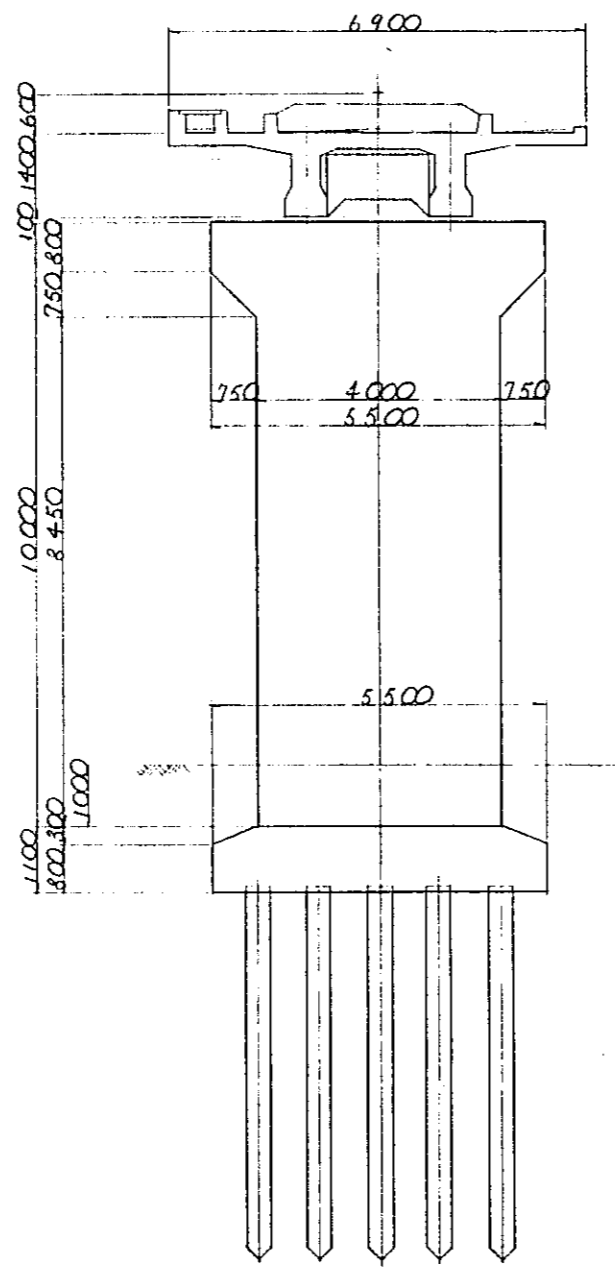
PLAN DE PROFIL



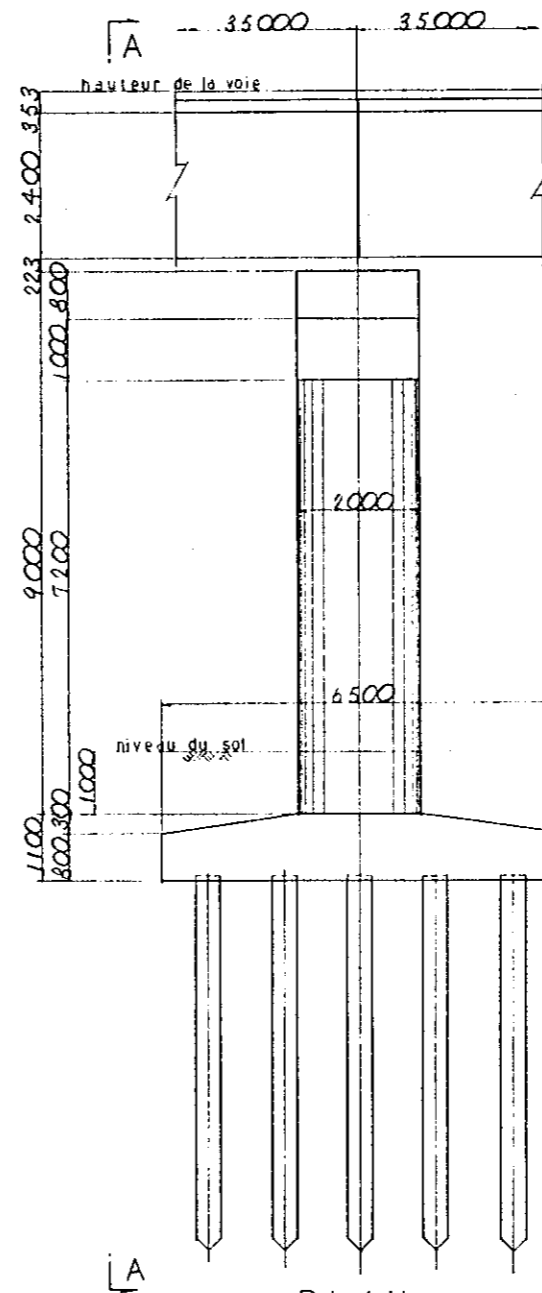
PLAN



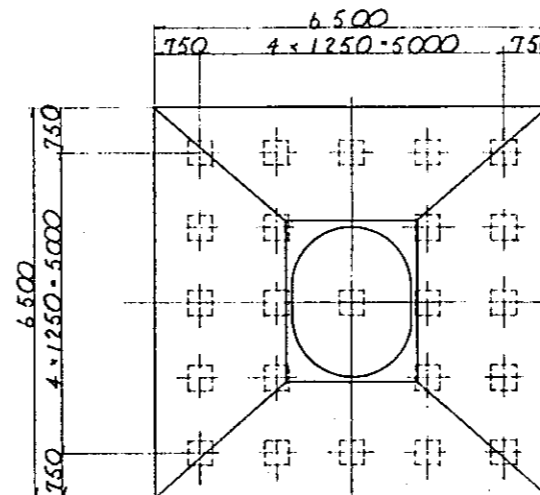
A - A SECTION



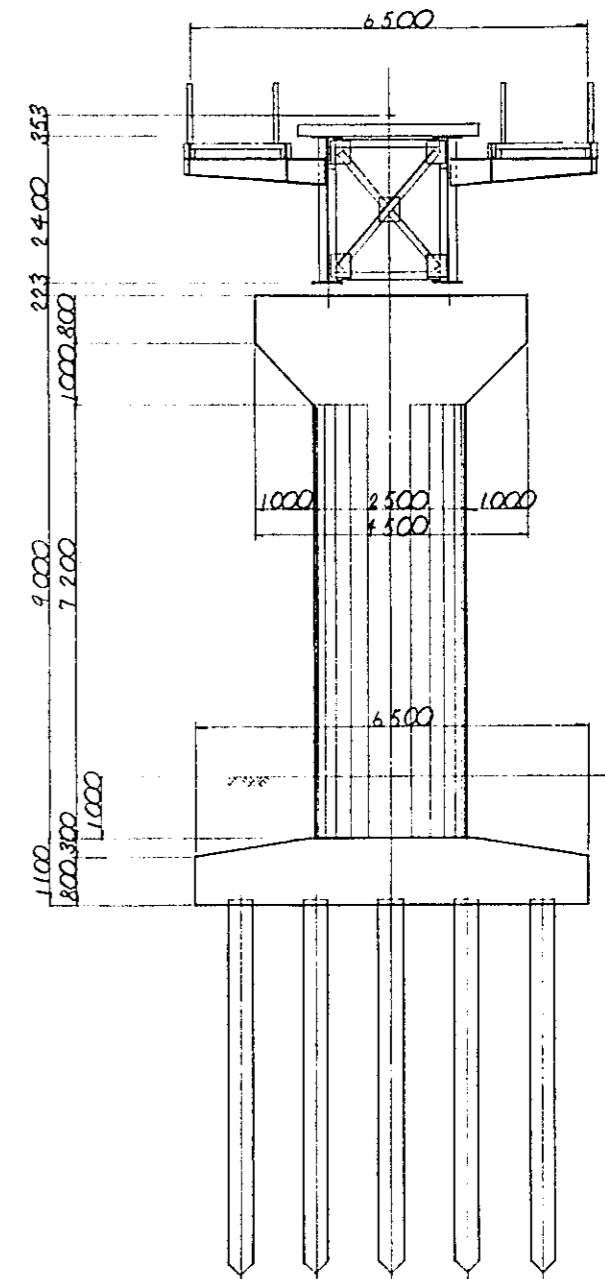
PLAN DE PROFIL



PLAN

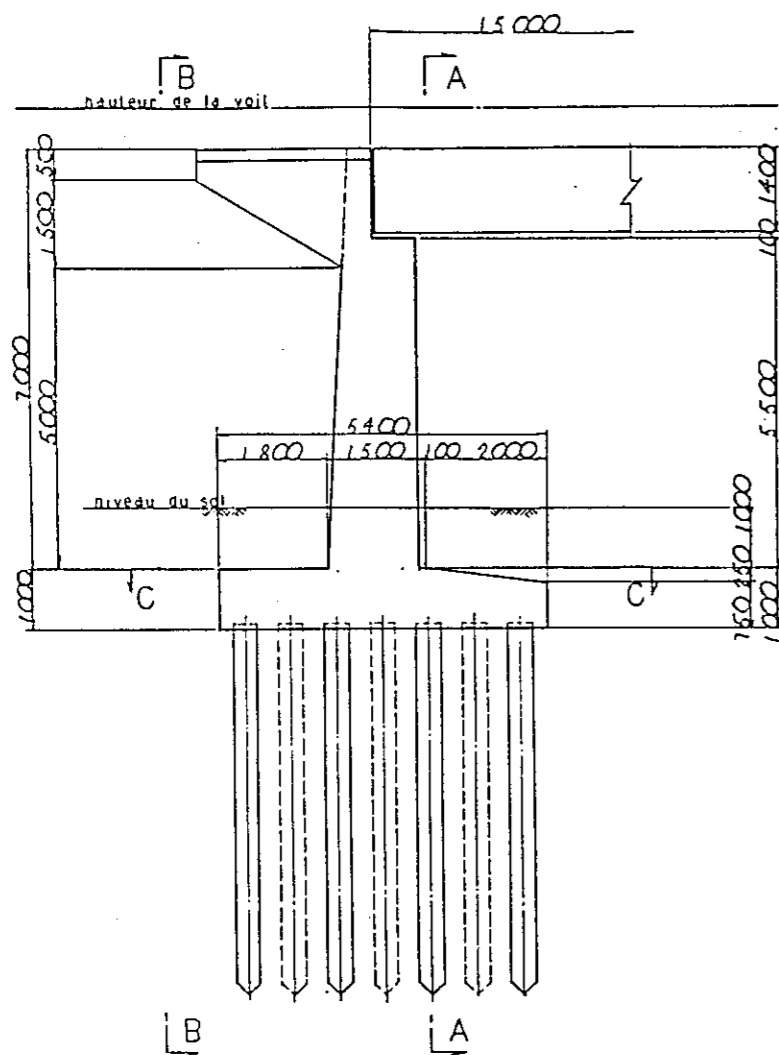


A - A SECTION

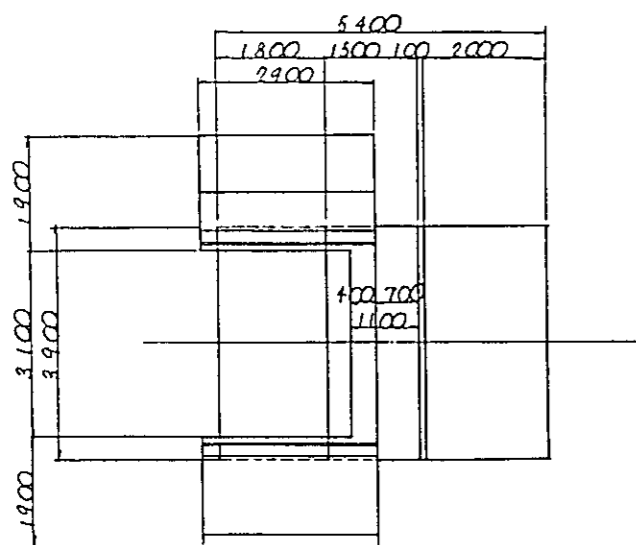


| | |
|--|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Pilier du pont (pont sur la rivière Ndjili, passage supérieur) |
| ECHELLE | |
| NO. PLAN | Fig. 7 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |

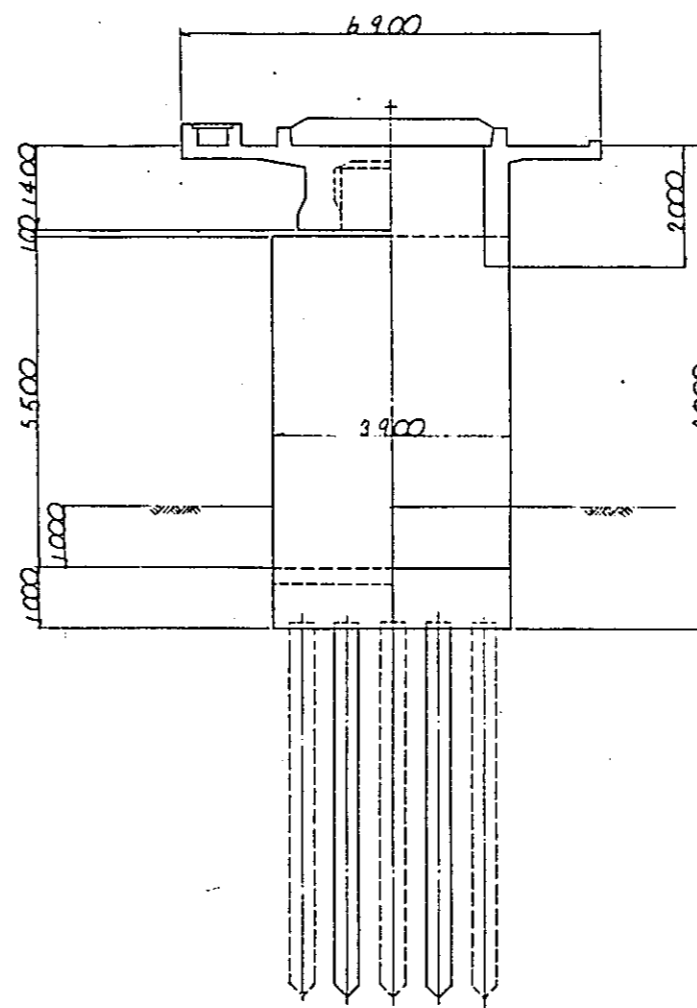
PLAN DE PROFIL



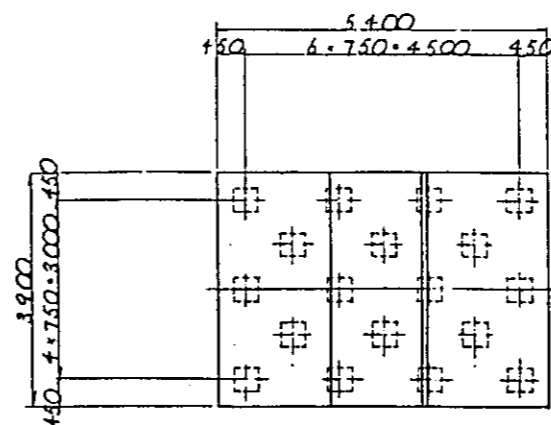
PLAN



A - A SECTION B - B SECTION



C - C SECTION

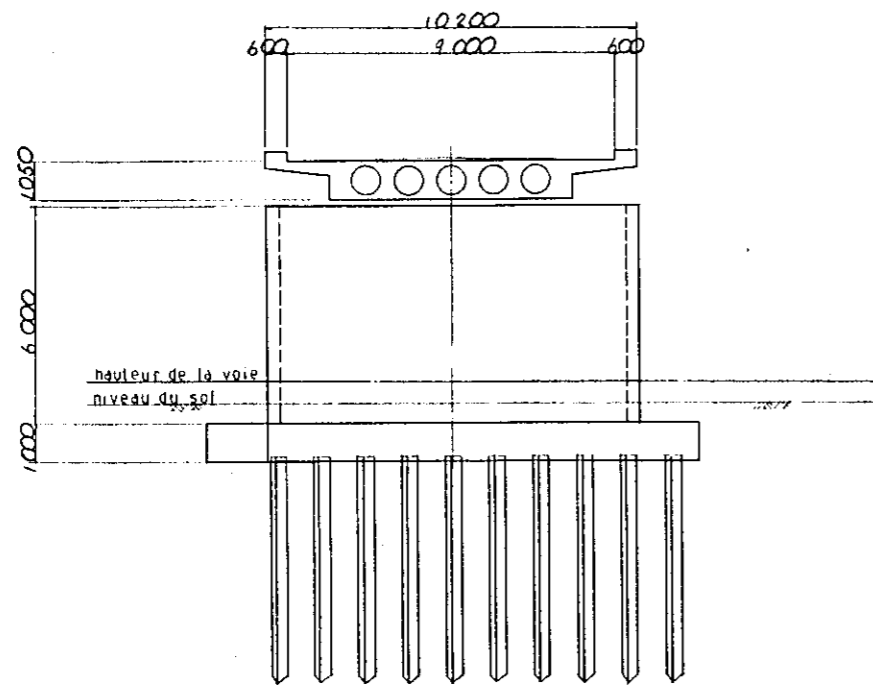


0 1000 3000 5000

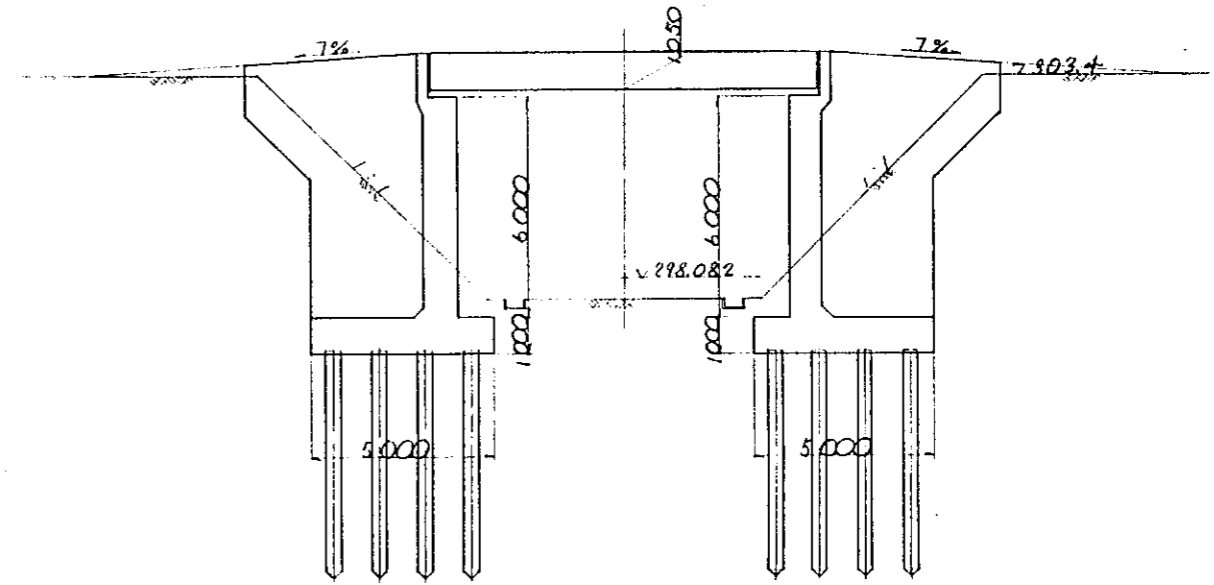
ECHELLE

| | |
|--|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Butée du pont |
| ECHELLE | |
| NO. PLAN | Fig. 8 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |

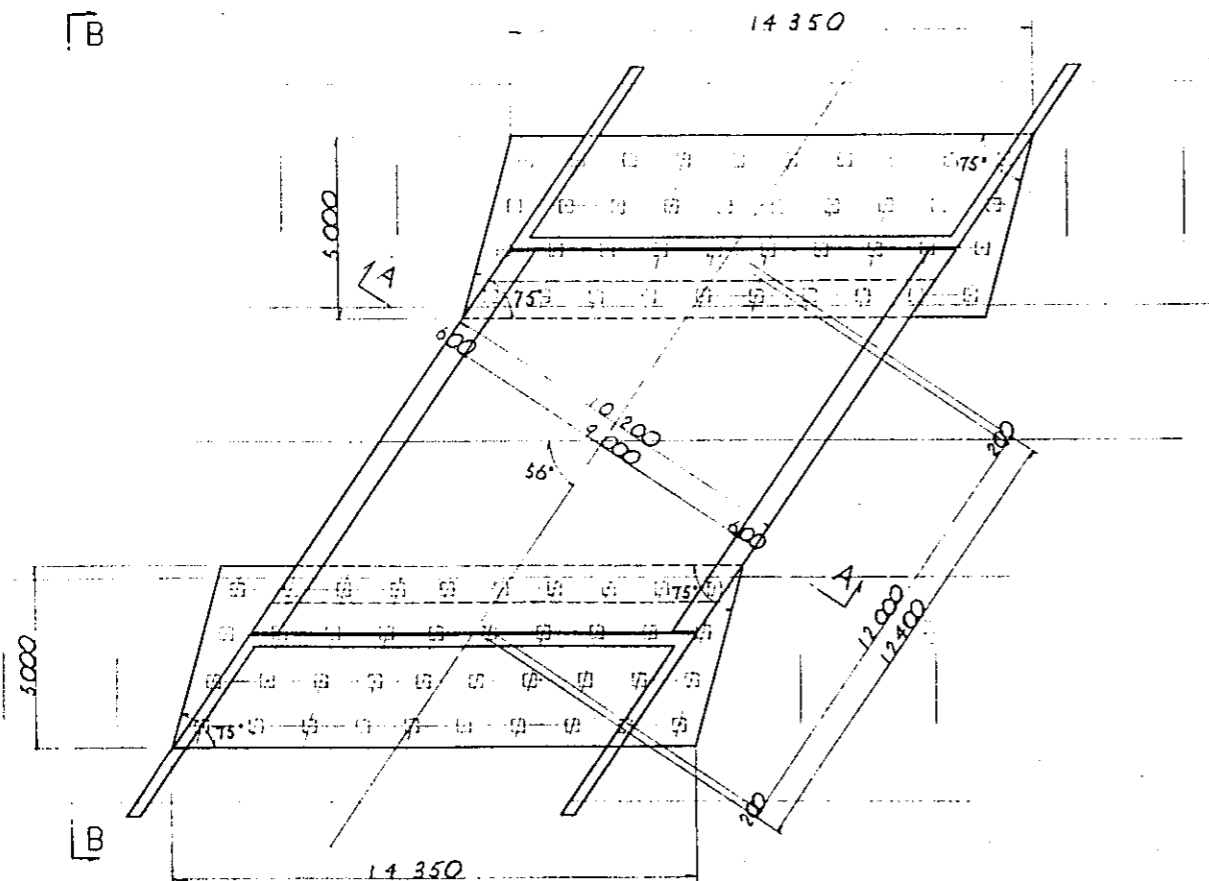
A - A SECTION



B - B SECTION

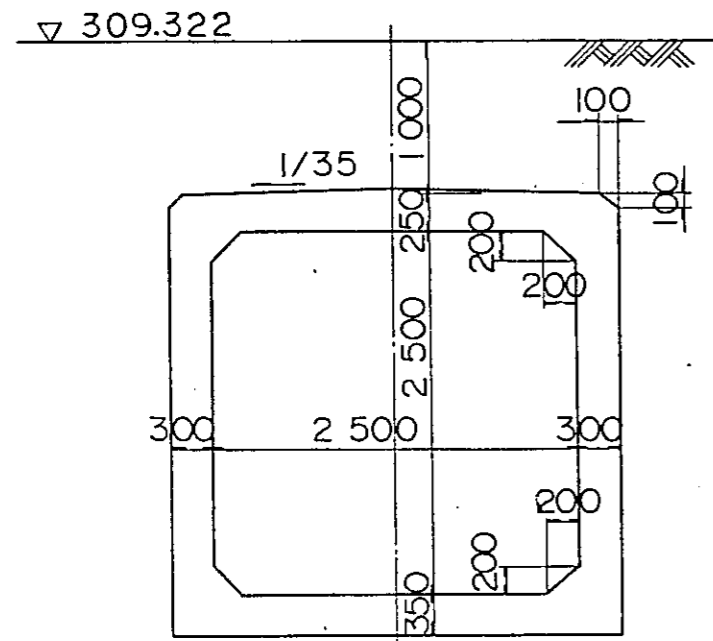


PLAN

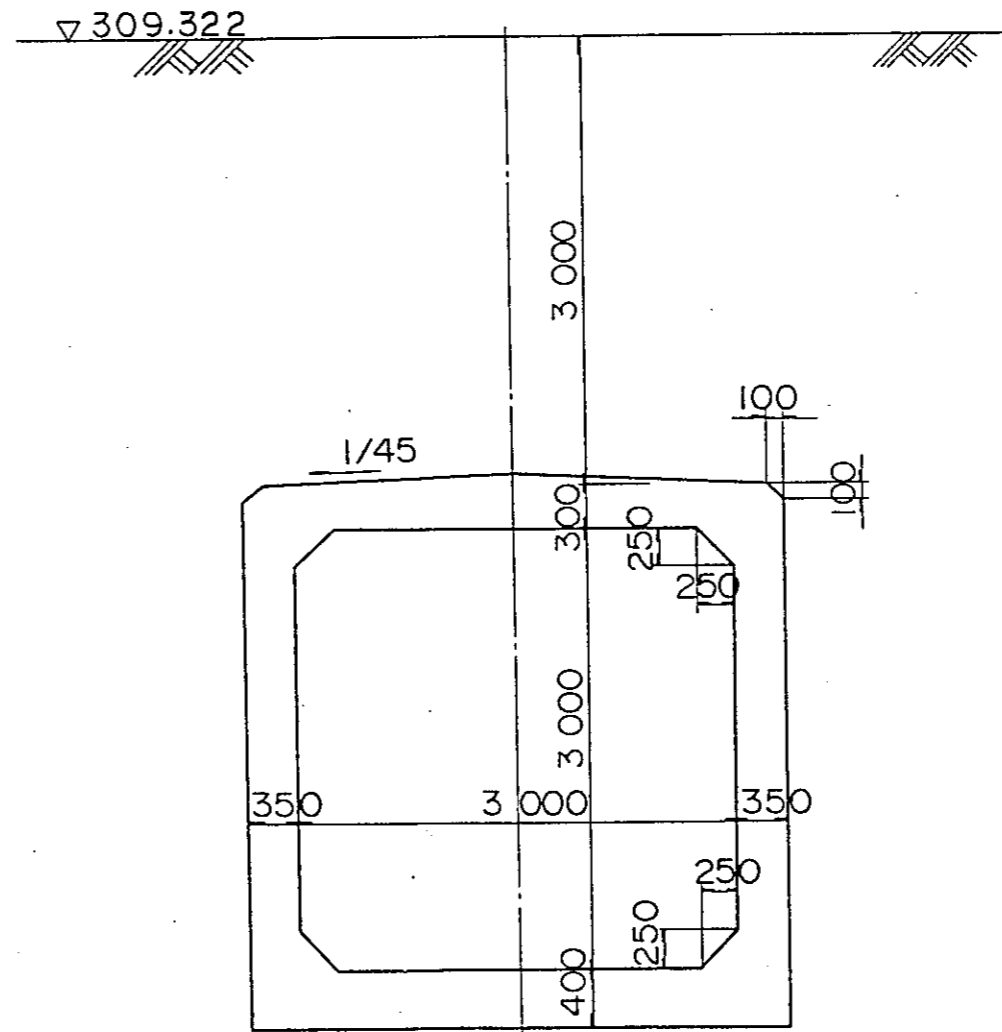


| | |
|---|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Passage supérieur routier de l'Avenue Mama Mobutu |
| ECHELLE | 1 : 200 |
| NO. PLAN | Fig. 9 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A.) | |

3^{km}490^m000

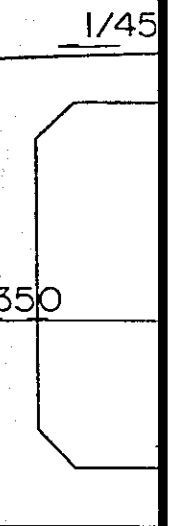


4^{km}620^m000



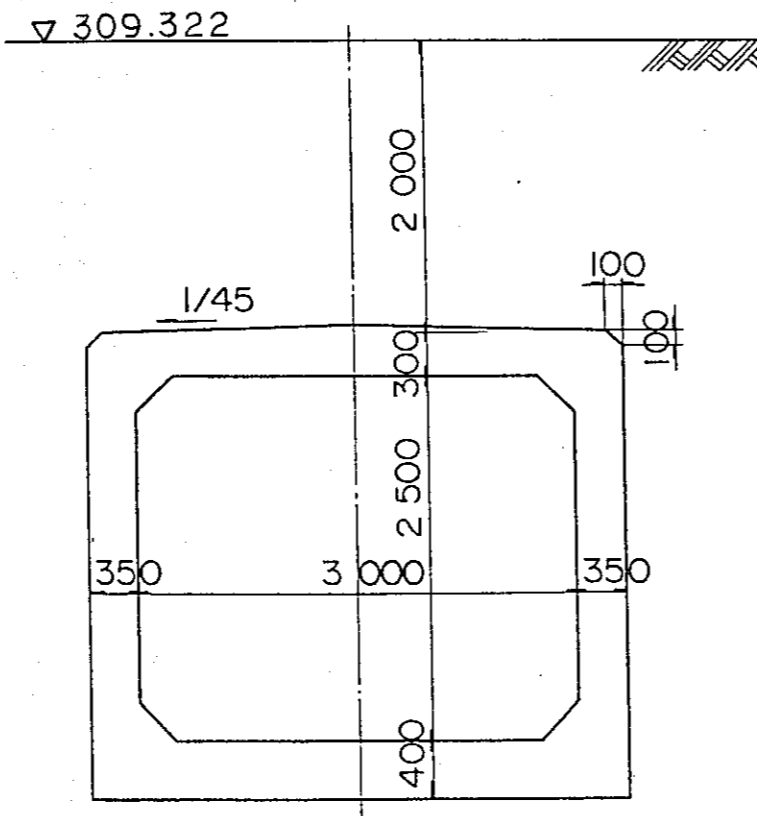
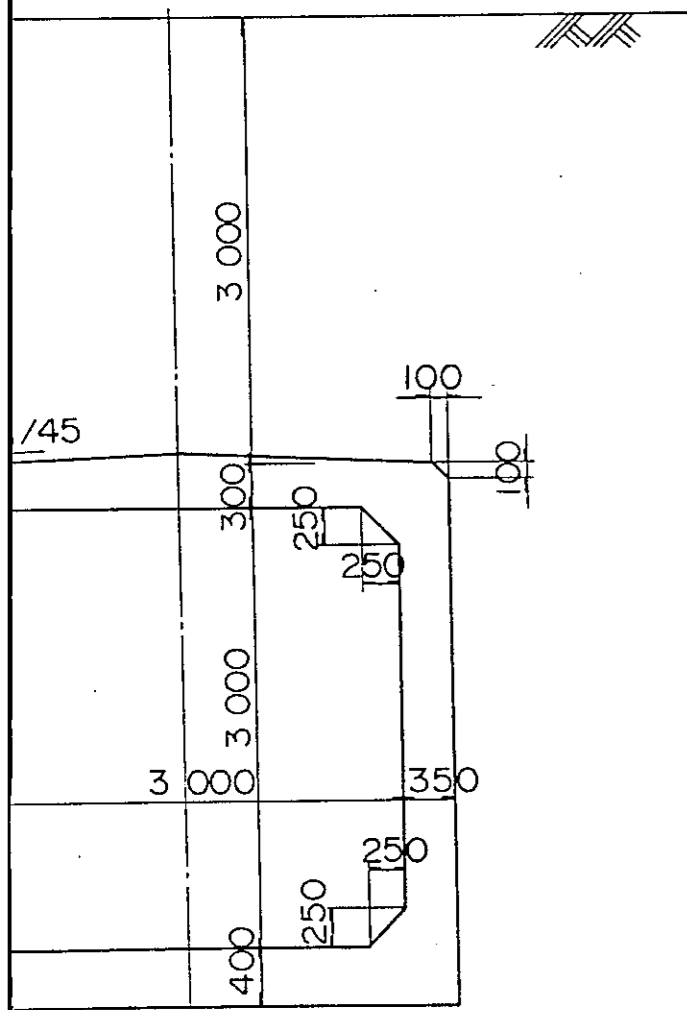
5^{km}2

▽ 309.322

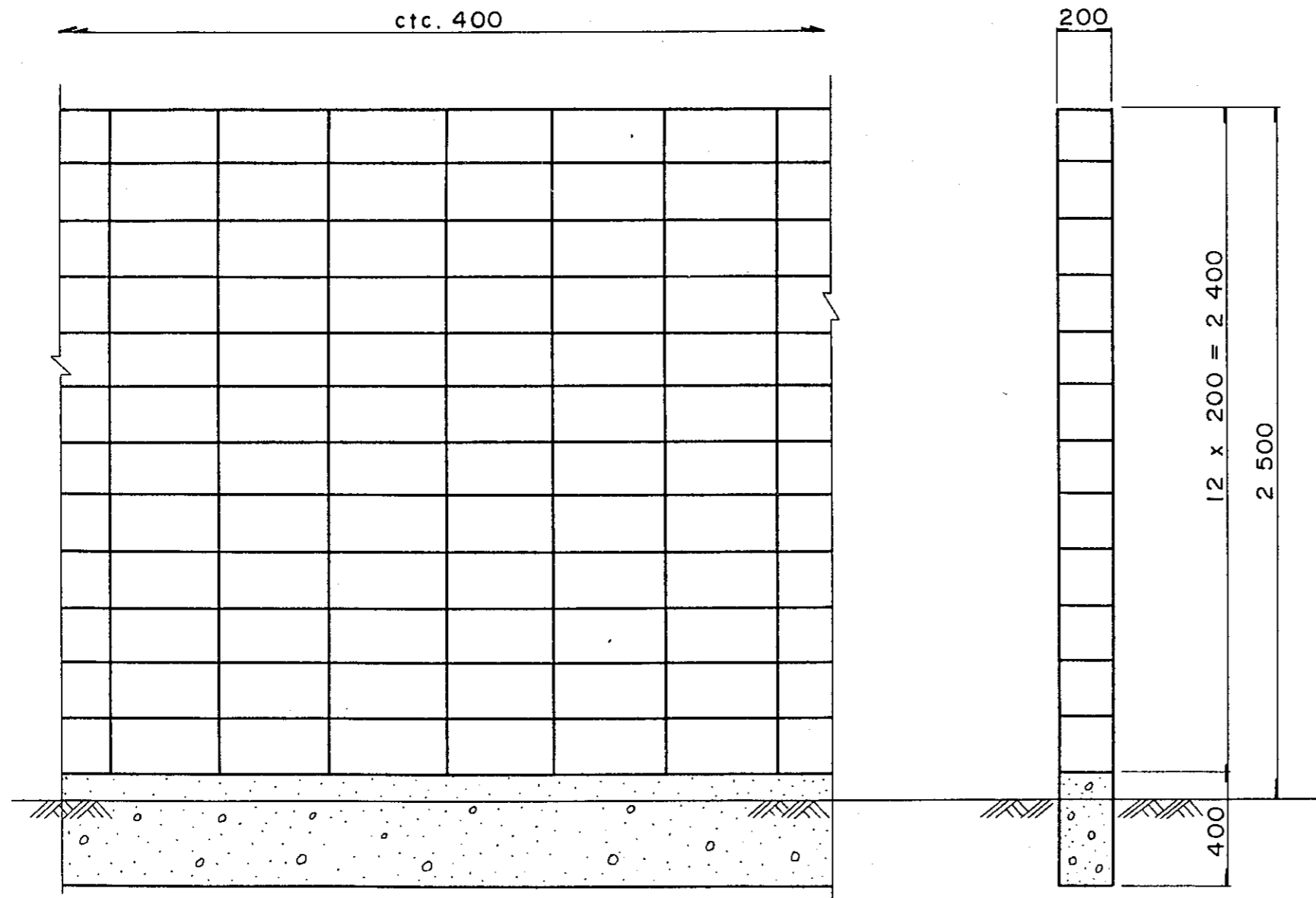


km 620^m000

5 km 210^m000

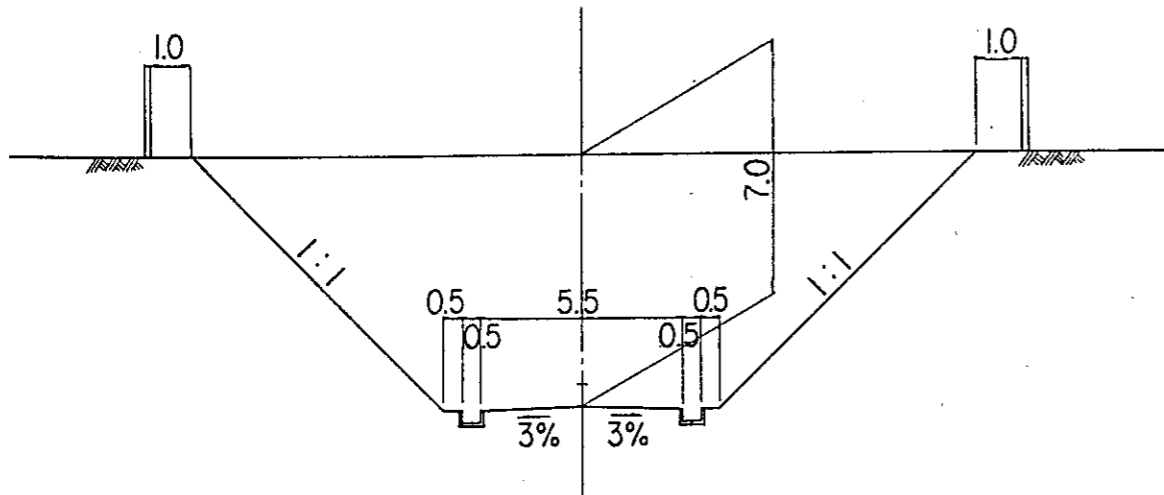


| | |
|--|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Section du dalot |
| ECHELLE | 1 : 50 |
| NO. PLAN | Fig.10 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J. I. C. A) | |

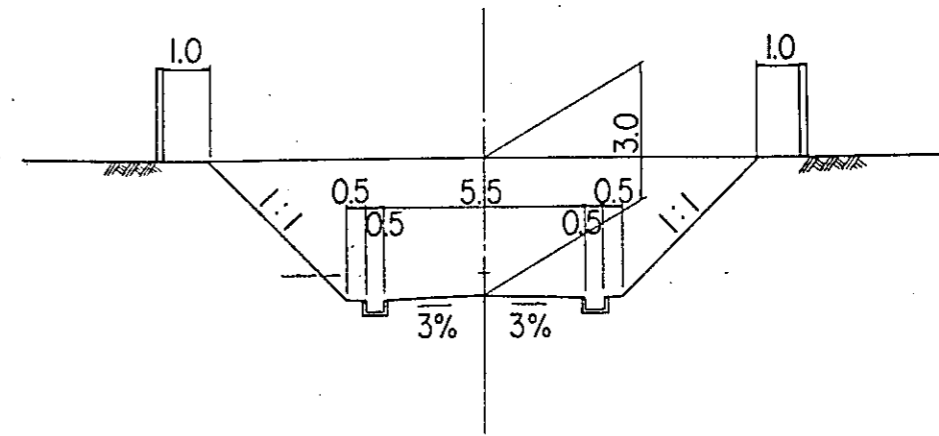


| | |
|--|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Mur de clôture |
| ECHELLE | 1 : 20 |
| NO. PLAN | Fig.11 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J. I. C. A) | |

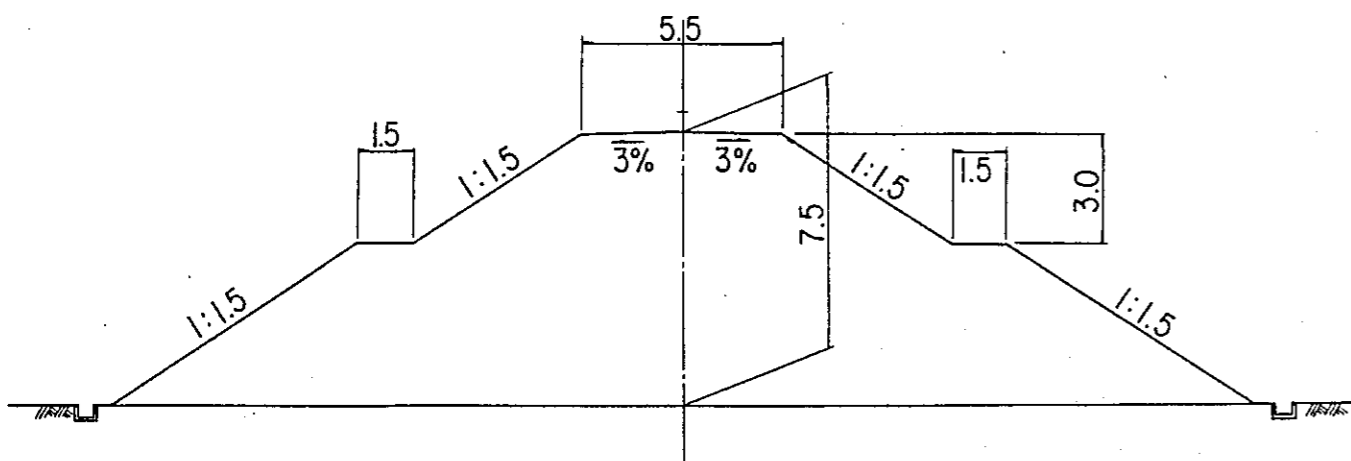
2^k 165^m (DEBLAI)



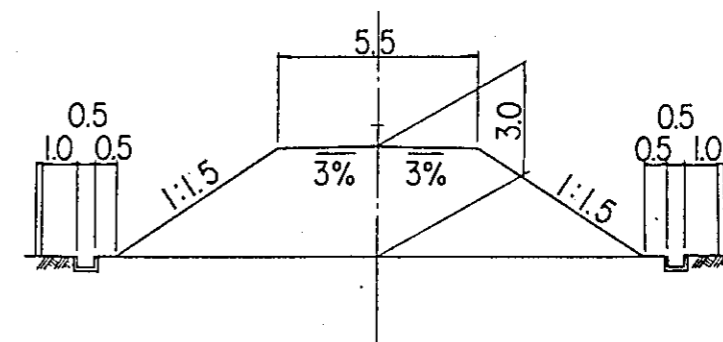
2^k 677^m (DÉBLAI)



1^k 724^m (REMBLAI)

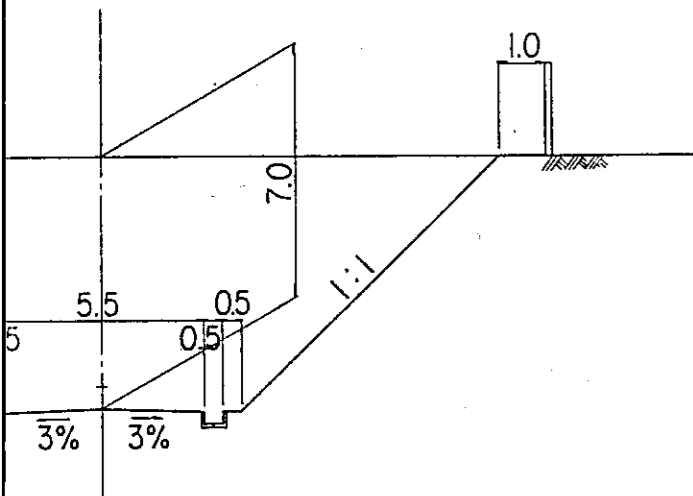


3^k 254^m (REMBLAI)

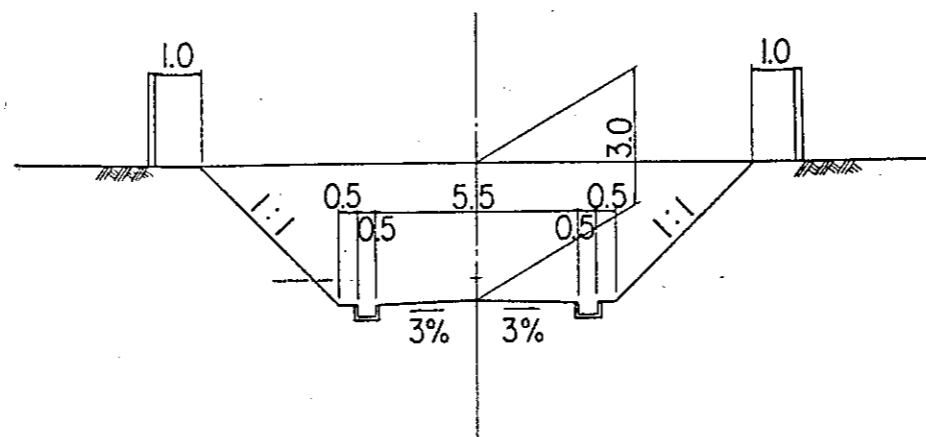


| |
|-------|
| PROJ |
| DESC |
| ECHÉ |
| NO. F |
| AGENC |

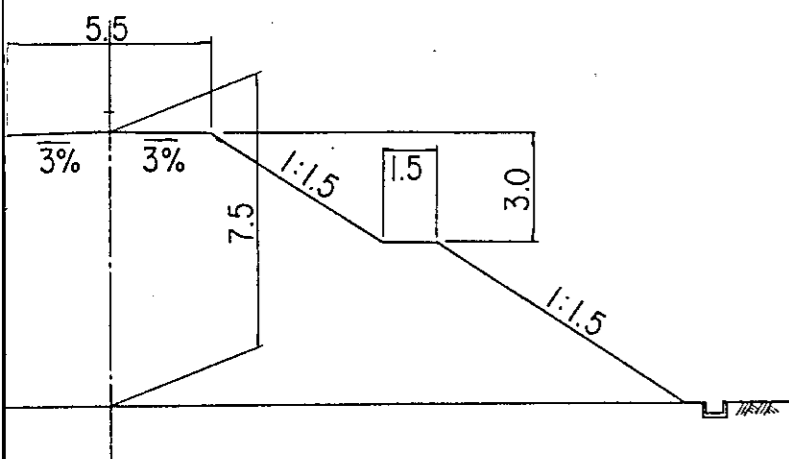
165^m (DEBLAI)



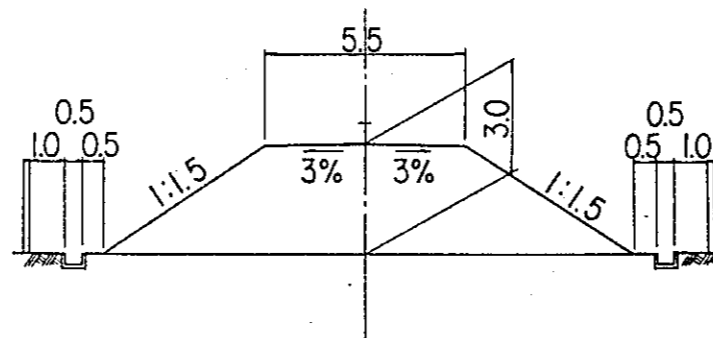
2^k 677^m (DÉBLAI)



724^m (REMBLAI)

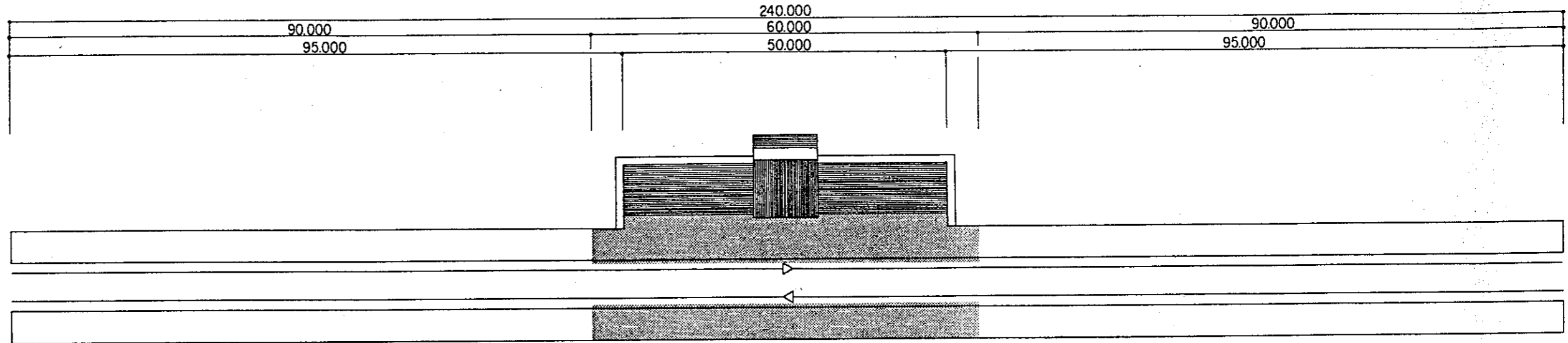


3^k 254^m (REMBLAI)



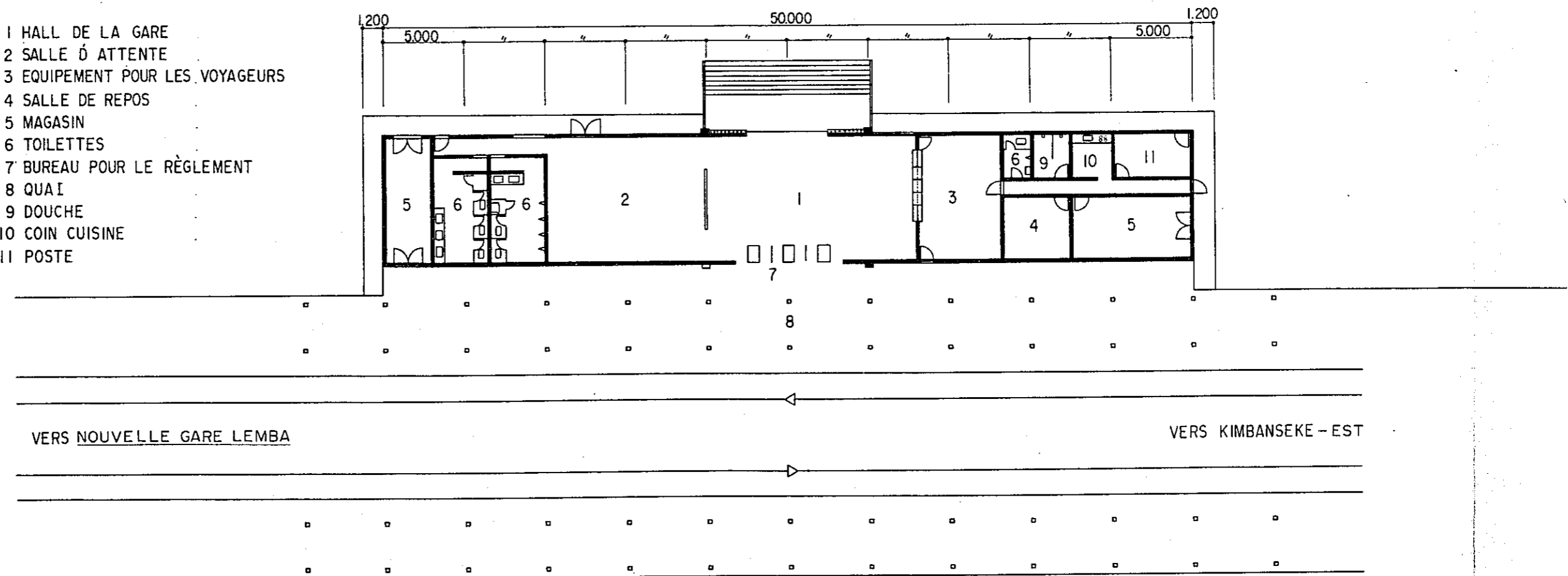
| | |
|--|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Section standard du déblai et du remblai |
| ECHELLE | 1 : 200 |
| NO. PLAN | Fig.12 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J. I. C. A) | |

PLAN DE LOCALISATION

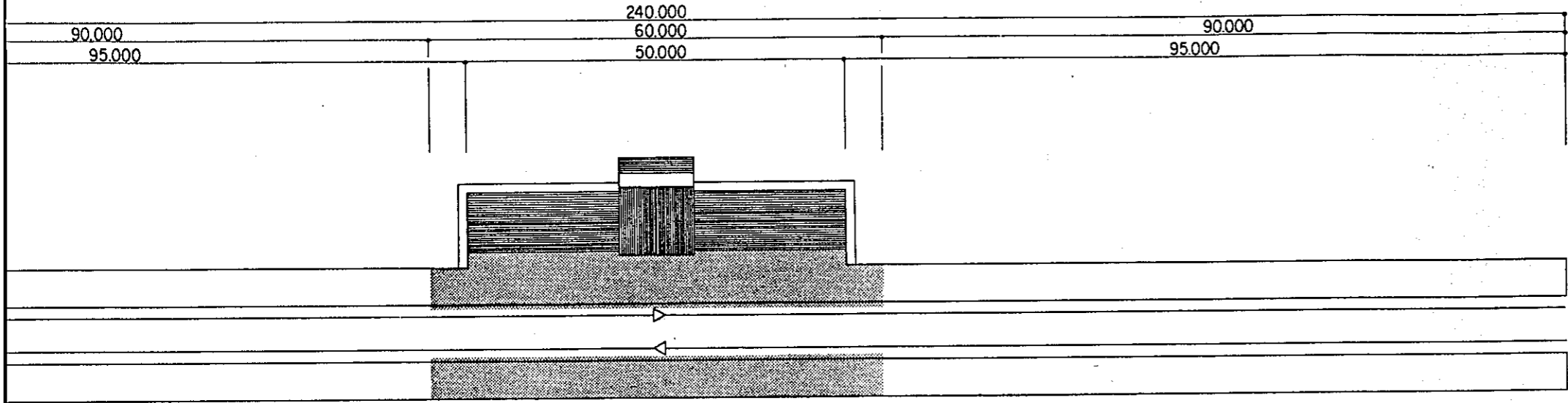


PLAN DU BATIMENT DE LA GARE

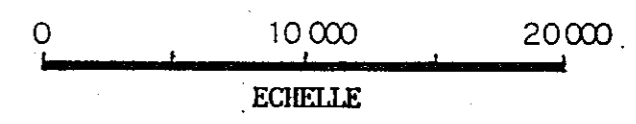
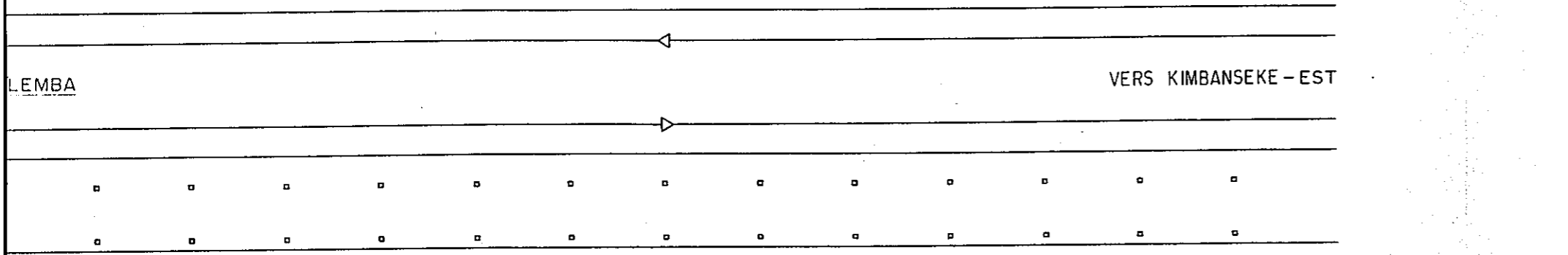
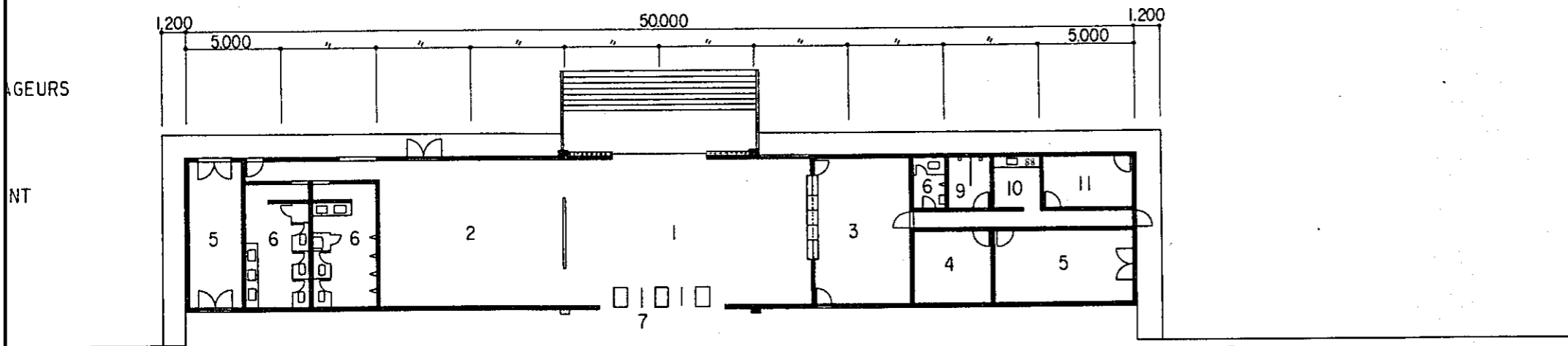
- 1 HALL DE LA GARE
- 2 SALLE D'ATTENTE
- 3 EQUIPEMENT POUR LES VOYAGEURS
- 4 SALLE DE REPOS
- 5 MAGASIN
- 6 TOILETTES
- 7 BUREAU POUR LE RÈGLEMENT
- 8 QUAI
- 9 DOUCHE
- 10 COIN CUISINE
- 11 POSTE



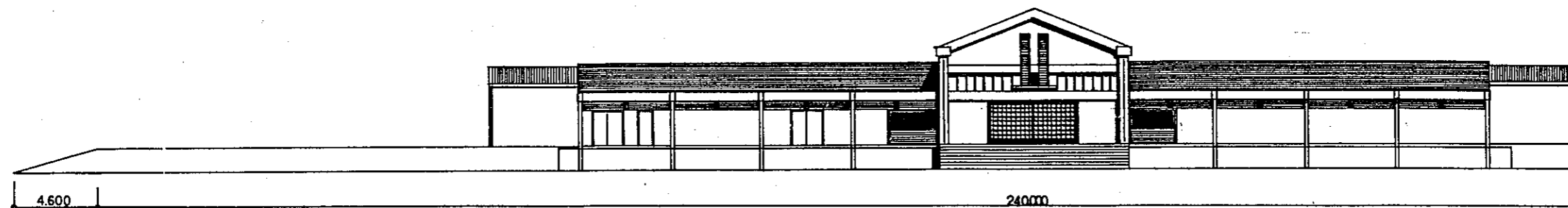
ATION



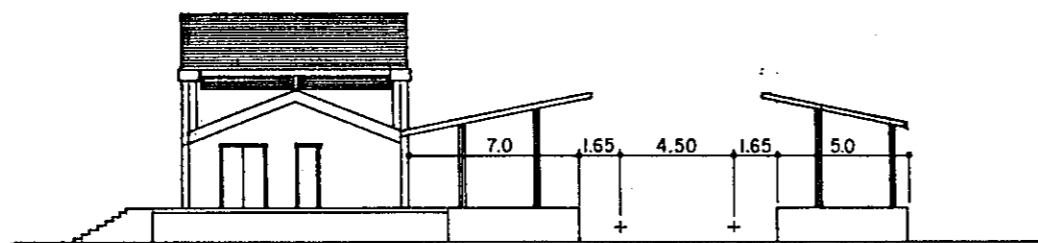
ENT DE LA GARE



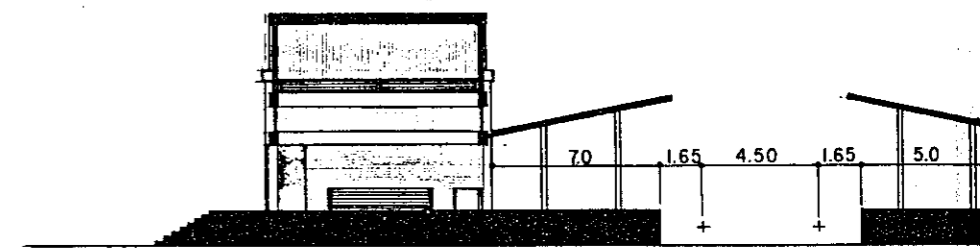
| | |
|--|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan du bâtiment de la Gare de Kimbanseke-Ouest |
| ECHELLE | |
| NO. PLAN | Fig.13 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |



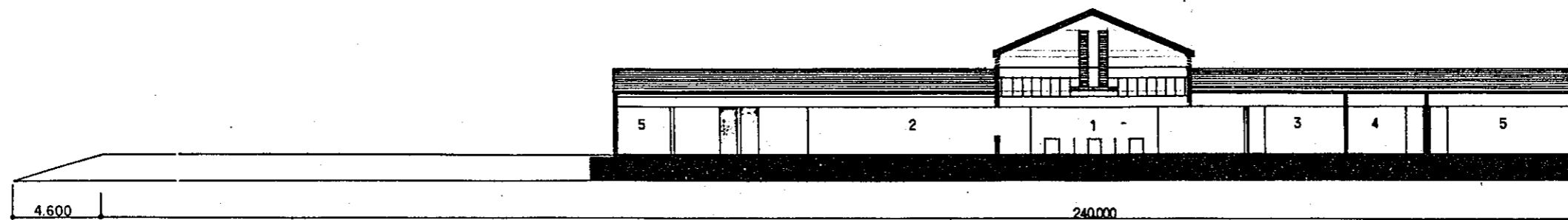
ELEVATION



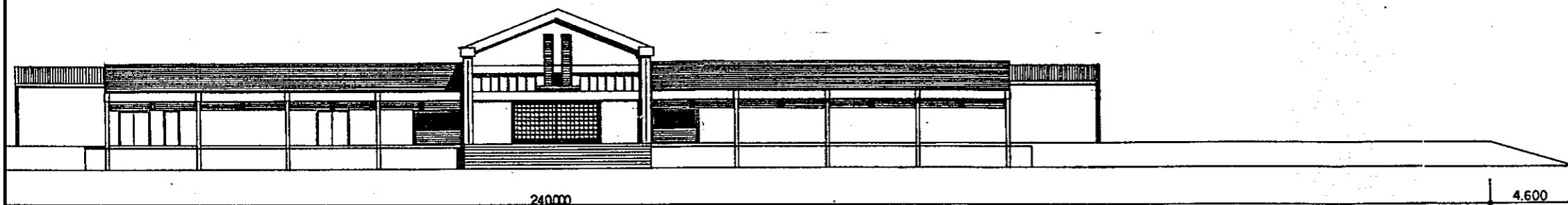
ELEVATION



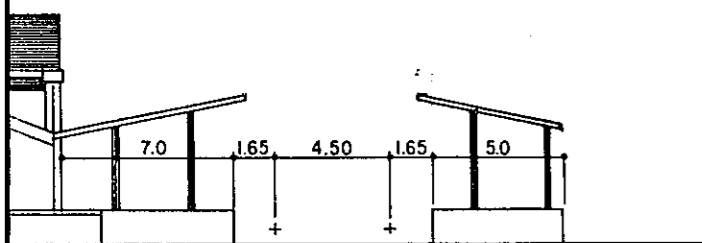
SECTION



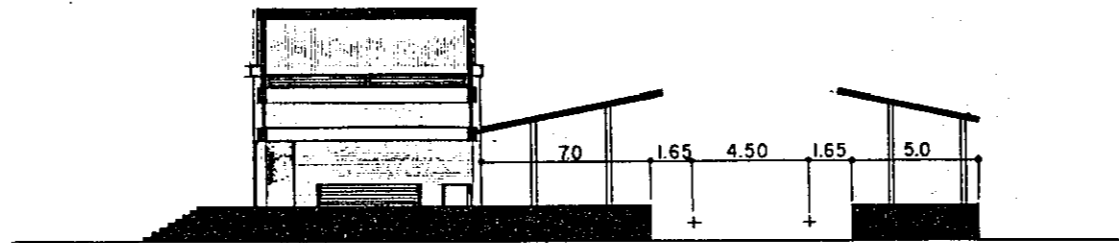
SECTION



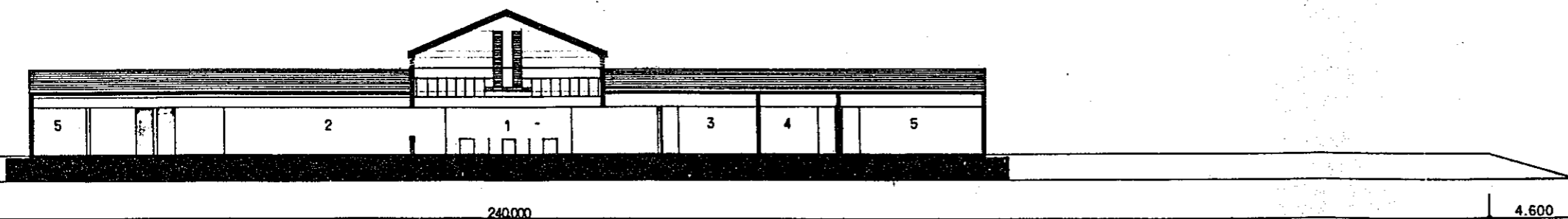
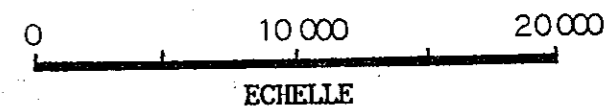
ELEVATION



ELEVATION

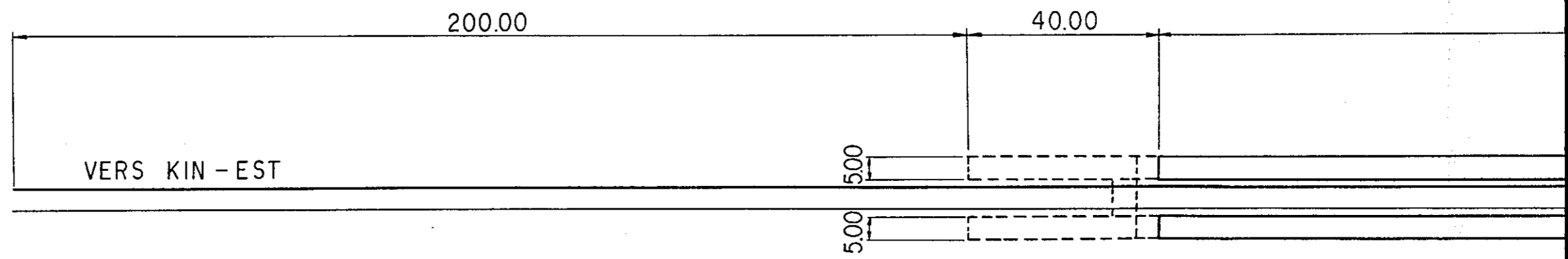


SECTION



SECTION

| | |
|--|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Vue avant et section de la Gare de Kimbanseke-Ouest |
| ECHELLE | |
| NO. PLAN | Fig.14 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |



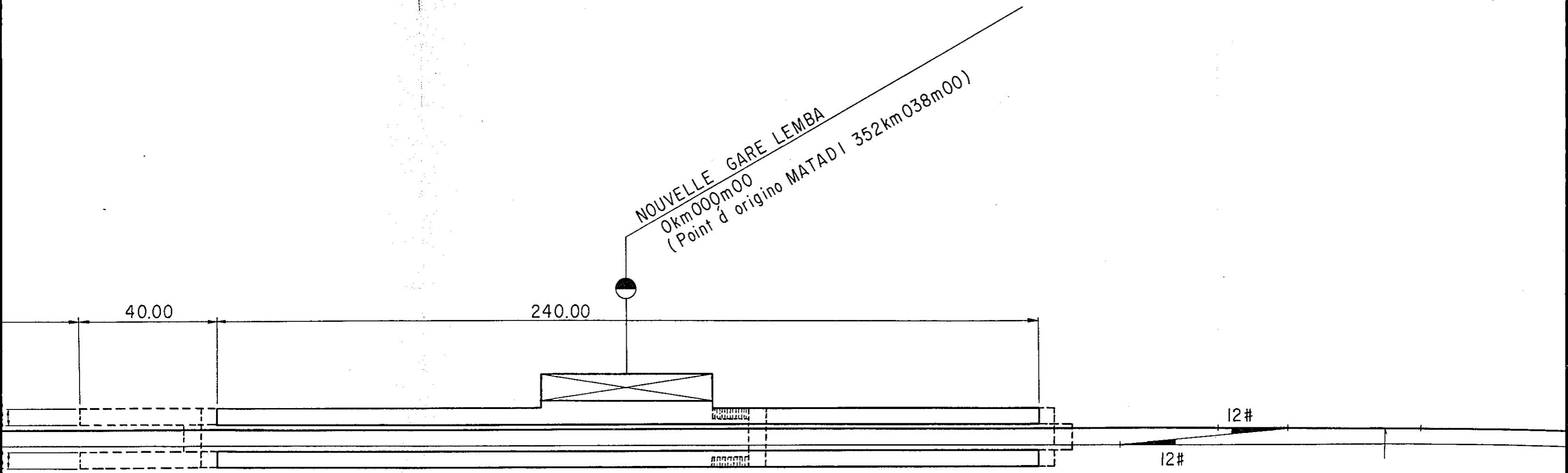
NOUVELLE GARE LEMBA
0km000m00
(Point d'origine MATADI 352km038m00)

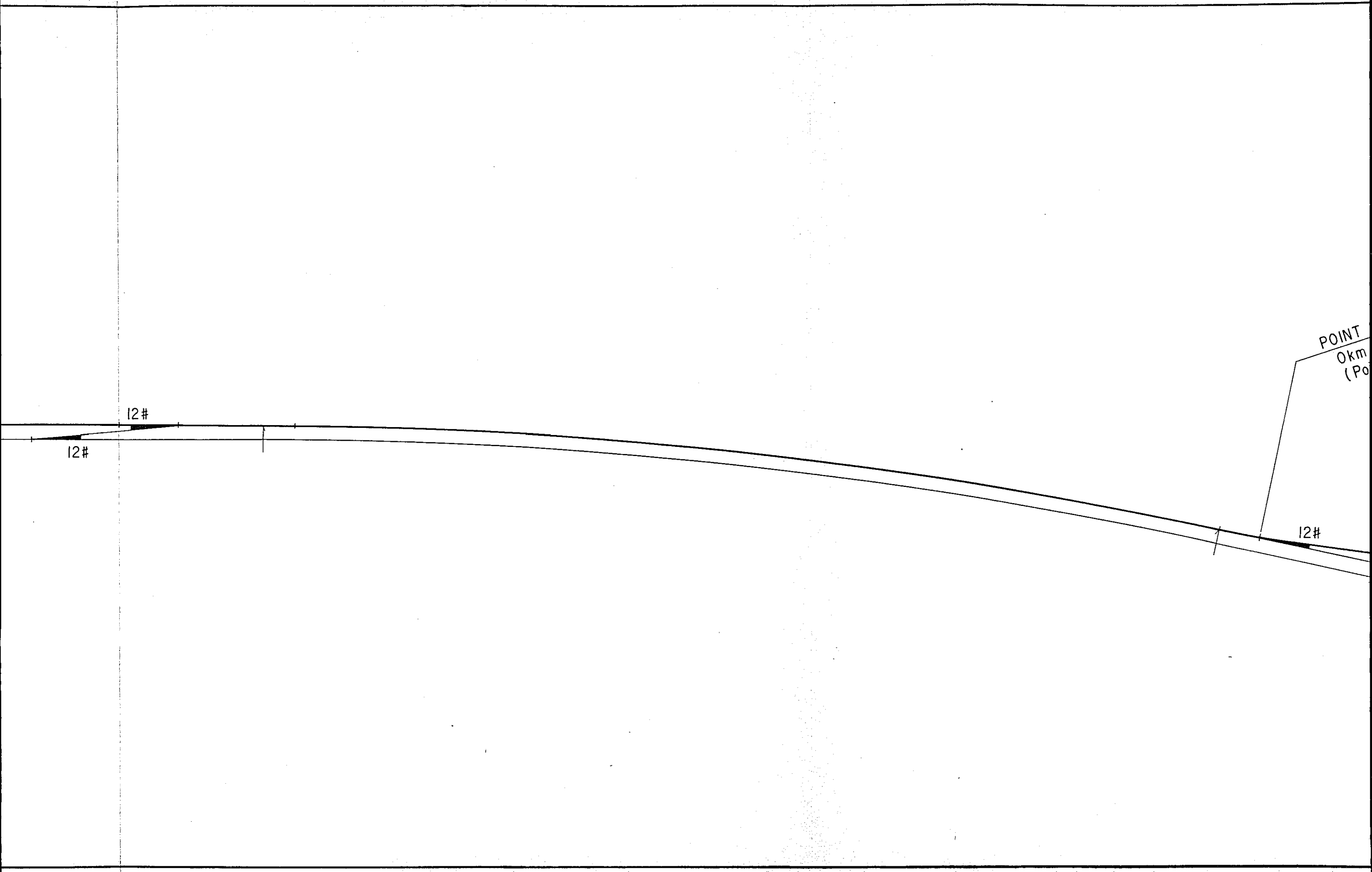
40.00

240.00

12#

12#





12#

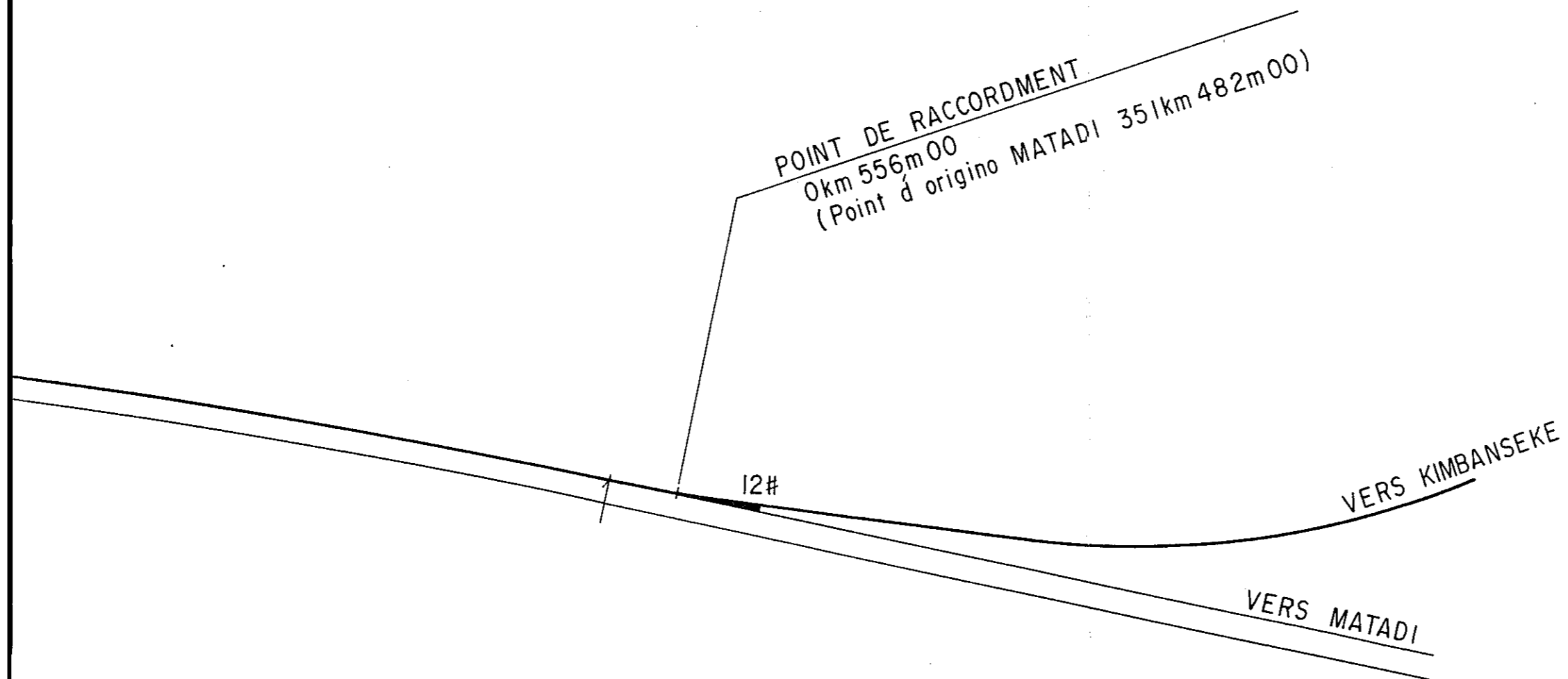
12#

12#

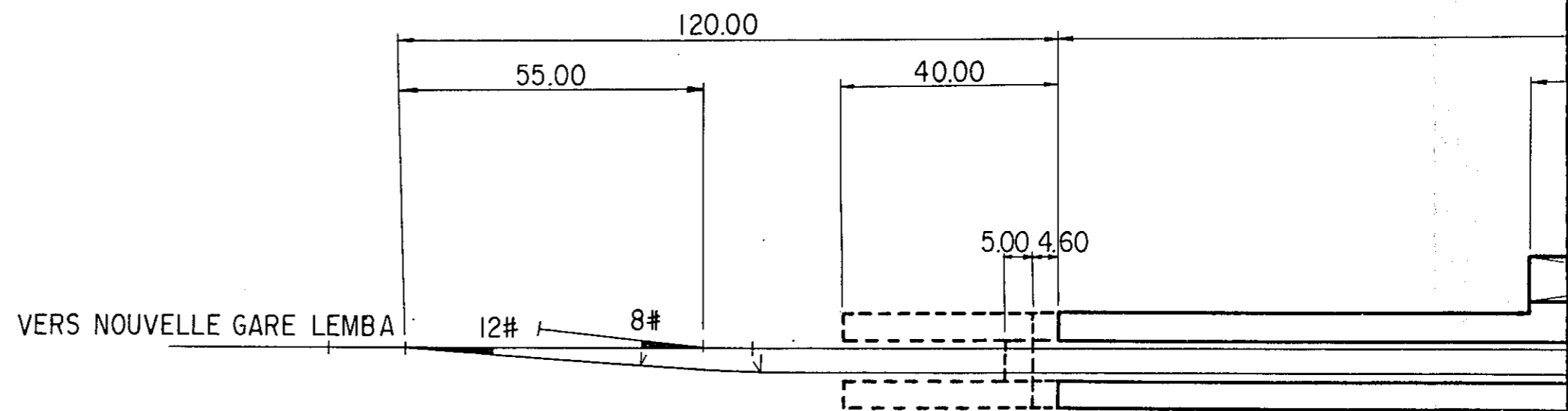
POINT

Okm

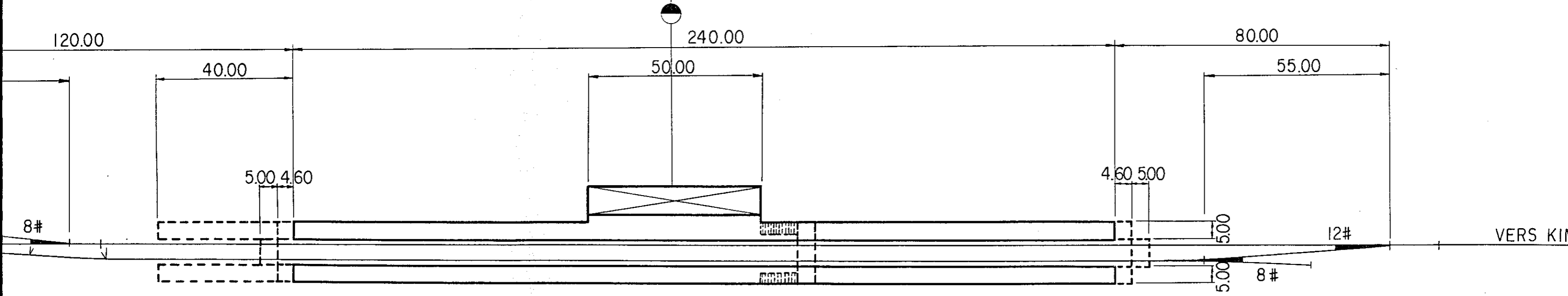
(Po

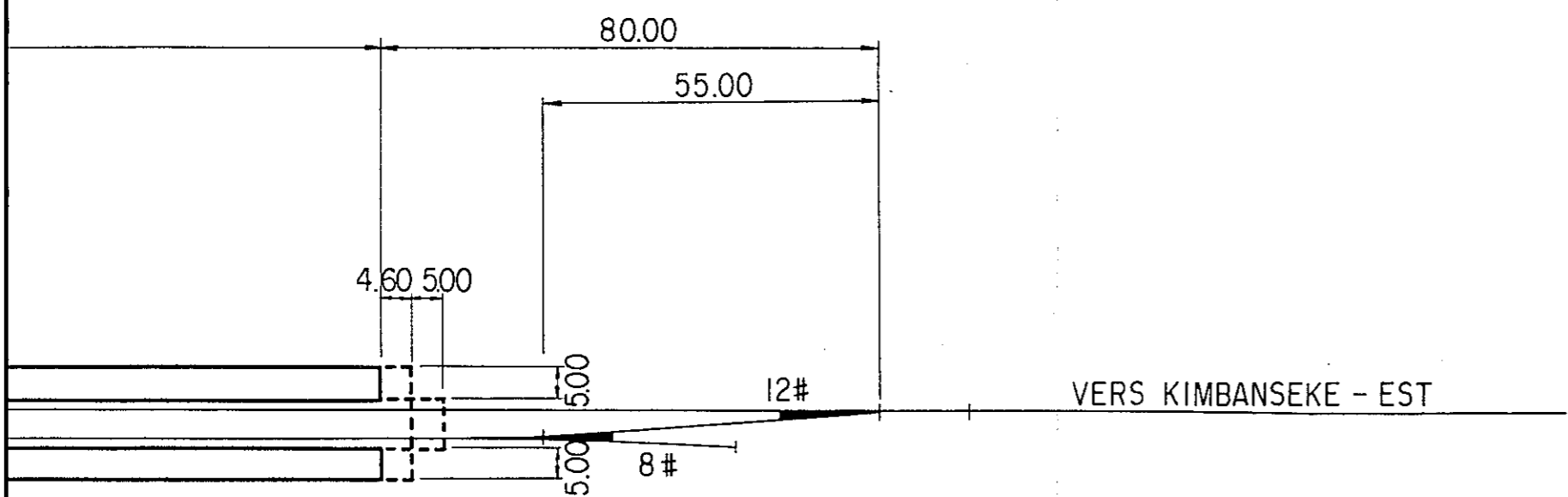


| | |
|---|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan de la voie à la Nouvelle Gare de Lemba |
| ECHELLE | 1 : 1 000 |
| NO. PLAN | Fig.15.1 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J . I . C . A) | |

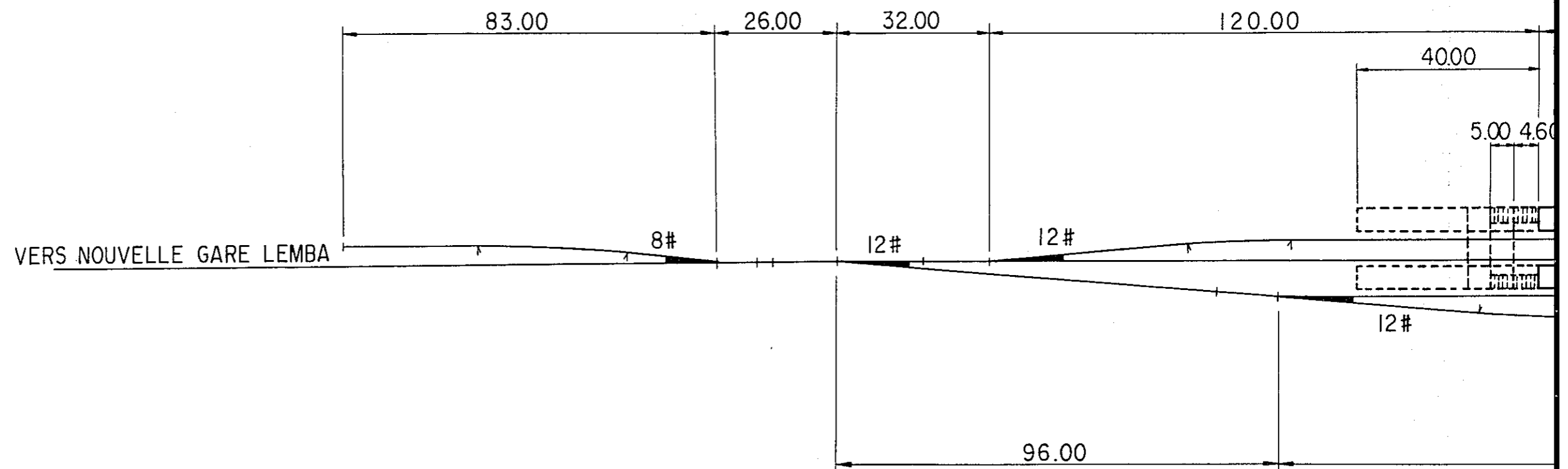


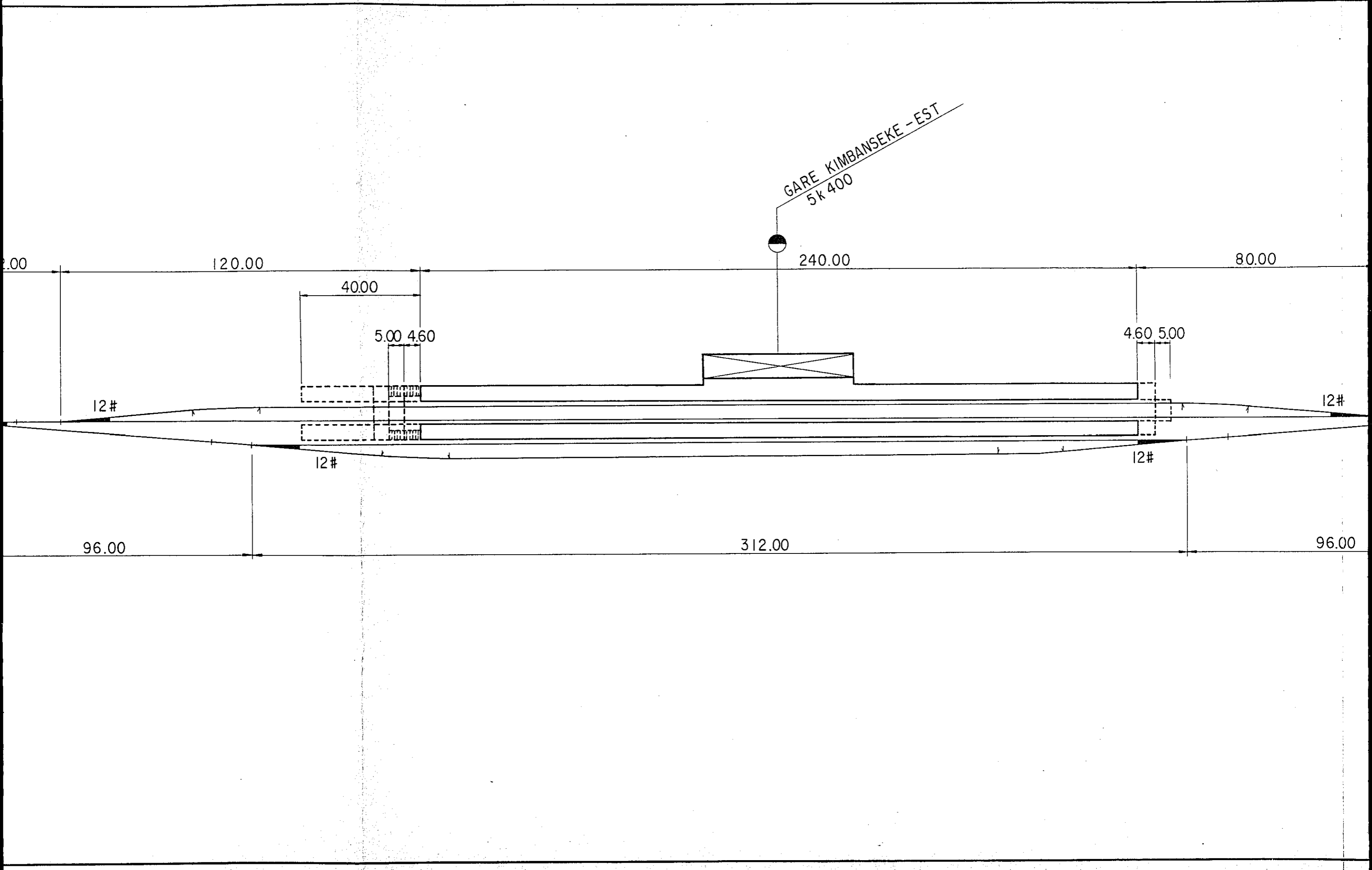
CARE KIMBANSEKE - OUEST
3km 520m 000

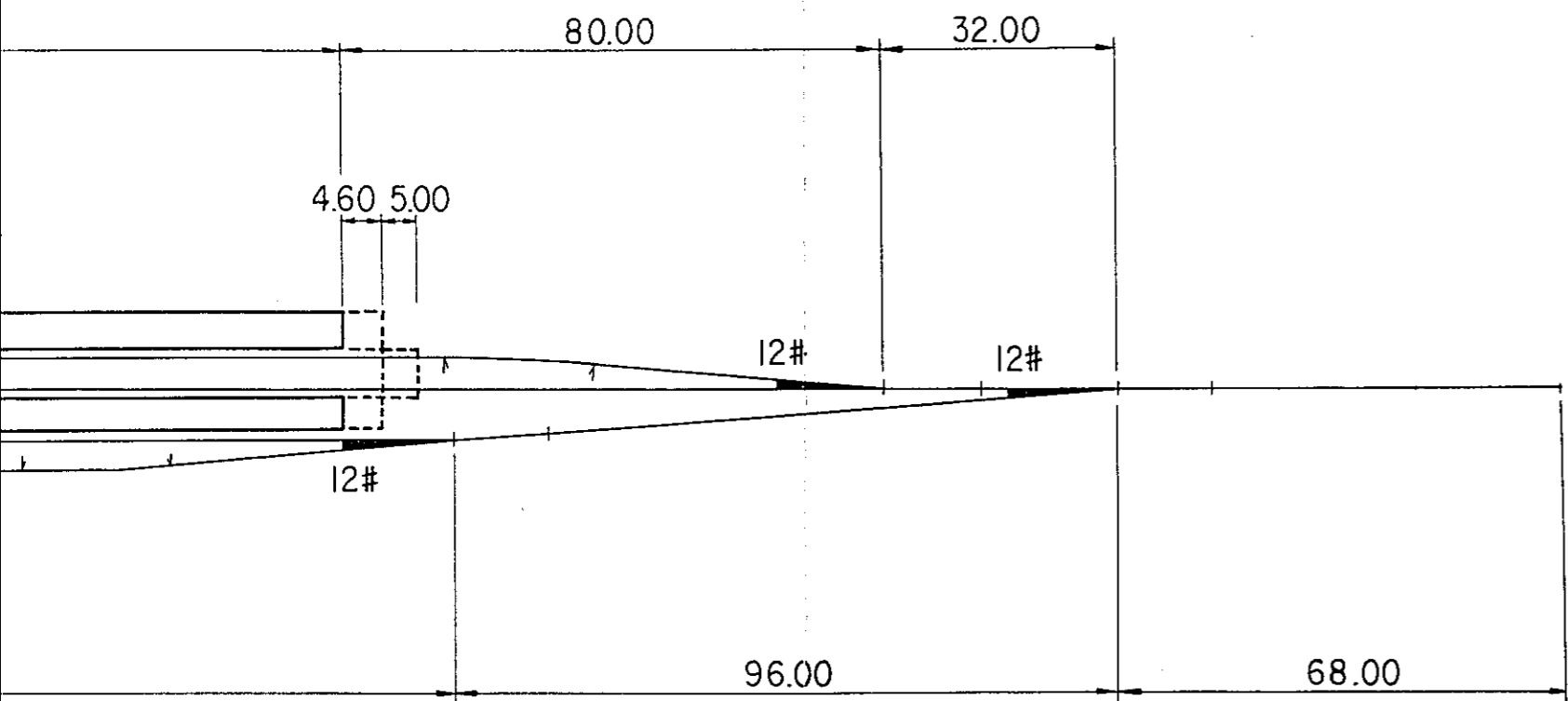




| | |
|---|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KJSENZO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan de la voie à la Gare de Kimbanseke-Ouest |
| ECHELLE | 1:1000 |
| NO. PLAN | Fig.15.2 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |







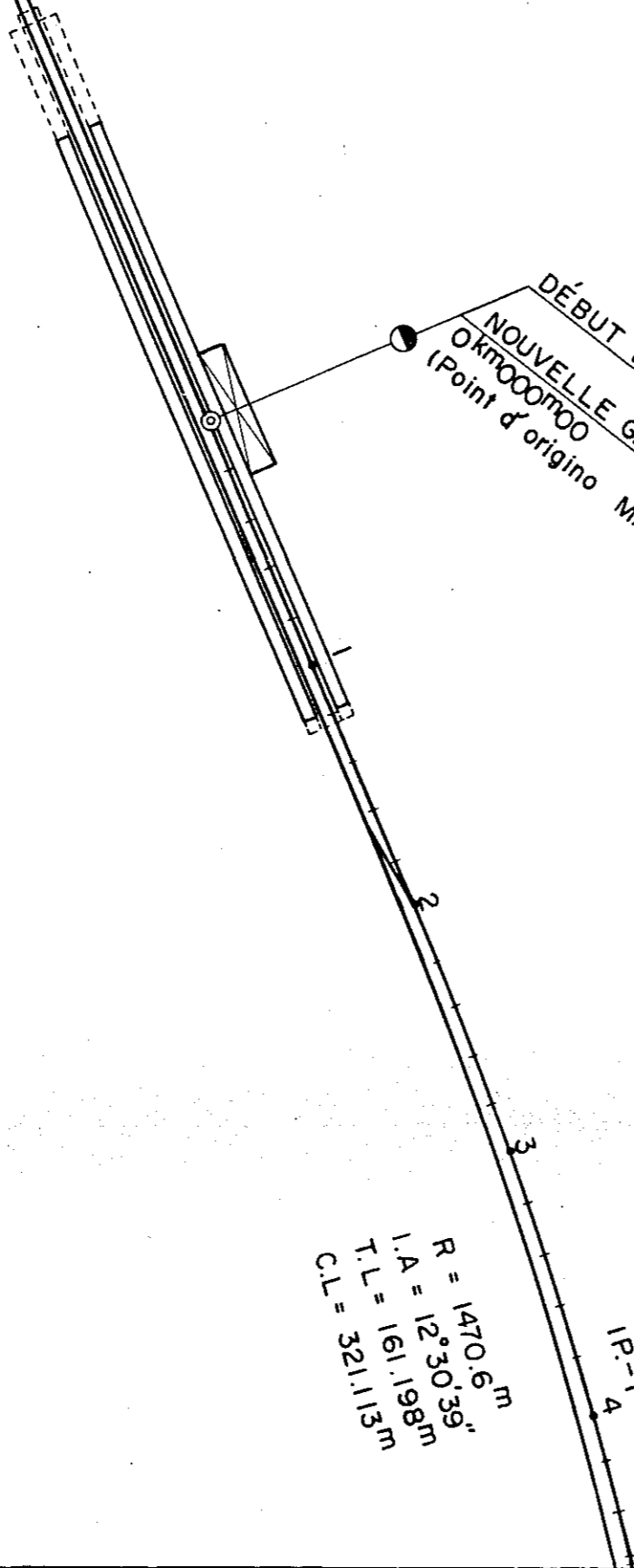
| | |
|---|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan de la voie à la Gare de Kimbansele-Est |
| EHELLE | 1:1000 |
| NO. PLAN | Fig.15.3 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |

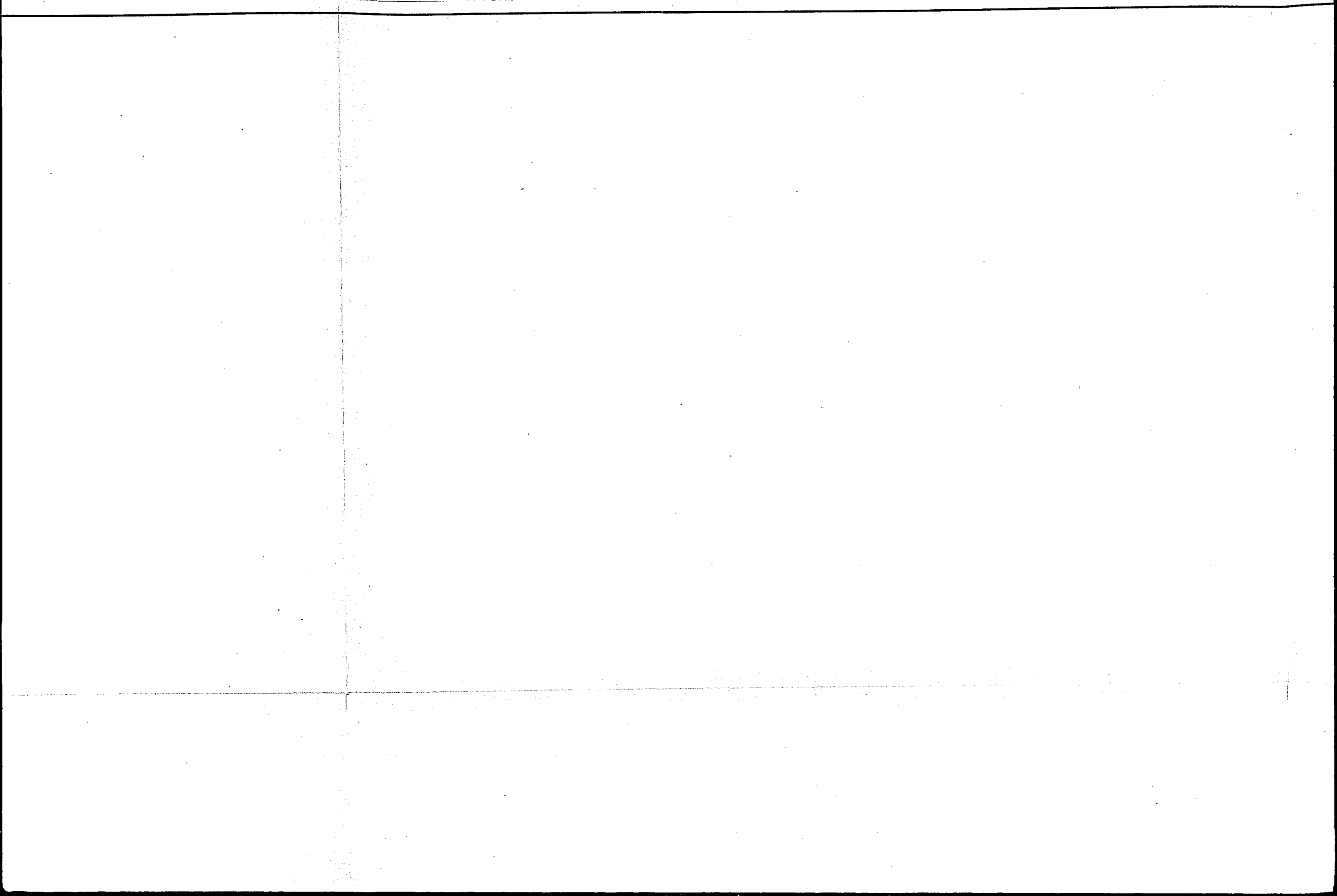
VERS KIN-EST

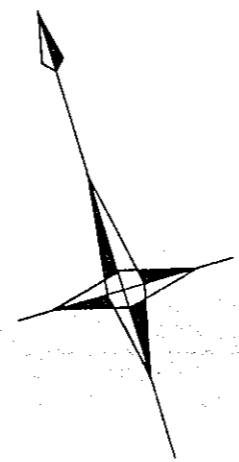
DÉBUT DE PROJET
NOUVELLE GARE LEMBA
0 km 000 m 00
(Point d'origine MATADI 352 km 038 m 00)

R = 1470.6 m
I.A = 12° 30' 39"
T.L = 161.198 m
C.L = 321.113 m























I.P.-1
4







LEGENDE

- Zones d'habitat 
- Installations et zones industrielles 
- Palmiers 
- Forêts et savanes basses 
- Zones vertes et marais sages 
- Régates 
- Marais 
- Accroissements de terrain 
- Erosion (pointe vers le bas) 
- Roue macadamisée 
- Roue secondaire 
- Chemin secondaire 
- Chemin de fer à voie simple 
- Chemin de fer à voie multiple 
- Ligne électrique 
- Ligne téléphonique 
- Pne-Line 
- Caniveau 
- Boulevard projeté 
- Repères trigonométriques 
- Repères de nivellement 
- Nom de collectivité 

429.910

R = 1470.6 m
I.A = 12°30'39"
T.L = 161.198 m
C.L = 321.113 m

IP-1
4

Point de raccordement
0 km 556 m 00
0 km 591 m 00

0 km 662 m 00

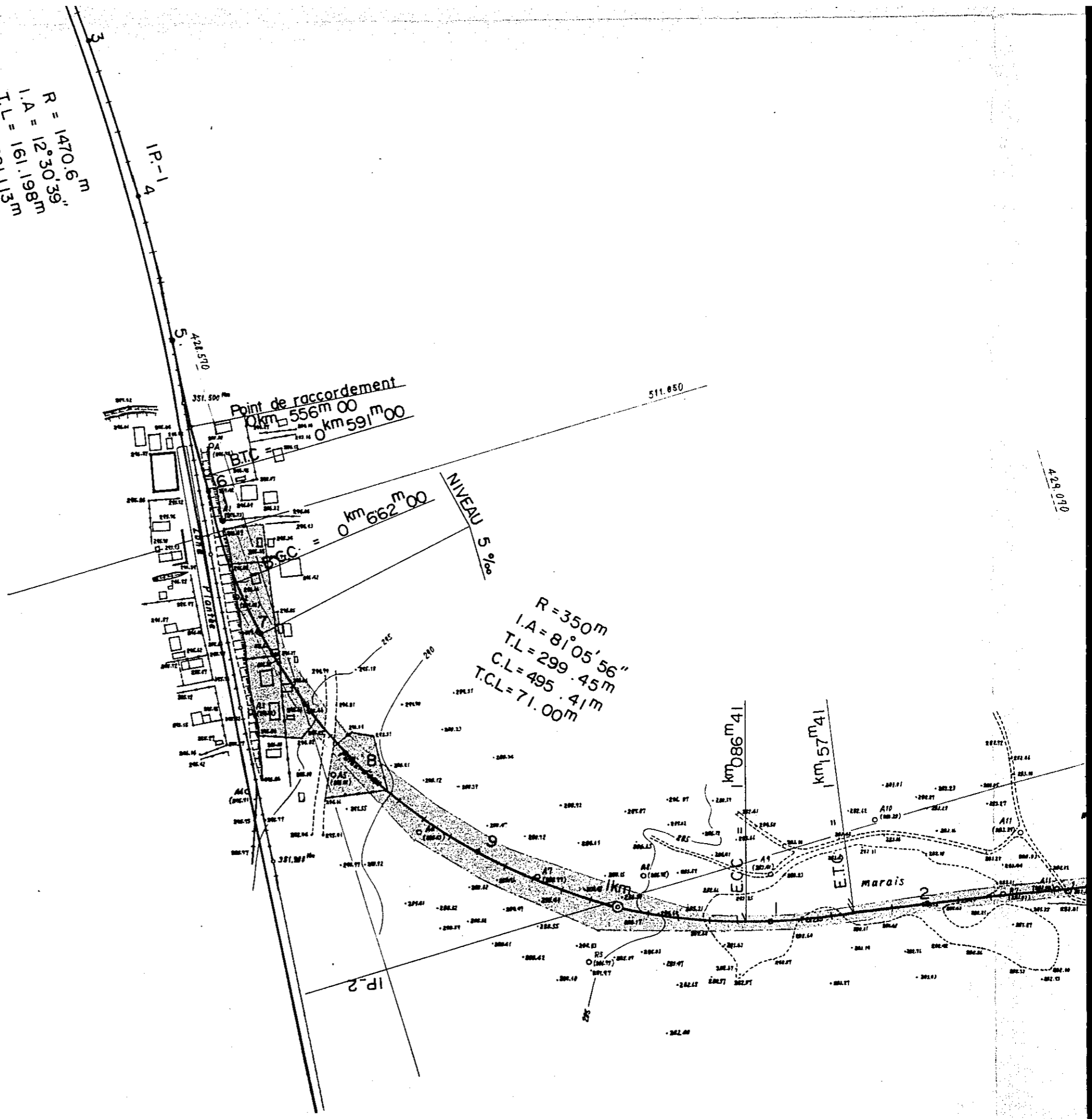
NIVEAU 5 ‰

R = 350 m
I.A = 81°05'56"
T.L = 299.45 m
C.L = 495.41 m
T.C.L = 71.00 m

km 086 m 41

km 157 m 41

marais



511.850

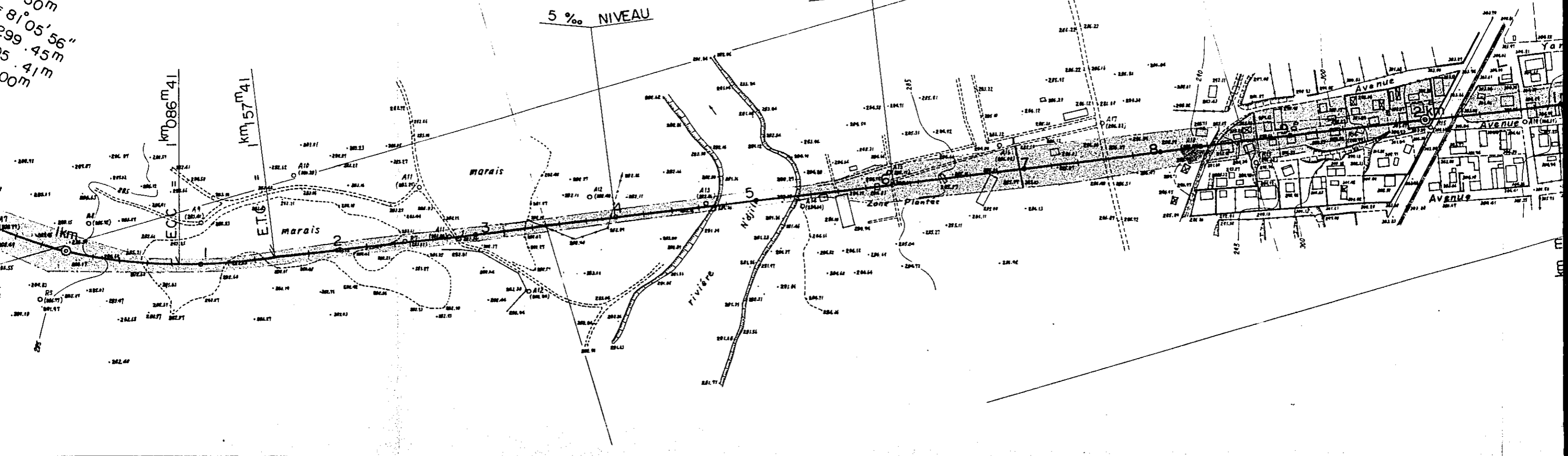
429.570

429.070

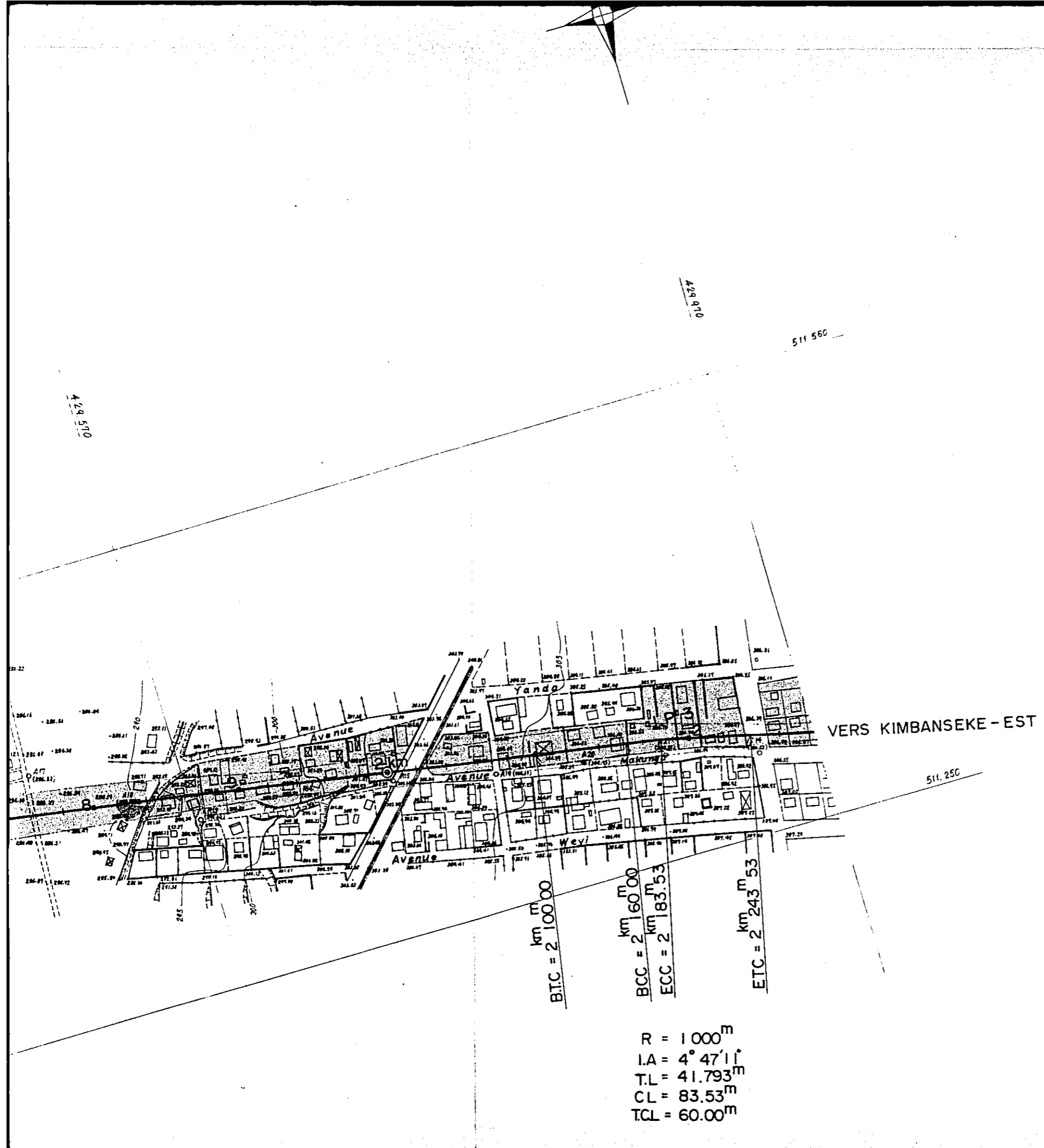
R=350m
= 81°05'56"
299.45m
5.41m
00m

5 ‰ NIVEAU

NIVEAU 15 ‰

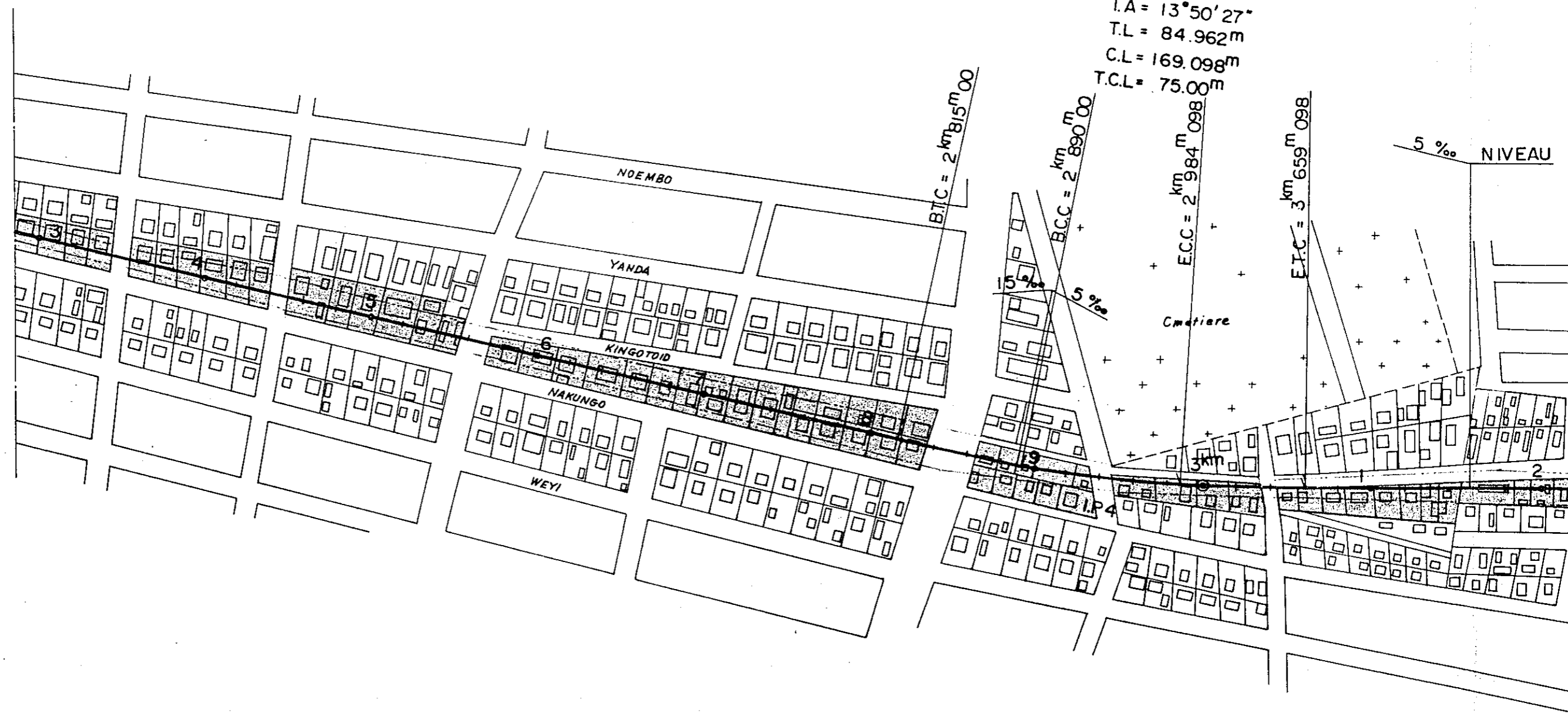


| | |
|-------------------------------|-----------|
| Exemplaire vers le Nord | 100000000 |
| Roue métrique | — |
| Roue secondaire | — |
| Chemin secondaire | — |
| Chemin de fer à voie simple | — |
| Chemin de fer à voie multiple | — |
| Ligne électrique | — |
| Ligne téléphonique | — |
| Pipe-Line | — |
| Caniveau | — |
| Boulevard projeté | — |
| Repères trigonométriques | △ ○ |
| Repères de nivellement | • |
| Nom de collectivité | Ndolo |
| Limite de zone | — |
| Cimetière | — |
| Cultures | — |



| | |
|--|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan de référence pour le programme d'expropriation (1) |
| ECHELLE | 1 : 2 500 |
| NO. PLAN | Fig.A-1 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |

VERS KIN-EST



$R = 700\text{m}$
 $I.A = 13^{\circ}50'27''$
 $T.L = 84.962\text{m}$
 $C.L = 169.098\text{m}$
 $T.C.L = 75.00\text{m}$

$B.T.C = 2\text{ km } 815\text{ m } 00$

$B.C.C = 2\text{ km } 890\text{ m } 00$

$E.C.C = 2\text{ km } 984\text{ m } 098$

$E.T.C = 3\text{ km } 659\text{ m } 098$

5 ‰ NIVEAU

Cimetiere

NOEMBO

YANDA

KINGOTID

NAKUNGO

WEYI

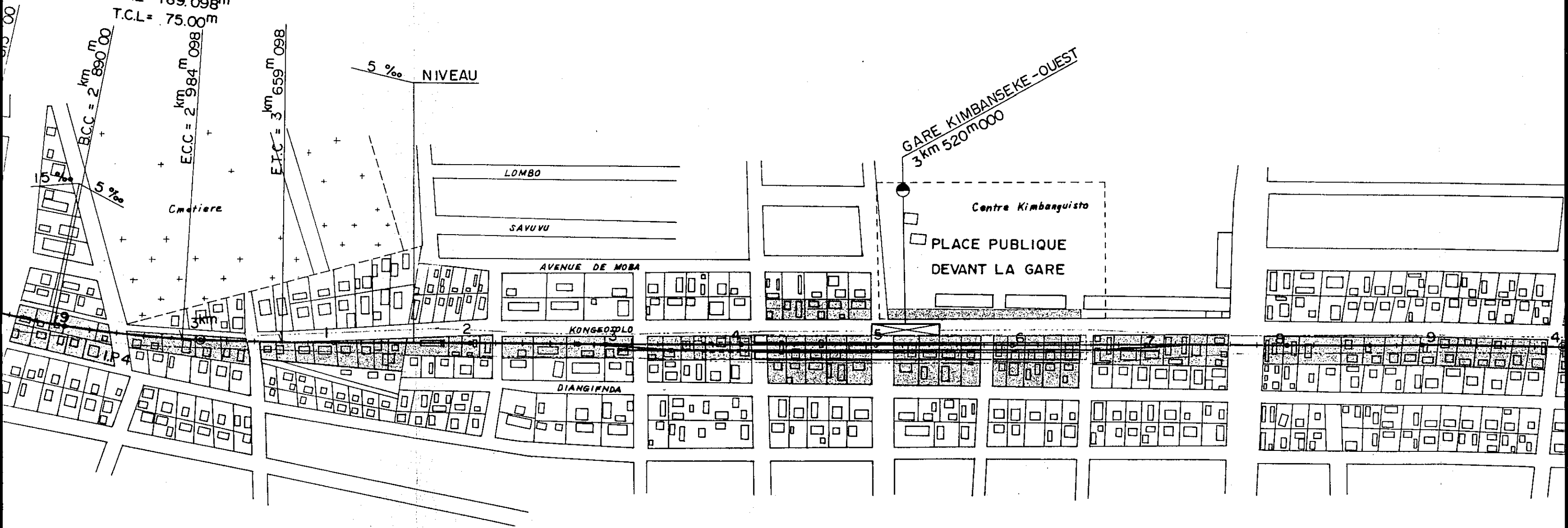
15 ‰

5 ‰

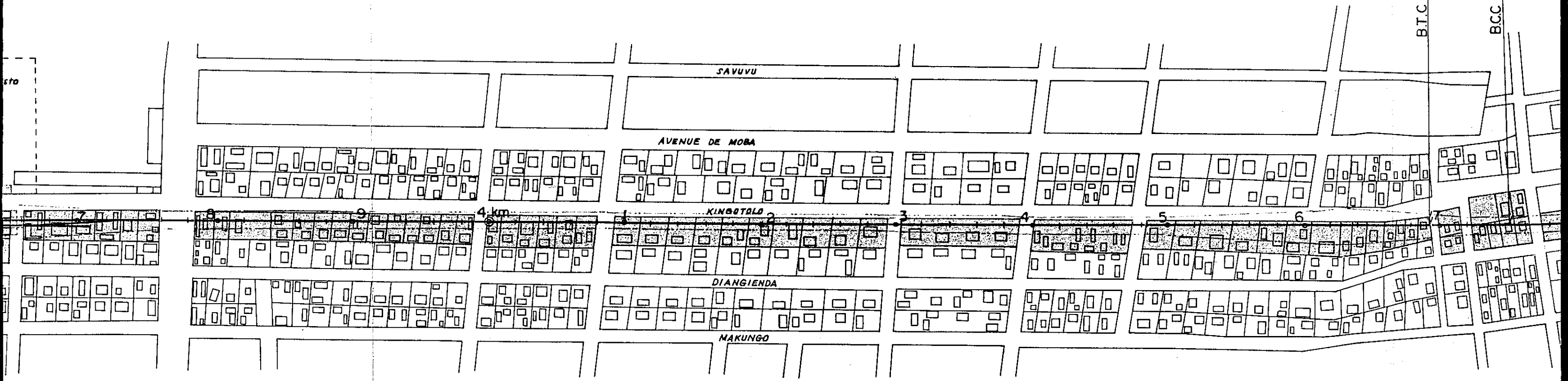
3 km

2

R = 700m
I.A = 13°50'27"
T.L = 84.962m
C.L = 169.098m
T.C.L = 75.00m



R =
I.A =
T.L =
C.L =
T.CL =



B.T.C = 4 km 692 m 00

B.C.C = 4 km 52 m 00

R = 1 000^m
I.A = 11° 21' 55"
T.L = 99.507^m
C.L = 198.362^m
T.C.L = 60.00^m

B.T.C = 4^{km} 692^m 00

B.C.C = 4^{km} 752^m 00

E.C.C = 4^{km} 890^m 362

E.T.C = 4^{km} 950^m 362

GARE KIMBANSEKE - EST
5 km 400^m 00

PLACE PUBLIQUE
DEVANT LA GARE

EGLISE
ST FREDL
RIC

WANGO

MAKE

MANGELE

NASUNDI

KIMDAKASA

I.P 5

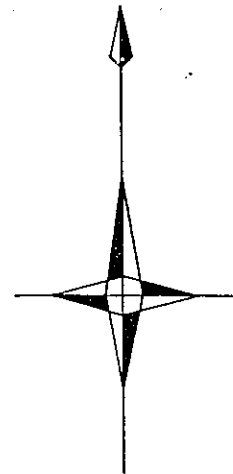
5

6

8

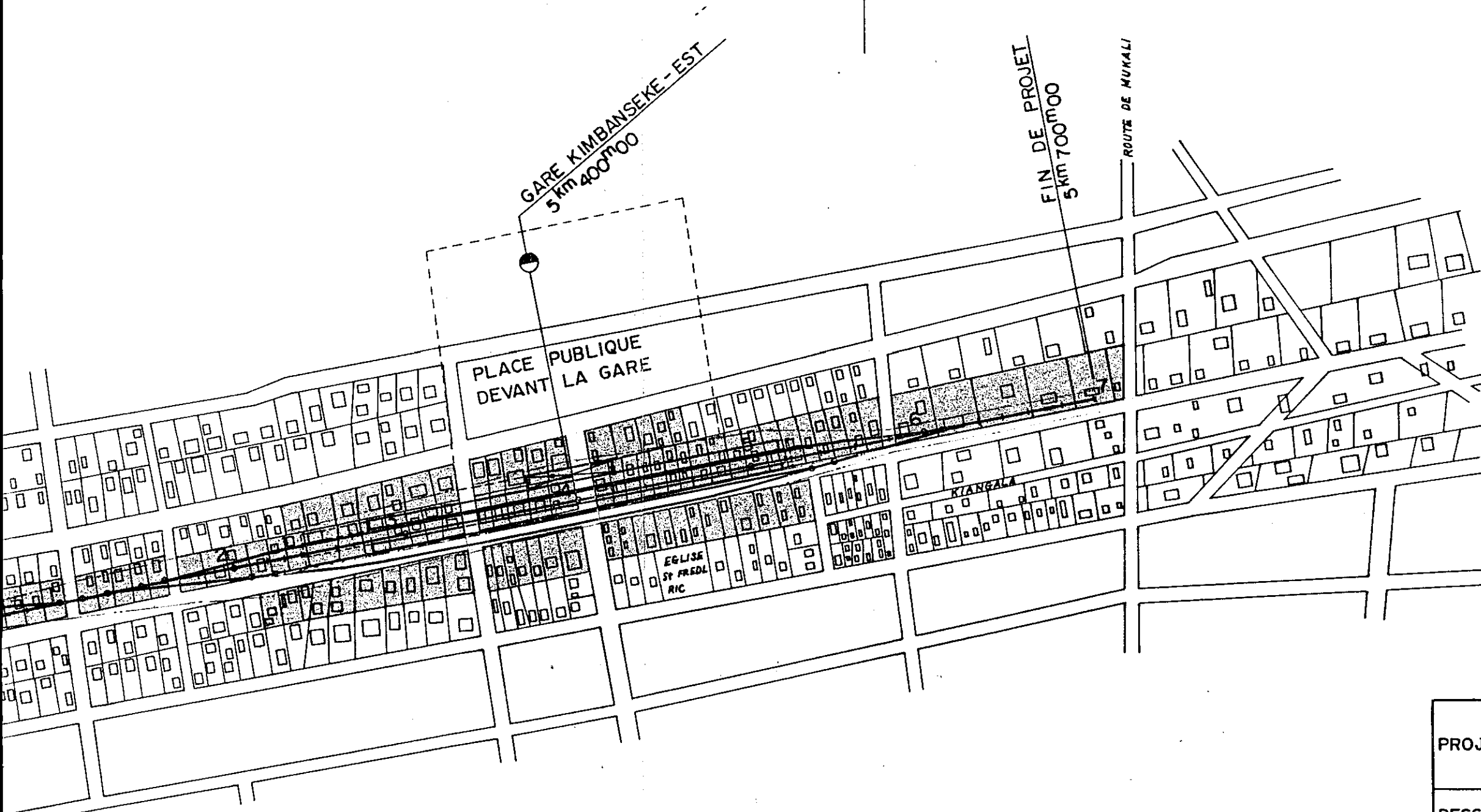
2



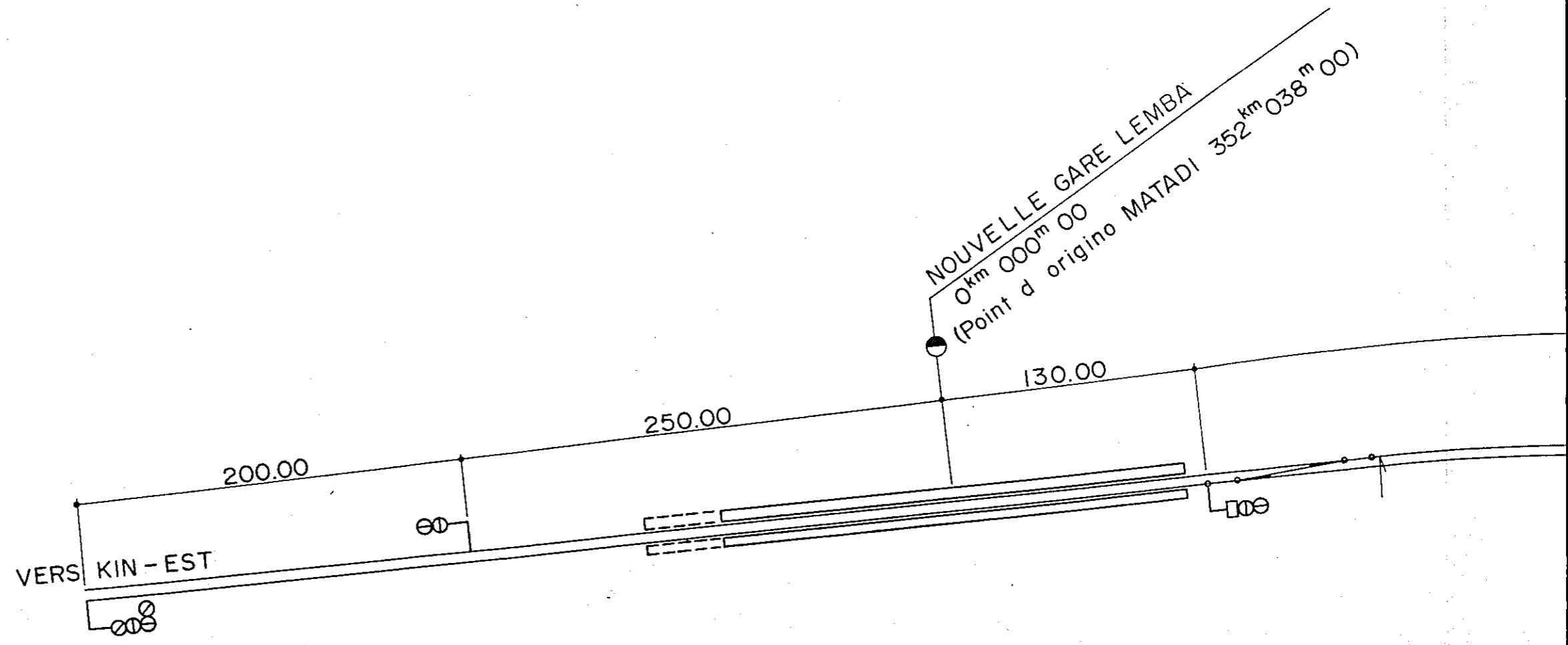


LEGENDE

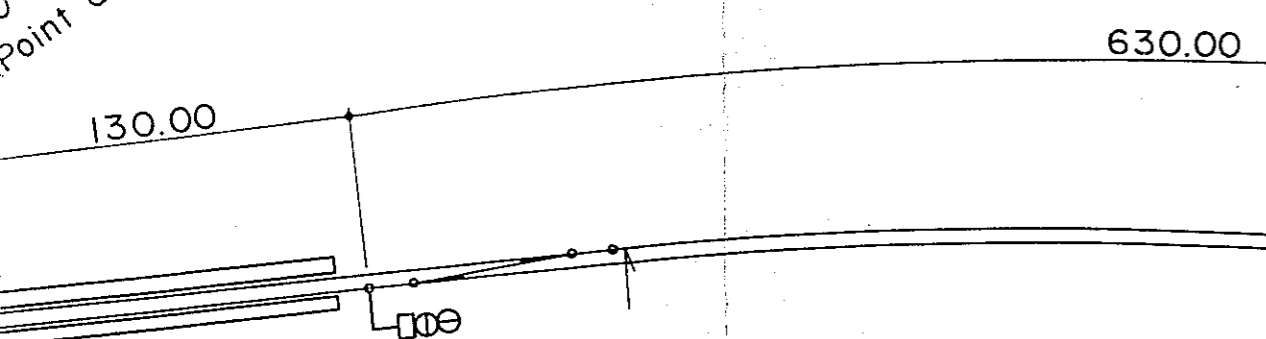
- Zones d'habitat
- Industries et zones industrielles
- Pâturages
- Ferres et terres boisées
- Zones marais et terres vagues
- Régions
- Rivières
- Arachement de parcelles
- Embarcadere sur le bord
- Route internationale
- Route nationale
- Chemins secondaires
- Chemins de fer à voie simple
- Chemins de fer à voie multiple
- Ligne électrique
- Ligne téléphonique
- Pipe-Line
- Canalis
- Relevés topographiques
- Relevés de nivellement
- Site de collectivité Ndolo
- Fin de zone
- Concubine
- Cultures



| | |
|--|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan de référence pour le programme d'expropriation (2) |
| EHELLE | 1 : 2 500 |
| NO. PLAN | Fig.A-2 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |



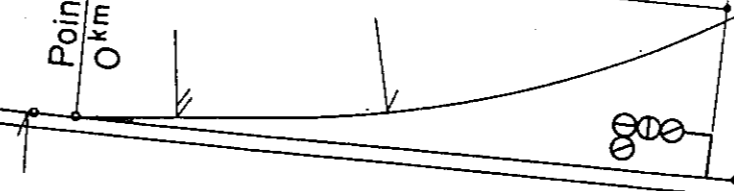
NOUVELLE GARE LEMBA
0 km 000 m 00
Point d'origine MATADI 352 km 038 m 00)



R = 1470.6m
I.A = 12°30'39"
T.L = 161.198m
C.L = 321.113m

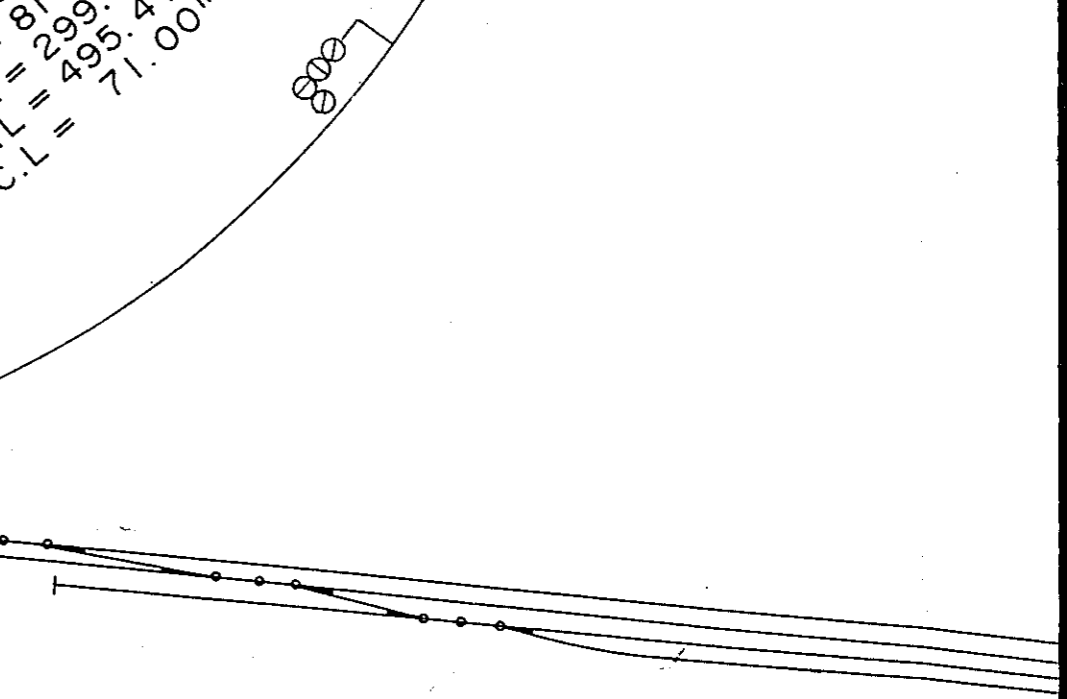
630.00

Point de raccordement
0 km 556 m 00

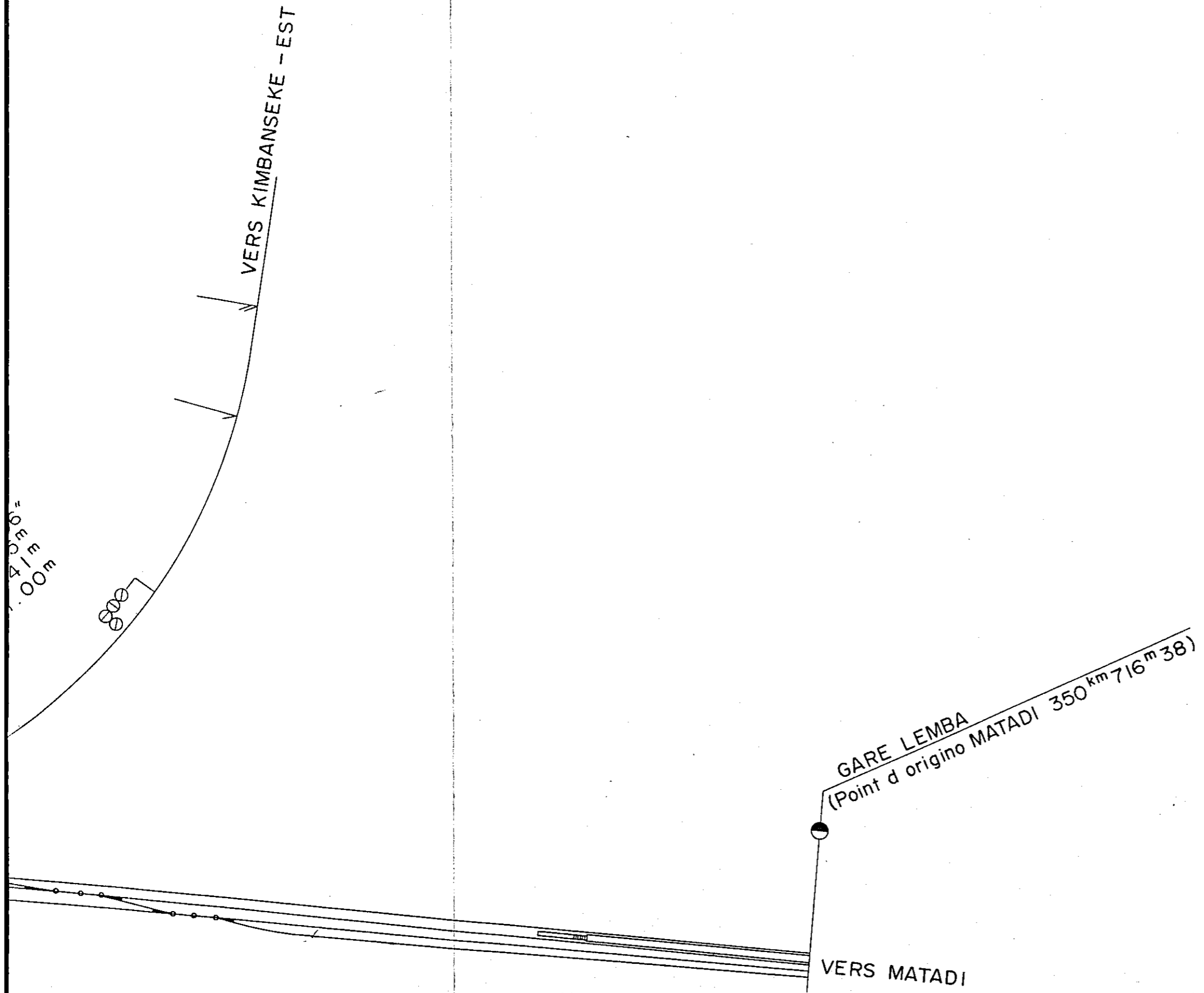


R = 350m
I.A = 8°05'56"
T.C.L = 299.45m
C.L = 495.41m

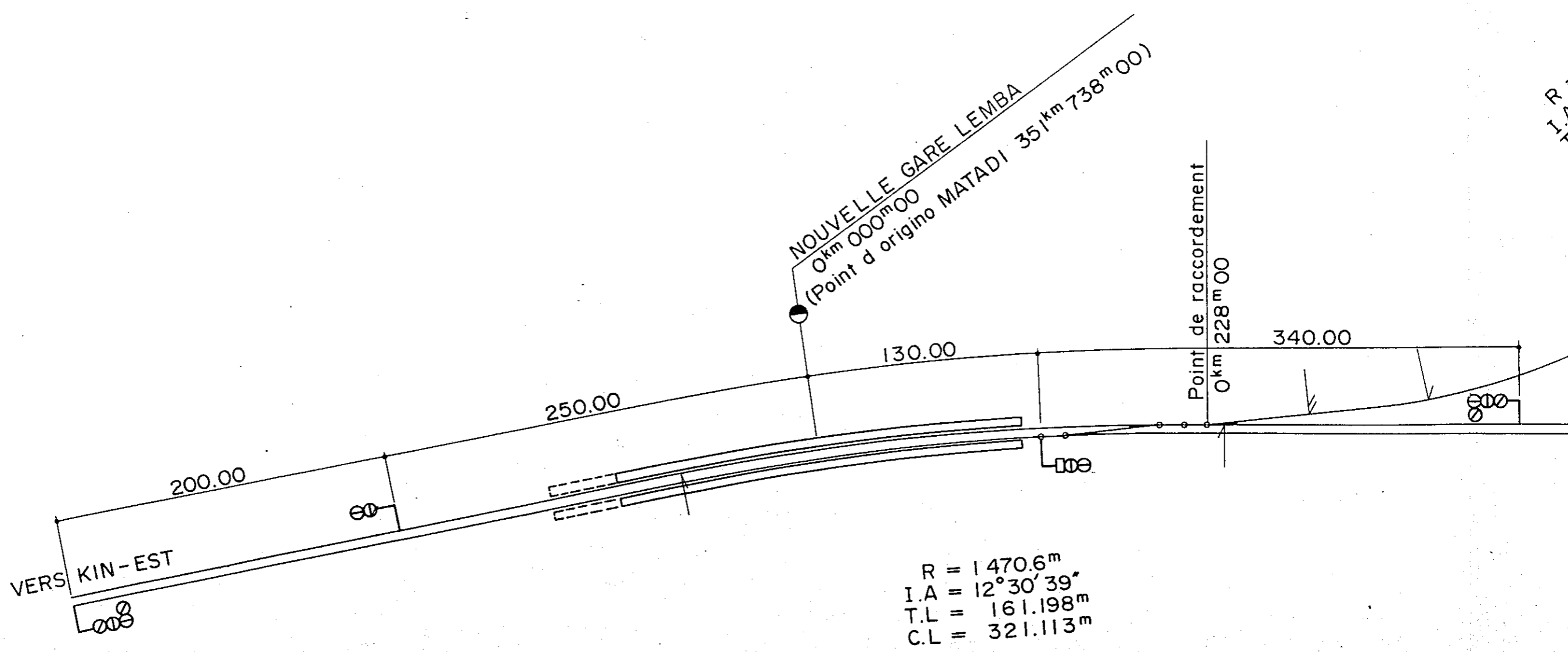
800

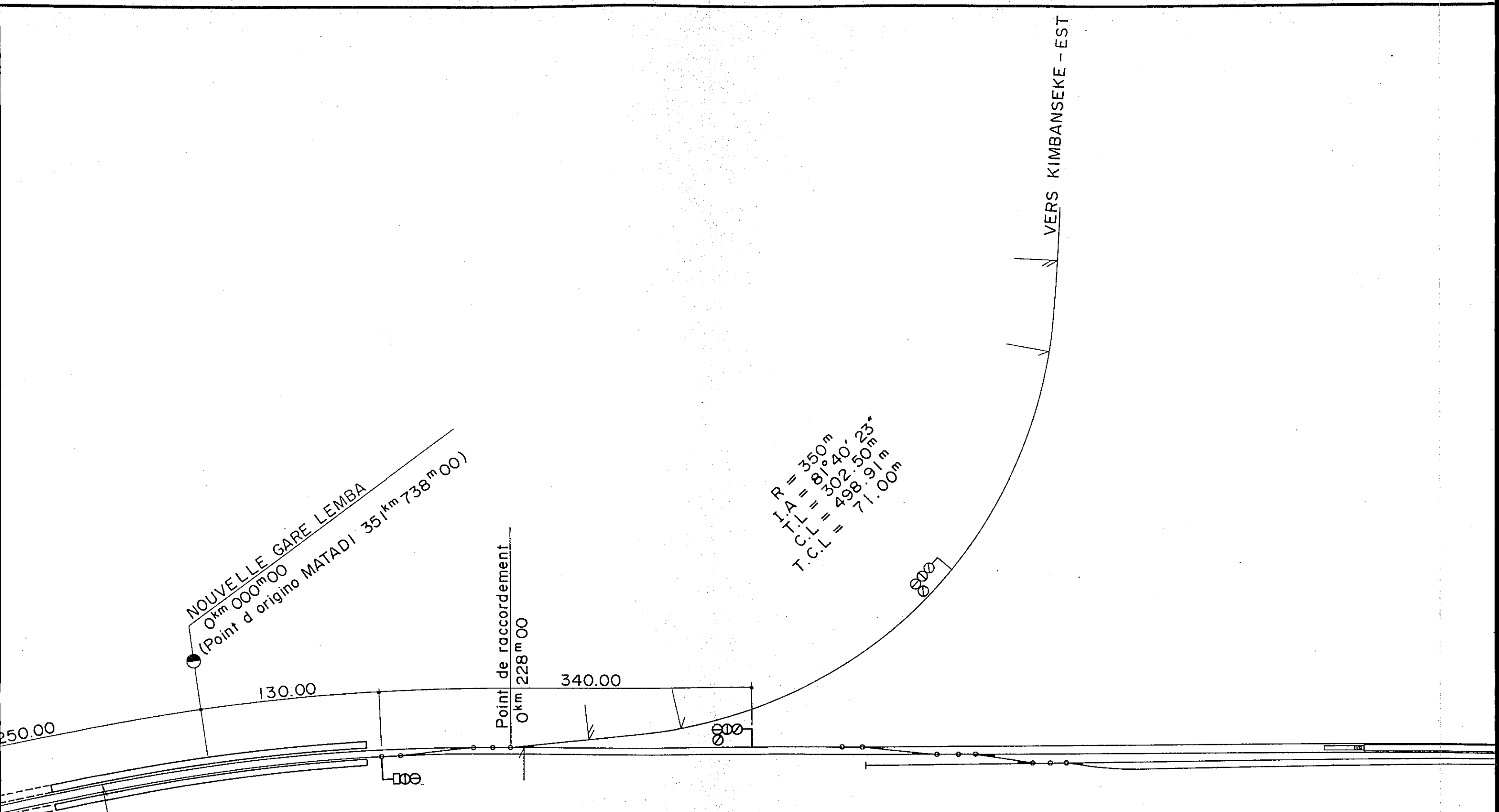


VERS KIMBANSEKE - EST



| | |
|---|---|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan comparatif (1): Plan de la voie de raccordement à la ligne principale |
| ECHELLE | 1 : 2 500 |
| NO. PLAN | Fig.A-3 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J . I . C . A) | |





NOUVELLE GARE LEMBA
 0 km 000 m 00
 (Point d'origine MATADI 35 | km 738 m 00)

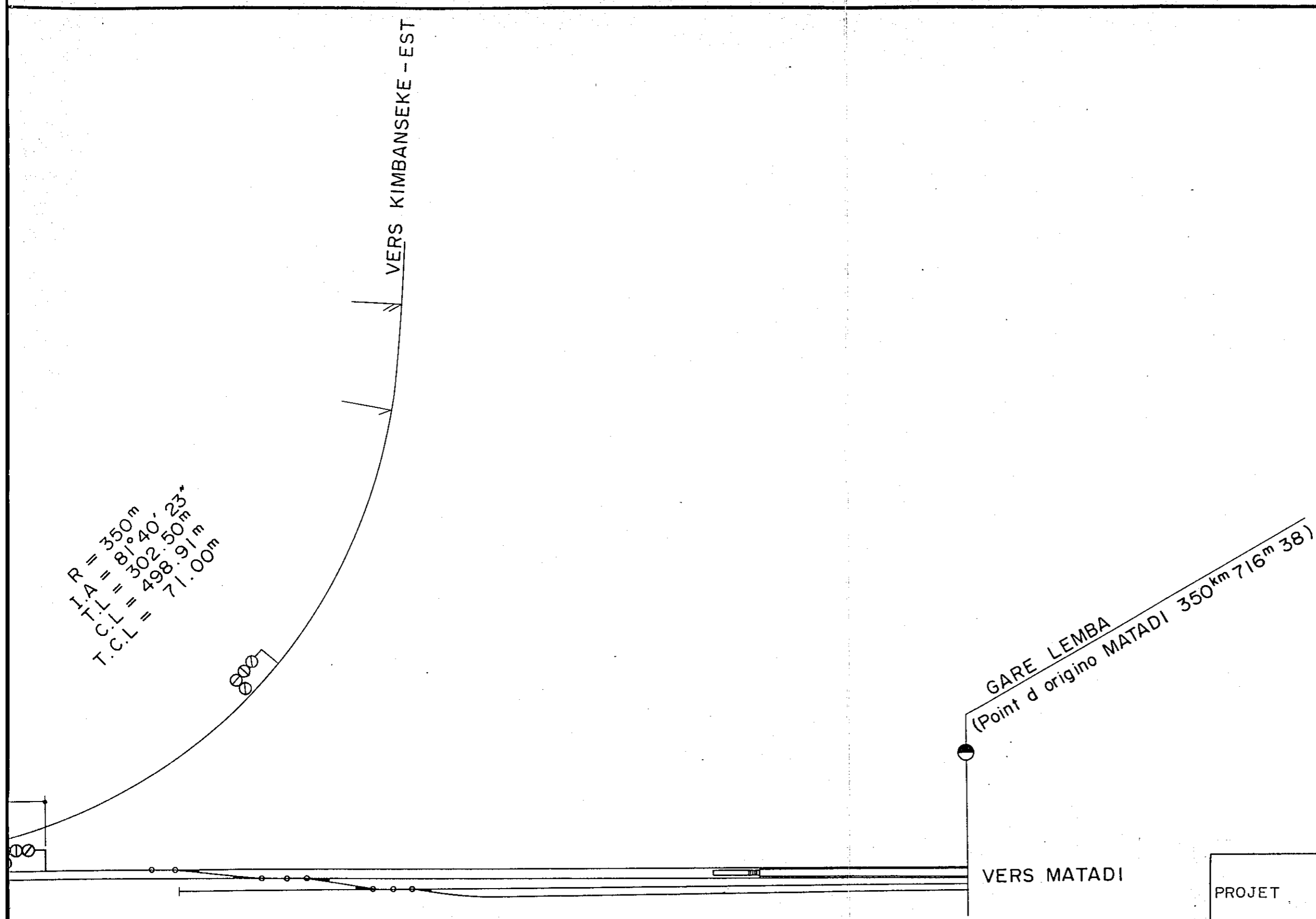
Point de raccordement
 0 km 228 m 00

R = 350 m
 I.A = 81° 40' 23"
 T.C.L = 302.50 m
 C.C.L = 498.91 m

R = 1470.6 m
 I.A = 12° 30' 39"
 T.L = 161.198 m
 C.L = 321.113 m

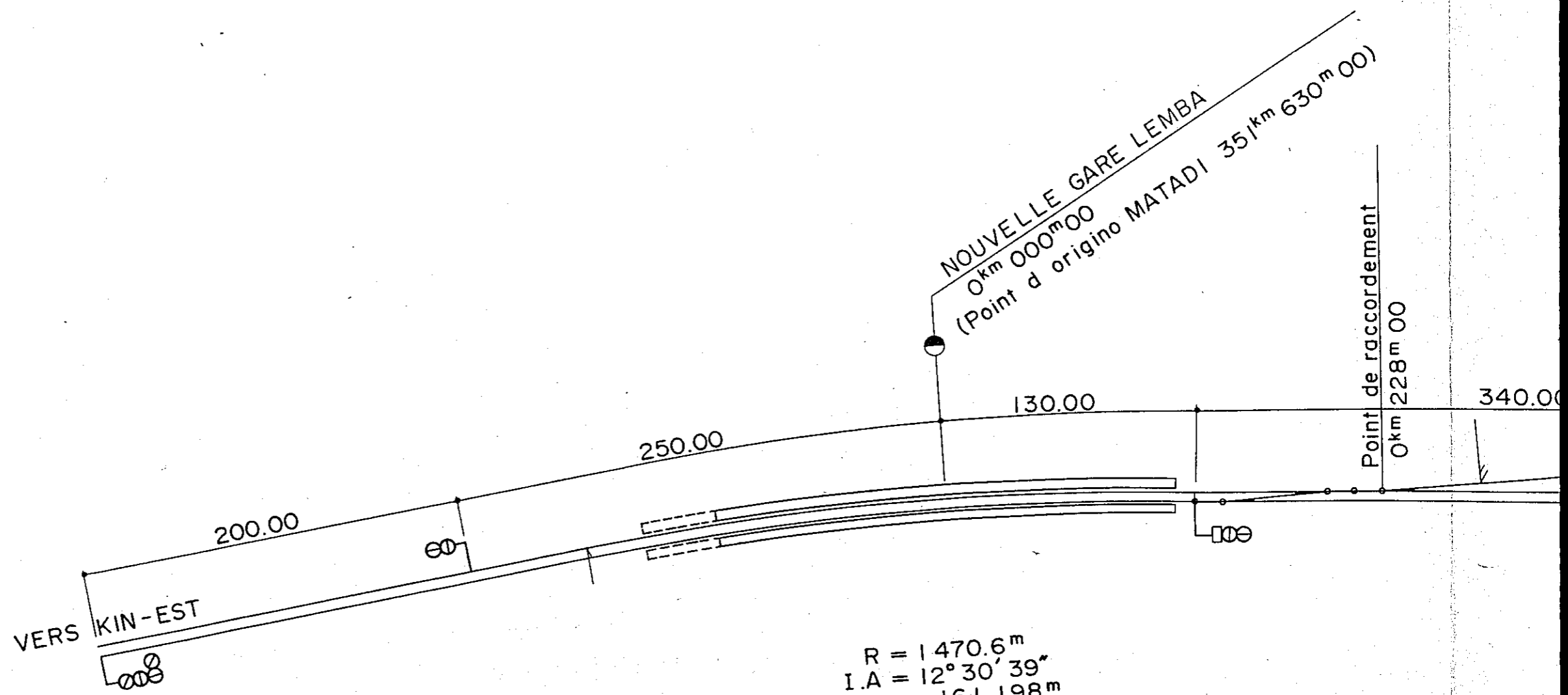
VERS KIMBANSEKE - EST

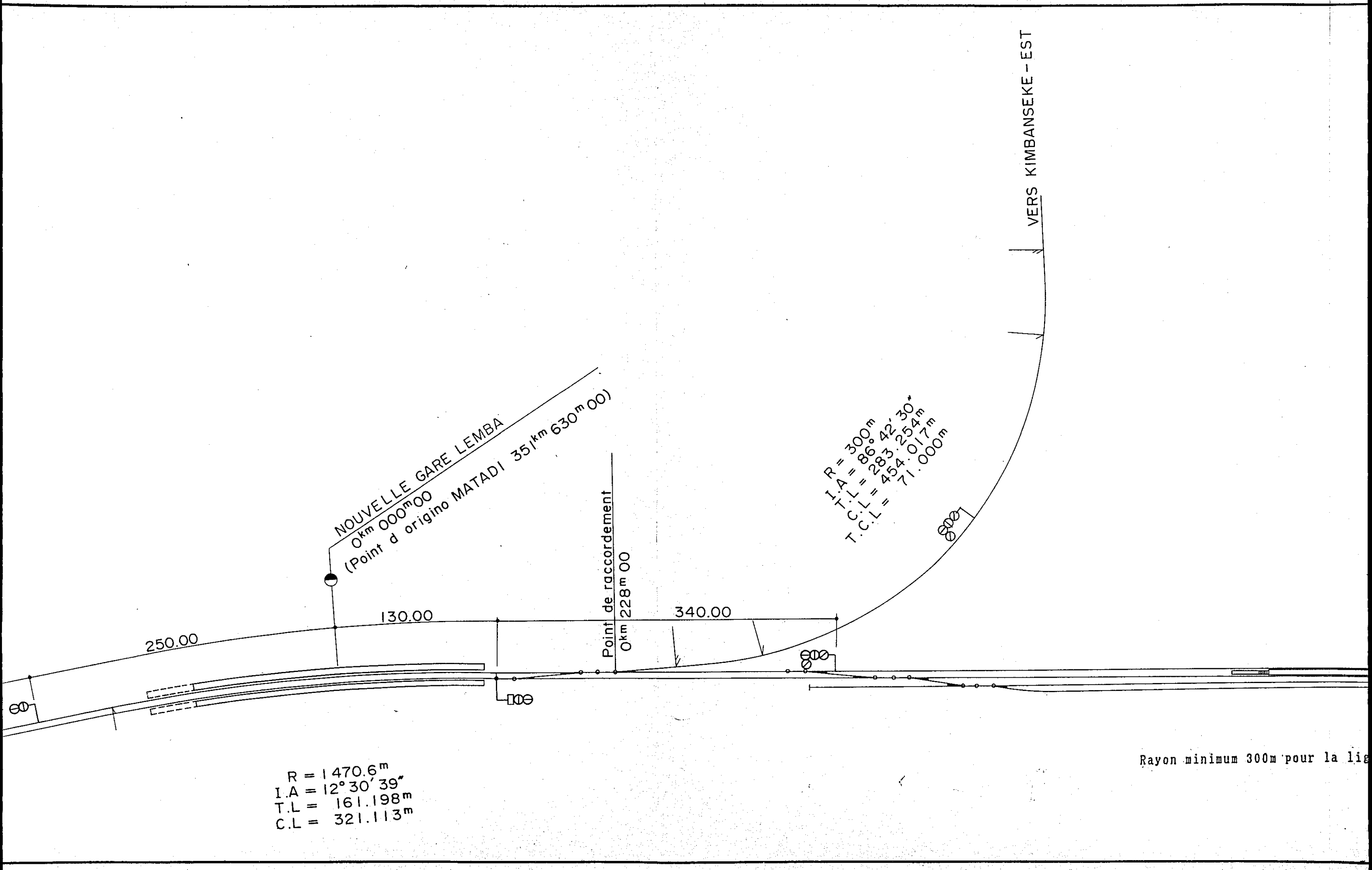
Appareil de voie enroulé utilisé pour la séparation de la voie principale



Appareil de voie enroulé utilisé pour la séparation de la voie principale

| | |
|--|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan comparatif (2) : Plan de la voie de raccordement à la ligne principale |
| ECHELLE | 1 : 2 500 |
| NO. PLAN | Fig.A-4 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J.I.C.A) | |





NOUVELLE GARE LEMBA
 0km 000m 00
 (Point d'origine MATADI 351km 630m 00)

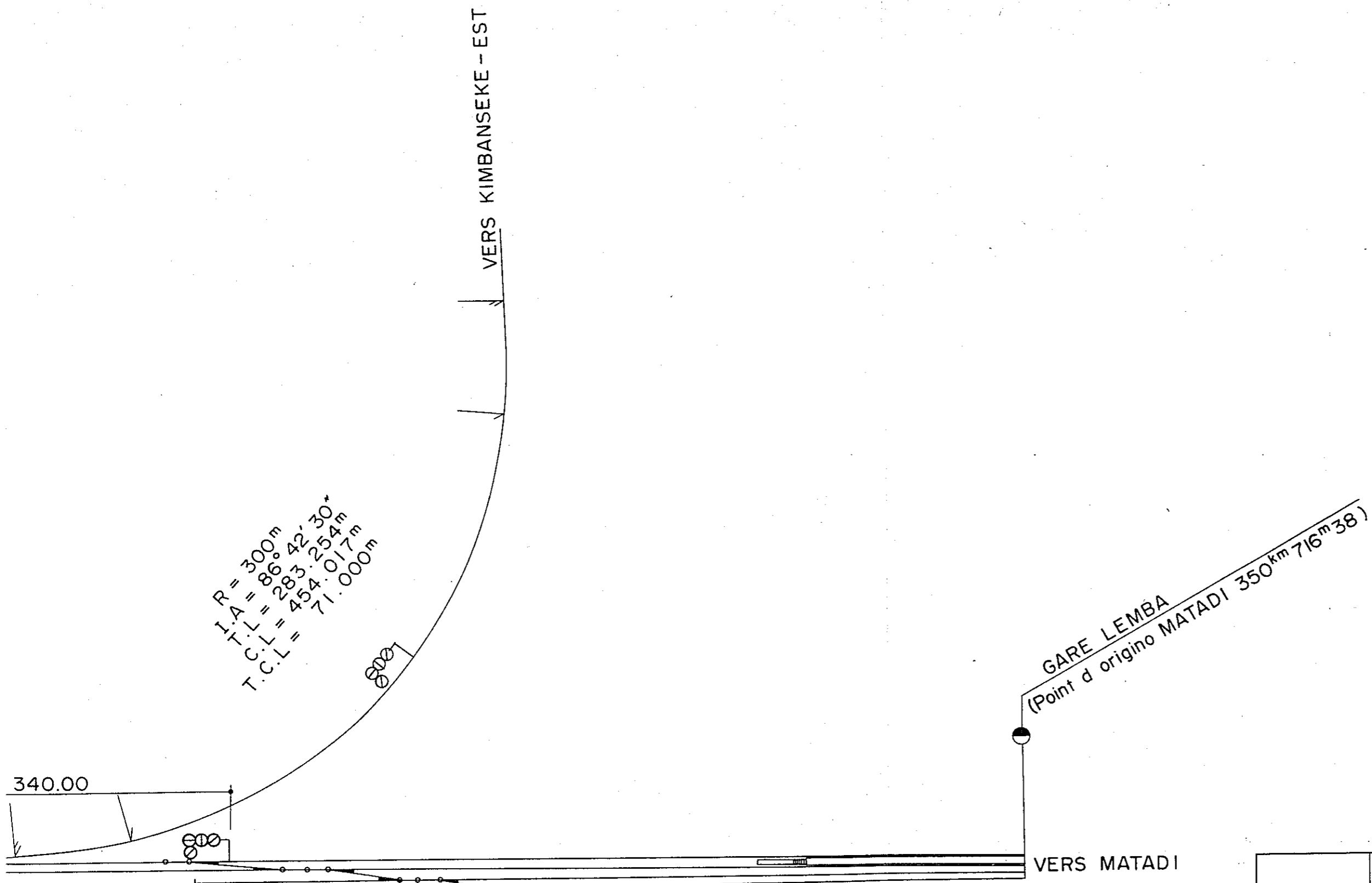
Point de raccordement
 0km 228m 00

R = 300m
 I.A = 86° 42' 30"
 T.L = 454.254m
 T.C.L = 71.000m

R = 1470.6m
 I.A = 12° 30' 39"
 T.L = 161.198m
 C.L = 321.113m

VERS KIMBANSEKE - EST

Rayon minimum 300m pour la lie



Rayon minimum 300m pour la ligne de Kimbanseke

| | |
|--|--|
| PROJET | ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE KISENSO - KIMBANSEKE |
| DESCRIPTION | Plan comparatif (3) : Plan de la voie de raccordement à la ligne principale |
| ECHELLE | 1 : 2 500 |
| NO. PLAN | Fig.A-5 |
| AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (J . I . C . A) | |

