

**REPUBLIQUE DU SENEGAL**



**Un Peuple-un But- une Foi**

\*\*\*\*\*

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION**

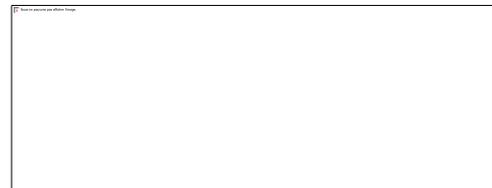
\*\*\*\*\*

**INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR**

\*\*\*\*\*



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée Point  
E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33 859 95 95  
/ 33 823 25 14 Fax : +221 33 860 52 02  
www.supdeco.sn / ist@supdeco.sn



7, Avenue Faïdherbe – BP : 21354 Dakar  
– Sénégal – Tel :(+221) 33 849 69 19 Fax  
: +221 33 821 50 74  
www.supdeco.sn / supdeco@supdeco.sn

**THEME :**

**IMPORTANCE DU TRANSPORT MULTIMODAL MER – ROUTE DANS  
L'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES DE BALTRANT EN REPUBLIQUE  
DEMOCRATIQUE DU CONCO : CAS DE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS**

**Mémoire de fin d'études pour l'obtention du  
Bachelor en Logistique et Transport**

**Présenté par :**

**LERO Gloire**

**Sous la direction de :**

**NZUDIE Guy Théophile  
Enseignant à l'IST**

**Année académique 2020-2021**

## **DEDICACE**

A ma tendre mère chérie

MPOUNY VICTORINE FAYOU

## **REMERCIEMENTS**

Je tiens tout d’abord à remercier Dieu de m’avoir donné la santé afin que je puisse achever ce travail.

Je voudrais aussi adresser toute ma gratitude au directeur de ce mémoire, M. NZUDIE KENMOGNE GUY THEOPHILE pour sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

A mon frère LERO SAMA DERRICK qui a toujours cru en moi et qui a été un grand soutien tant sur le plan financier que moral ainsi qu’à ma sœur adorée MPANSZOU MALONGO POUPETTE.

Mes remerciements vont aussi à l’endroit de la mère de mon fils LOUKEBE JULIANA pour son soutien et ses encouragements

Je tiens aussi à remercier tout le corps professoral de L’IST pour ces trois formidables années passées ensemble.

## SOMMAIRE

INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS .....	3
SECTION1 I : Historique et organisation de BTL .....	3
SECTION II : Les activités et les moyens logistiques utilises .....	5
CHAPITRE2 : CADRE ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS .....	9
SECTION 1 : Présentation des résultats obtenus.....	9
SECTION 2 : Interprétation et recommandation .....	14
CONCLUSION .....	17

## LISTES DES ABREVIATIONS

<b>B/L</b>	Bill of lading
<b>BTL</b>	Bolloré Transport et Logistique
<b>CMR</b>	Lettre de voiture CMR
<b>DGRAD</b>	Direction Générale des Recettes et Accises Domaniales
<b>EIR</b>	Equipment Identity Register
<b>FCL</b>	Full container load
<b>LCL</b>	Less contenair load
<b>OCC</b>	Office Congolais de Contrôle
<b>OGEFREM</b>	Office de Gestion du Fret Multimodal
<b>RDC</b>	République démocratique du Congo
<b>SCTP</b>	Société Commerciale des Transports et des Ports (ex ONATRA)
<b>TCPK</b>	Terminal à Conteneurs du Port de Kinshasa
<b>CCTM</b>	Coût complet de transport multimodal
<b>RUR</b>	Redevance d’usage de la route
<b>CMR</b>	Convention sur le transport des marchandises par route
<b>BGFT</b>	Bureau de gestion du fret terrestre
<b>LMC</b>	Ligne maritime congolaise
<b>CVM</b>	Congolaise des voies maritime

## FICHE SIGNALETIQUE DE L'ENTREPRISE BOLLORE LOGISTIQUE

<b>Création</b>	<b>1822 (papeterie d'Odet fondée par Nicolas Le Marié)</b> <b>Puis 1861 (reprise par la famille Bolloré)</b>
	<b>Dates clés</b>
	<b>1861 : Dirigé par Jean-René Bolloré</b>
	<b>1981 : Dirigé par Vincent Bolloré</b>
<b>Fondateurs</b>	<b>Nicolas LE MARIE</b>
<b>Forme juridique</b>	<b>Société européenne</b>
<b>Action</b>	<b>Euronext : BOL</b>
<b>Siège social</b>	<b>Ergué-Gabéric (Finistère, France)</b>
<b>Direction</b>	<b>Cyrille Bolloré (P-DG)</b> <b>Yannick Bolloré (vice-président)</b>
<b>Actionnaires</b>	<b>Financière de l'Odet : 63,6 %</b> <b>Flottant : 30,0 %</b>
<b>Activités</b>	<b>Transport</b> <b>Logistique</b> <b>Énergie</b> <b>Plastiques ultrafins</b> <b>Automobile</b> <b>Papiers spéciaux</b> <b>Médias</b>

	<b>Télécommunications</b>
	<b>Participations</b>
	<b>Produits ,Logistique</b>
<b>Filiales</b>	<b>Bolloré Transport &amp; Logistics, Blue Systems, Blue Solutions, Vivendi</b>
<b>Effectif</b>	<b>81 0001</b>
<b>SIREN</b>	<b>055804124</b>
<b>Site web</b>	<b>bollore.com</b>
<b>Fonds propres</b>	<b>En augmentation 9,2 milliards d'€ (2018)</b>
<b>Dette</b>	<b>En stagnation 4,841 milliards d'€ (2018)</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>En augmentation 24,84 milliards d'€ (2019)</b>
<b>Résultat net</b>	<b>En diminution 1,107 milliard d'€ (2018)</b>

## **RESUME**

Ce travail s'inscrit dans une perspective analytique celle de savoir comment le transport multimodal contribue au développement du secteur agricole en RDC ainsi que les enjeux liés à ce mode transport qui est venu révolutionner le monde de la logistique en proposant des solutions plus efficaces et fiables lors de l'acheminement des marchandises dans des trajets à grande portée et inaccessibles avec un seul mode transport. Enfin, après avoir établi l'étude minutieuse des opérations du transport combiné sur le trajet Matadi Kinshasa qui relie un tronçon maritime d'une quarantaine de kilomètres au nord de l'embouchure du fleuve, ainsi que d'un tronçon routier qui s'étend sur 330km, nous avons proposé une analyse prospective

qui a permis de mettre en surface les forces et les faiblesses de ce type de transport et apporter des recommandations pour rendre le secteur plus fort qu'il est déjà.

## **ABSTRACT**

This work is part of an analytical perspective that of knowing how transport multimodal contributes to the development of the agricultural sector in the DRC as well as the challenges linked to this mode of transport which has revolutionized the world of logistics by offering more efficient and reliable solutions when transporting goods in long-range and inaccessible journeys. with a single mode of transport. Finally, after having established the careful study of combined transport operations on the Matadi Kinshasa route which connects a maritime section of around forty kilometers north of the mouth of the river, as well as a road section

that extends over 330km, we proposed a prospective analysis which made it possible to highlight the strengths and weaknesses of this type of transport and to provide recommendations to make the sector stronger than it already is.

## INTRODUCTION

L'activité du transport est l'une des activités humaines les plus anciennes. Elle remonte aux origines de l'humanité. Et comme la nature est la première source d'inspiration de l'homme, celui-ci a commencé par « le plus naturel » en utilisant ses muscles pour déplacer des biens d'une part et en profitant de la force des courants d'eau d'autre part. Cette activité a connu des révolutions historiques favorisées par des inventions technologiques et des découvertes de nouvelles pratiques. Ainsi, le transport a changé plusieurs fois de visage après la domestication de certains animaux, en passant par l'invention de la roue et en arrivant aux derniers progrès concernant les moteurs à vapeur, diesel et électriques. Une des révolutions qui ont marqué le siècle passé est l'introduction du conteneur. Cette invention a permis au transport maritime d'être à la tête des modes du transport en termes de capacité et de compétitivité. Mais la plus importante conséquence de l'introduction du conteneur et qui constitue d'ailleurs sa « raison d'être » était le besoin d'assurer la continuité du transport des flux de marchandises maritimes sur le continent. En effet, l'idée vient du fait qu'au lieu de transporter une marchandise tributaire de son vecteur du transport (un camion par exemple), on peut se contenter de transporter la marchandise dans un contenant standardisé pour faciliter ses opérations de manutention [Levinson,2010]. Ainsi, le conteneur a permis de « relier » des modes de transport différents en facilitant le passage des marchandises d'un mode à l'autre sans empotage ni dépotage. D'autres contenants vont voir le jour comme réponse au besoin d'un « passage souple » d'un mode à l'autre. En effet, ces nouveaux contenants standardisés qu'on appelle Unités de Transport Intermodal (UTI) ont permis l'apparition de nouveaux services et offres logistiques combinant plusieurs modes du transport. La mondialisation a permis d'une part l'ouverture des marchés mondiaux et l'accroissement de la concurrence économique entre pays et entreprises. Et puisque les firmes multinationales<sup>1</sup>.

Le transport est au centre du cycle de la production-consommation. Les entreprises et les individus doivent donc prendre des décisions sur les trajets à emprunter et les modes du transport à utiliser afin d'acheminer du fret ou des personnes. Le choix du mode du transport pour acheminer des marchandises ou des individus d'une origine à une destination est l'une des questions que se posent les décideurs. Ce choix dépend d'un certain nombre de facteurs tels que la nature des biens, le coût, la rapidité, les infrastructures disponibles et les trajets

---

<sup>1</sup> Source : <https://en.wikipedia.org/wiki/Transport>

(origines et destinations). Cependant il faut souligner que plus la distance parcourue est longue, plus le choix du mode est important. Un transport combiné est le meilleur choix pour faire face aux défis que peut supposer un transport entre des points éloignés entre eux.

Le transport multimodal, ou transport intermodal, ou transport combiné, consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport. Il concerne surtout les marchandises. Le terme intermodal s'applique dans la mesure où une logistique unifiée s'applique tout au long du transport, quel que soit le mode, à la fois pour limiter les manutentions et réaliser le suivi. Le transport multimodal s'est développé surtout en raison de la nécessité d'assurer la continuation terrestre du fret maritime en simplifiant les manutentions portuaires.

Le transport multimodal présente de nombreux avantages économiques et environnementaux, Ainsi il nous a paru judicieux et important de travailler sur le thème : « **IMPORTANCE DU TRANSPORT MULTIMODAL MER – ROUTE DANS L'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES DE BALTRANT EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO** ».

La problématique est donc de savoir comment le transport combiné contribue au développement du secteur agricole en RDC ? Dans ce sens pour aborder le sujet nous l'avons divisé en deux parties : Dans la première partie nous avons présenté BTL dans son ensemble, son organisation ainsi que les activités tenues par l'entreprise Et enfin dans la deuxième et dernière partie nous avons présenté les résultats obtenus, analysé ces résultats et proposer des recommandations.

## **CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS**

### **SECTION1 I : Historique et organisation de BTL**

#### **1. Historique<sup>2</sup>**

Bolloré Transport et Logistique est un opérateur majeur du transport et de la logistique à l'international. Il compte 35 000 collaborateurs, répartis dans 109 pays et sur les cinq continents, expriment leur savoir-faire à travers quatre métiers qui travaillent aujourd'hui en synergie. L'entreprise accompagne de grands groupes internationaux et des milliers de PME à travers le monde. Elle passe d'un continent à l'autre avec la même agilité, la même crédibilité et la même expertise.

L'entreprise est présente depuis plus d'un demi-siècle en Afrique et contribue au développement des économies locales, en y développant des infrastructures modernes, en créant des emplois et en y formant les collaborateurs dans le métier du transport et met en disposition des clients locaux et internationaux un réseau de logistique intégrée unique et une offre de services clé en main qui rendent possibles l'import et l'export des marchandises même dans les zones les plus isolées grâce à des techniques de transport mis en place en mettant l'accent sur le transport combine des marchandises dans des endroits éloigné et inaccessible par certain moyen de transport .

Bolloré Transport et logistique est un acteur de référence de la logistique en République Démocratique du Congo. L'entreprise emploie 800 congolais à travers ses 25 agences déployées à travers tout le pays. ELLE participe activement au développement de la RDC et s'investit dans l'amélioration des compétences de ses collaborateurs. Elle développe des partenariats avec des établissements d'enseignement supérieur et mène également des actions pour les populations.

#### **La concession**

---

2 Source :

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Bollor%C3%A9\\_Transport\\_%26\\_Logistics#:~:text=L%27histoire%20du%20groupe%20Bollor%C3%A9,depuis%20et%20vers%20l%27Afrique.](https://fr.wikipedia.org/wiki/Bollor%C3%A9_Transport_%26_Logistics#:~:text=L%27histoire%20du%20groupe%20Bollor%C3%A9,depuis%20et%20vers%20l%27Afrique.)

Bolloré Transport et logistique République Démocratique du Congo Kinshasa a été créé en avril 1953. Le siège national est situé à Kinshasa. Outre la capitale, Bolloré Transport & logistique est présent dans trois grandes villes : Matadi, Boma et Muanda.

## **2. Organisation de Bolloré transport & logistique<sup>3</sup>**

L'organigramme indique la répartition d'ensemble des responsabilités entre les différentes entités du groupe, et les relations de commandement qui existent entre elles.

### **Le Directeur Général**

Il garantit le bon fonctionnement quotidien de l'entreprise et de son organisation. Il est également garant de la rentabilité de l'entreprise. Il gère les moyens d'action mis en œuvre, il définit les grands axes de développement de l'entreprise, renforce l'image de l'entreprise et élabore la politique d'investissement.

### **Le Directeur Administratif et Financier**

Il supervise l'ensemble des tâches : Comptabilité, Finance, Contrôle de gestion, Fiscalité, Juridique, Gestion Administrative et Informatique. Il participe également à la définition de la stratégie de l'entreprise sur les plans financiers et administratifs. Il est responsable du bon fonctionnement de toutes les modalités comptables et financières.

### **Le Directeur des Ressources Humaines**

Il est responsable de la gestion du potentiel humain de l'entreprise, anticipe sur son développement à moyen et long terme et donne les prévisions des besoins.

### **Le Directeur des Exploitations**

Il coordonne et supervise le fonctionnement des différents métiers qui sont sous sa responsabilité et assure la synergie entre les différentes unités d'exploitation et les services supports.

---

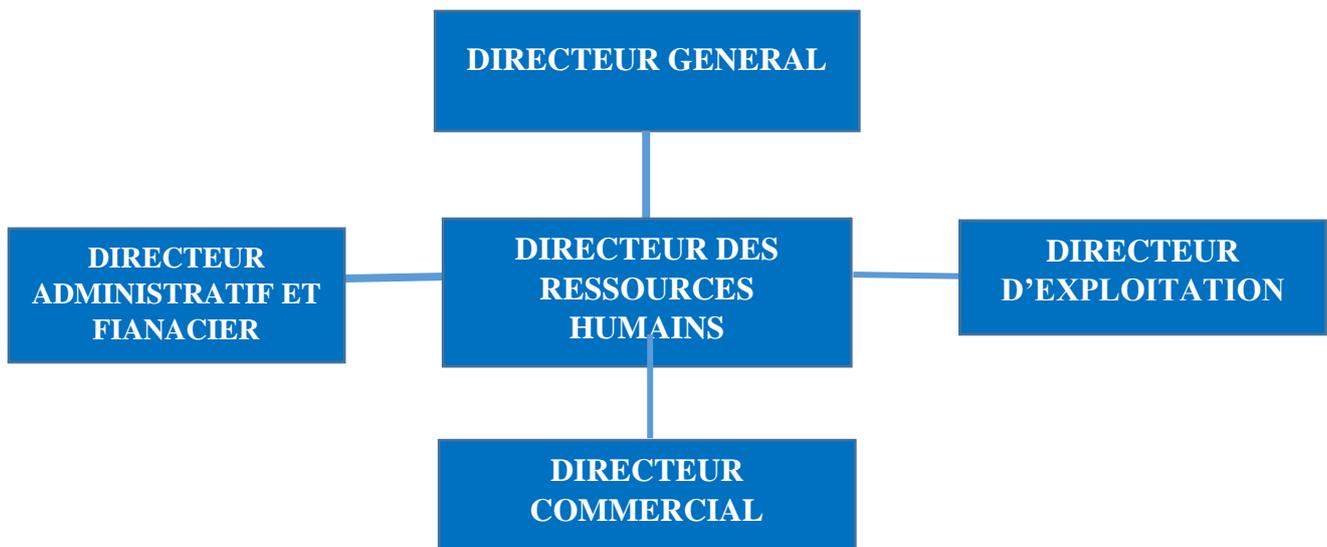
<sup>3</sup> Source :

[https://www.google.com/search?q=Ornigram+de+lentrprise+bollore+RDC&rlz=1C1JZAP\\_enSN856SN856&oq=ornigram+&aqs=chrome.2.69i57j0i10j69i59j0i10l7.10877j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=Ornigram+de+lentrprise+bollore+RDC&rlz=1C1JZAP_enSN856SN856&oq=ornigram+&aqs=chrome.2.69i57j0i10j69i59j0i10l7.10877j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8)

### **Le Directeur Commercial**

Il assure le développement commercial à travers la planification, la conduite et l'évaluation de l'action commerciale au sein du groupe.

Il a également pour mission de développer le potentiel client et le marché du groupe à travers la mise en œuvre de stratégies visant à conquérir, gérer et fidéliser la clientèle.



## **SECTION II : Les activités et les moyens logistiques utilisés**

### **1. Les activités**

Important maillon d'un réseau commercial, BOLLORE AFRICA LOGISTICS offre une large gamme de services à sa clientèle.

#### **1. Le transport**

Le transport est le déplacement d'objets, de marchandises, ou d'individus (humains ou animaux) d'un endroit à un autre. Les modes de transport incluent l'aviation, le chemin de fer, le transport routier, le transport maritime.

Les opérations de transport se font au moyen de camions et de semi-remorques pouvant transporter à la fois des conteneurs, du conventionnel (sacheries / vrac liquide/ caisse... mais

également des colis lourds jusqu'à 120 Tonnes. Ses rayons d'action sont à la fois nationaux et internationaux avec des opérations régulières dans différentes provinces de la RDC

L'organisation assure le transport des marchandises en offrant aux clients des solutions complètes de chaîne d'approvisionnement de bout en bout ; y compris le fret aérien, le fret maritime—à la fois FCL (Full Container Load) et LCL (Less Container Load), le transport terrestre

## **2. L'aconage**

L'aconage, consiste à réaliser des opérations de chargement et de déchargement des navires d'arrimage et de mise à quai ou en magasin cale. On distingue la manutention bord et la manutention terre.

A l'importation, la manutention bord consiste à désarrimer et à décharger les marchandises du navire. La manutention terre consiste à les manipuler des quais (sous palan) vers les terre-pleins ou les magasins cales, les garder en stockage et les mettre à la disposition des clients à l'enlèvement. A l'exportation, la procédure est inversée. L'aconier est donc responsable de toutes les opérations commerciales (déchargement et chargement de marchandises) d'un navire à quai et du séjour à quai de la cargaison. C'est une activité réalisée dans la société Bolloré transport et logistique RDC

## **3. La manutention**

La manutention désigne le transport ou le soutien d'une charge qui nécessite un effort physique d'une ou de plusieurs personnes. Cet effort peut être fourni pour lever, poser, pousser, tirer, porter ou déplacer la charge.

Ainsi pour les opérations de manutention que ce soit à bord pour charger et décharger les navires ou à terre (conteneurs ou marchandises), les équipes de Bolloré transport et logistique sont dédiées, organisées par la manutention de tous types de marchandises et dans tous types de mode, qu'elles soient conteneurisées ou conventionnelles : chargement et déchargement, transfert à terre de conteneurs et de marchandises en vrac, stockage dédié, magasinage, transfert de conteneurs vides ou pleins, empotage et ensachage.

Elles apportent l'expérience et les ressources indispensables à une manutention efficace et sûre.

## **4. Consignation ou shipping**

On distingue généralement deux types de consignataires : le consignataire navire et le consignataire cargaison. Le consignataire navire est une personne morale représentant dans sa localité une compagnie de transport maritime. Dans cette fonction de représentation, il agit en qualité, c'est-à-dire pour le compte de son mandant. En effet, il prépare le séjour du navire dans son port, recherche tous les documents administratifs nécessaires et lui trouve un poste à quai. Il doit aussi subvenir aux besoins de l'équipage durant l'escale. Enfin, il doit préparer le départ du navire et en cas de prolongement de séjour, il doit prendre ses responsabilités. Pour toutes ses opérations, le consignataire doit s'en référer à son mandant. Cette institution est née de l'évolution de la technologie navale qui a augmenté la fréquence des rotations de navires ainsi que les escales portuaires. Le consignataire cargaison, lui représente le chargeur. A ce titre, il reçoit la marchandise, la garde, la remet à son mandant ou la livre au réceptionnaire indiqué. Il a l'obligation de constater l'état de la marchandise en émettant éventuellement les réserves utiles. On le rencontre plus souvent en Europe.

## **5. Commissionnaire de transport**

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire professionnel qui organise en toute liberté une opération de transport de bout en bout en son nom, sous sa responsabilité et pour le compte d'un donneur d'ordre. L'opération peut s'effectuer grâce à un seul type de transport ce qui permet de différencier le commissionnaire de transport de l'entrepreneur de transport multimodal.

En tant qu'organisateur, il est chargé de déterminer le ou les moyens de transport les plus adaptés ainsi que l'itinéraire à suivre. Mais il est tenu de livrer les colis en l'état et répond des avaries et pertes survenues en cours de transport tant de son fait propre ou du fait du transporteur ou de tout autre intervenant auquel il aura fait appel dans le déroulement du transport

## **6. Le transit maritime et aérien**

Le transitaire est un intermédiaire agréé qui intervient entre un importateur ou un exportateur et les autorités administratives. C'est un mandataire qui a l'obligation d'exécuter loyalement les instructions qu'il a reçu de son mandant. Il a pour rôle de procéder à la reconnaissance des marchandises avec l'émission éventuelle des réserves, d'en assurer les formalités administratives et de veiller, le cas échéant, à leur réexpédition vers la destination finale. Aussi, doit-il effectuer les opérations de dédouanement des marchandises. Dans certains cas, le transitaire est amené à conclure le contrat de transport pour le compte de l'expéditeur et sur instruction de ce dernier. C'est une activité réalisée dans la société BTL RDC

## **7. Les moyens logistiques utilisés**

### **1. Les ressources humaines**

Bolloré transport et Logistique RDC compte 229 employés. Le service transport est un service qui dépend directement de la direction des exploitations. Il est le dernier maillon de la chaîne des opérations accomplies par les autres services de la société à savoir le service transit, le service de manutention ainsi que le service de navigation (les clients tiers). Le transport est un département à part entier dans la mesure où sa dépendance directe à la direction lui vaut un organigramme.

### **2. Les moyens matériels**

Bolloré transport et logistique RDC possède plusieurs bâtiments et son propre parc avec des véhicules et engins performants et à la pointe de la technologie

#### **1. Les véhicules**

Les véhicules de transport de marchandises sont généralement des poids lourds de type camion ou camionnette, spécialement conçus pour charger et transporter des marchandises (ce sont des véhicules de type utilitaire). En effet, l'arrière de ces véhicules n'est pas équipé de sièges mais souvent d'une grande cabine vide servant à charger des caisses ou des cartons (parfois même des containers en provenance de l'étranger, qui arrive par voie fluviale ou maritime)

#### **2. Les bâtiments**

Ce sont des différentes infrastructures qui abritent des bureaux ainsi que des entrepôts de BTL

### **3. Les engins de manutention**

Ils permettent de soulever les charges lourdes et encombrantes (généralement des conteneurs maritimes) afin de les déplacer sur les quais ou de les transférer à bord des navires. Ils sont adaptés aux besoins spécifiques des infrastructures portuaires.

Comme exemple nous pouvons citer : Le reachteakers et le chariot élévateur

## **CHAPITRE2 : CADRE ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS**

### **SECTION 1 : Présentation des résultats obtenus**

L'objectif recherché est de à retracer le processus du transport combiné de manière claire et concrète allant de la partie maritime, passant par la partie par route jusqu'à la livraison chez le client, ainsi que les différents intervenants dans les opérations de déchargement du conteneur au Port de Matadi jusqu'à sa livraison au client à Kinshasa et regroupé ceux-ci en deux catégories, à savoir le segment maritime qui inclut toutes les opérations du déchargement à la sortie du port, et le segment routier qui couvre le transport des marchandises par route jusqu'à Kinshasa.

#### **1. Le transport maritime**

BTL a ainsi effectuée toutes les opérations de dédouanement et d'enlèvement de la marchandise.

Dès que le conteneur a été déchargé, le transitaire s'est présenté chez l'agent maritime avec le B/L pour procéder à l'échange documentaire, au paiement du fret et des différentes charges locales chargées par l'agent maritime.

Dès que le fret et les différentes charges locales ont été réglés, l'armateur remet au transitaire un bon à délivrer (cachet sur le B/L, pourvu que la marchandise ait déjà été déchargée) et un laisser suivre.

A ces frais s'ajoutent ceux à payer à la province – la taxe repaire (10% des frais du B/L + frais tracking conteneurs) et la taxe provinciale de débarquement pour tout conteneur déchargé dans la province du Kongo Central (131\$ pour un 20' et 140\$ pour un 40') - ainsi que la redevance de navigation additionnelle (€70 pour un 20' et €140 pour un 40').

Le transitaire se présente ensuite auprès de la DGDA pour procéder à sa déclaration en douane. Celle-ci donne lieu à différents contrôles physiques de la marchandise par les agents en douane. Une fois cette étape a été franchie, la douane émet un bulletin de liquidation qui reprend les droits et taxes douaniers à payer ainsi que les frais afférents à d'autres services, notamment la SCTP, la DGRAD, l'OGEFREM, l'OCC et le FPI. Le transitaire paye tous ces frais en une fois auprès de la banque désignée à cet effet, une fois tous ces frais payés et la quittance présentée par le transitaire à la douane, celle-ci lui remet un Bon à Enlever qu'il peut présenter au lieu de stockage de la marchandise.

Après l'étape de la douane, le transitaire passe par l'OCC qui évalue la nécessité d'établir une facture complémentaire (au cas où elle estime qu'il faudrait réévaluer la valeur de la marchandise après l'évaluation déjà faite par la douane). Une fois ces frais supplémentaires réglés, l'OCC remet au transitaire une autorisation sous forme d'un Bon de Sortie.

Une fois toutes ces démarches terminées, le transitaire se présente au TCM (Terminal Conteneur de Matadi) munis de toutes les autorisations reçues (Bon à Enlever de la DGDA, Bon de Sortie de l'OCC) afin de retirer la marchandise. Ici les agents de la DGDA, de la SCTP et de l'OCC procèdent à une dernière vérification (entre les documents reçus et la marchandise censée être retirée) avant de donner leur accord final. Ce n'est qu'après cet accord final que le transitaire charge le conteneur (ou la marchandise en conventionnel) sur un camion pour le sortir du port. Lors de la sortie du port, la SCTP remet au transporteur un EIR qui renseigne sur la date de sortie du conteneur ainsi que sur l'état du conteneur.

## **2. Le transport terrestre**

Dès que la procédure au niveau des ports est achevée, les boîtes sont ensuite chargées sur des camions. Les conteneurs sont confiés aux transporteurs de BTL qui ont la charge de les acheminer vers Kinshasa, soit vers un terminal sous douane (ici on parle de transfert de conteneurs sous douane ou TR8), soit directement chez le client.

La durée approximative de l'acheminement de conteneurs de Matadi à Kinshasa est d'à peu près 12 heures ou au plus 24 heures. Les différentes étapes pour l'acheminement de conteneurs/marchandises sur l'axe Matadi – Kinshasa sont :

1. Le péage et le pont bascule au niveau de Kenge (à environ 30km de Matadi). Le péage est payé pour l'entretien de la route, tandis que la présence du pont bascule est censée limiter le poids des camions empruntant la Nationale No.1 afin d'éviter sa détérioration. La limite fixée est de 25T, tout véhicule allant au-delà de cette limite est obligé de payer une amende.
2. Le péage ou point de contrôle au niveau de Lukala;
3. Le péage ou point de contrôle + le pont bascule au niveau de Kasangulu ;
4. L'entrée ou la barrière au niveau de Mitendi

Arrivés à Kinshasa, les transporteurs délivrent les marchandises soit au niveau des terminaux sous douane agréés par l'État, soit directement chez les clients pour dépotage. Au moment de la livraison, les terminaux ou les clients établissent un EIR qui renseigne sur la date de livraison et l'état des conteneurs reçus.

## **II.1- Présentation du Corridor Etudie : KINSHASSA-MATADI**

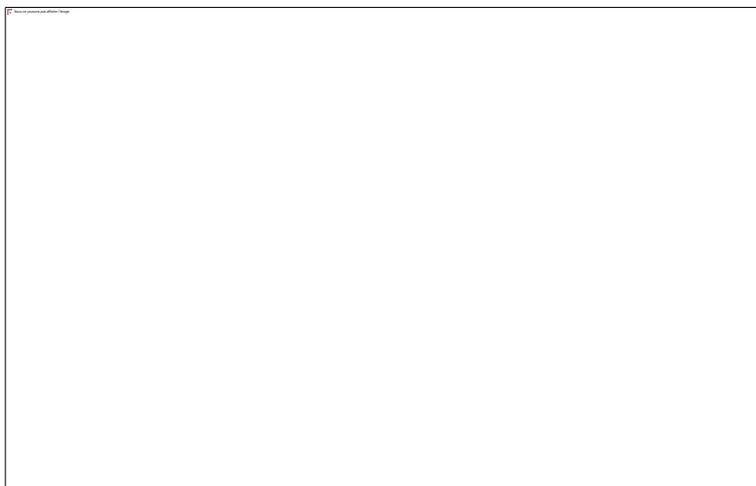
L'axe Kinshasa – Matadi analysé dans le cadre de cette étude se situe à l'extrême Ouest de la RDC. Il est composé d'un tronçon maritime d'une quarantaine de Kilomètres au nord de l'embouchure du fleuve Congo où s'étale une côte sur l'Océan Atlantique, ainsi que d'un tronçon routier qui s'étend de la ville de Matadi dans le Kongo Central à la ville province de Kinshasa. En plus d'être le principal point de passage pour les importations et les exportations à destination et en provenance de Kinshasa (et de quelques autres provinces), le tronçon

routier Matadi – Kinshasa constitue aussi la principale voie d'évacuation des produits agricoles du Kongo Central vers Kinshasa.

Cependant en termes de superficie, la République Démocratique du Congo est le deuxième plus vaste pays d'Afrique après l'Algérie. Il est composé de 26 provinces qui s'étendent de l'Océan Atlantique au plateau de l'Est et correspondent à la majeure partie du bassin du fleuve Congo. La population du pays est estimée à 81,3 millions, dont 10.1 millions à Kinshasa la capitale.<sup>2</sup> L'axe Kinshasa – Matadi analysé dans le cadre de cette étude se situe à l'extrême Ouest de la RDC. Il est composé d'un tronçon maritime d'une quarantaine de Kilomètres au nord de l'embouchure du fleuve Congo où s'étale une côte sur l'Océan Atlantique, ainsi que d'un tronçon routier qui s'étend sur 330km de la ville de Matadi dans le Kongo Central à la ville province de Kinshasa

Le bief maritime du Fleuve Congo qui s'étend des ports de Matadi jusqu'au port de Banana sur l'Océan Atlantique, est le seul corridor maritime pour la RDC et constitue le principal point de passage pour les importations et les exportations à destination et en provenance de Kinshasa. Le transport de ces marchandises est organisé sur différentes étapes successives, qui regroupent plusieurs types de transport et différentes procédures, d'où le qualificatif « multimodal ».

## **5. Apport du transport mer-route dans le développement du secteur agricole en RDC : cas de Brabanta**



**Source :** Alamy stock photo

La dotation en ressources naturelles de la République Démocratique du Congo, sous la forme de terre, minéraux et forêts, est inégale. Un bon équilibre des politiques a le potentiel pour déclencher des incitations pouvant transformer l'économie vers un niveau intermédiaire. Le secteur agricole génère environ 40 % du revenu total et emploie 60 % de la main-d'œuvre. Il accueille plus de 145 millions d'hectares de forêts tropicales. La RDC possède la deuxième dotation de la forêt dans le monde, et contient plus de 60 % de la superficie totale des forêts

du Bassin du Congo et ont un potentiel considérable pour générer des revenus pour la RDC , la majeure partie de ses terres ce sont donc vu envahi au fil des années par des grandes entreprises qui ont implanté des plantations et des villages agricoles dans le but d’exploiter ses terres , cependant compte tenu des grandes distances et des variations extrêmes de la distribution des produits et l’approvisionnement régulier en engrais agricoles Il y a donc eu un besoin urgent d’améliorer la connectivité interprovinciale et intra-provinciale pour promouvoir le commerce ainsi que le développement du secteur agricole .c’est dans ce sens que Bolloré Transport et Logistique RDC s’est mis au-devant de la cène en proposant ses services qui consiste à fournir une offre multimodal en combinant mer et route afin d’acheminer et approvisionner des différentes plantations et villages agricoles en engrais . Ainsi plusieurs entreprises ont vu en cela une opportunité efficace et fiable d’acheminer leurs marchandises ou de s’approvisionner en matières premières ou en matériaux de tout genre. C’est le cas de BRABANTA qui a confié à BTL le transport de plusieurs lots de conteneurs d'intrants agricoles.

BTL a donc réalisé le 12 avril 2021, la première livraison de 36 conteneurs d'engrais en provenance d'Europe Centrale destinés à la société de plantation Brabanta en réalisant toutes les opérations de dédouanement et d’enlèvement de la marchandise par mer ainsi que par route. Les conteneurs ont été réceptionnés au Port de Matadi puis acheminés sur 350 km par route à l’aide d’un véhicule de BTL et stockés au Terminal à Conteneurs du Port de Kinshasa (TCPK) après que toutes les formalités ont été remplies par un agent de BTL. Ils ont ensuite été chargés sur les barges de la Société Centrafricaine de transport fluvial (SOCATRAF), qui ont parcouru 800km sur le fleuve, pour être livrés sur le site de Mapangu dans la province du Kasai-Occidental.

Ainsi l’opération menée par BTL qui a fait intervenir plusieurs modes de transport a pu offrir a BRABATAN une solution logistique rapide efficace dans le déroulement de ses différentes opérations qui visent au bon fonctionnement de l’entreprise.

Cependant il faut noter qu’aujourd’hui, le site est doté d’une usine d’extraction d’huile de palme moderne. Brabanta est l’une des rares entreprises à avoir réalisé des investissements d’une telle importance dans le secteur agro-industriel en RDC.

Depuis la collaboration de BTL avec le groupe Brabanta, l’activité est relancée et contribue ainsi à augmenter sensiblement la production industrielle d’huile de palme en RDC. Toutefois, la production nationale provenant des palmeraies villageoises et industrielles ne suffit pas à couvrir les besoins nationaux de ce pays immense, qui importe plus de 100 000

tonnes d'huile de palme chaque année, l'entreprise compte alors sur la collaboration avec BTL pour lancer une nouvelle palmeraie. IL faut noter aussi que l'ensemble de l'huile de la RDC est destiné exclusivement au marché national, et notamment aux segments industriels comme l'alimentation, la savonnerie et les cosmétiques et les ambitions de l'entreprise visent à augmenter leurs productivités afin d'expédier leurs produits vers les pays voisins.

Ce projet est voué à poursuivre son expansion, aussi bien dans le secteur du palmier à huile que dans celui de l'hévéa.

Les investissements réalisés, aussi bien au niveau agricole qu'industriel, offrent des opportunités d'emplois inespérées pour cette région reculée de Mapangu. Les palmeraies assurent des revenus réguliers – directement et indirectement – à plus de 10 000 personnes.

La plantation de Brabanta soutient également la formation des jeunes dans divers instituts de la région : tout d'abord, en fournissant du matériel didactique et, ensuite, en leur proposant des stages d'apprentissage au sein de l'entreprise.

En outre, la construction de voies de communication (plus de 300 km de pistes et de nombreux ponts) rejoignant les alentours de la plantation permet à cette région enclavée de la RDC de s'ouvrir au commerce et à la mobilité.

### **BREF PRESENTATION DE L'ENTREPRISE BRABANTA**

Le site des plantations de Mapangu, créé par Sir William LEVER (Unilever) en 1911, est un des premiers au monde. Unilever a abandonné la plantation dans les années 1980, au début des années 1990, les activités se sont complètement arrêtées. En 2007, le Groupe Brabanta réinvestit en République Démocratique du Congo et rachète la plantation. Sur l'ancienne plantation laissée à l'abandon, Brabanta replante 6 200 hectares de palmeraies de génération plus récente. Aujourd'hui, le site est doté d'une usine d'extraction d'huile de palme moderne.

## **SECTION 2 : Interprétation et recommandation**

### **1. Interprétation**

#### **FORCES**

Le transport multimodal ou encore combiné a montré au fil des années que c'est élément de choix dans les opérations logistiques et dans le développement du transport des marchandises, l'utilisation de service de transport combiné :

1. Permet de transporter plus facilement des marchandises en grande quantité, et sur des distances longues.
2. Assure un service porte à porte des marchandises.
3. Amélioration des délais de livraison et la réduction du coût de transport
4. Permet d'améliorer la sécurité des marchandises au cours de toute la chaîne de transport
5. Permet d'éliminer les manipulations opérées directement sur les marchandises, puisqu'elles ne sont jamais extraites du conteneur. Ainsi, le risque de dégradation et de litige disparaît quasi-intégralement.
6. Plus grand respect de l'environnement

## **FAIBLESSES**

Plusieurs faiblesses ont été ainsi recensés à plusieurs niveaux lors de nos recherches.

### AU NIVEAU DES AGENTS MARITIME

1. Les agents maritimes font montre d'une certaine lenteur dans l'émission du laissez-suivre. Ceci s'ajoute à l'échange de documents en papier, ce qui retarde beaucoup le processus

### AU NIVEAU DU PORT DE MATADI

2. Les procédures au niveau de la DGDA et de la SCTP ne se font pas de manière synchronisée, ce qui occasionne de grandes pertes de temps à cause des multiples contrôles et vérifications
3. L'existence de vérification additionnelles ainsi que de factures complémentaires hors guichet unique alourdissent sensiblement le processus et augmentent le coût total de transit
4. Le nombre limité de scellés électroniques de la DGDA peuvent immobiliser un camion pendant plusieurs jours, entraînant le paiement d'une amende pour chômage camion (50\$/jour)
5. Les coupures d'électricité et le manque de connexion peuvent aussi retarder la sortie des camions déjà chargés

### AU NIVEAU DU TRANSPORT ROUTIER

1. L'existence de multiples barrières de la PCR sur le tronçon routier Kinshasa – Matadi (à peu près 15 de la sortie de Kinshasa à l'entrée à Matadi) a aussi une incidence sur le coût et la durée du processus, dans la mesure où cela suscite des charges additionnelles qui sont illégales
2. La fermeture illégale de la barrière de Mitendi de 6h (parfois plus tôt) à 21h réduit sensiblement le nombre de rotations par camion et constitue ainsi un manque à gagner
3. Le mauvais état de route ralenti considérablement le transport et occasionne des retards dans la livraison
4. Les embouteillages à l'entrée de la ville de Kinshasa retarde l'acheminement des marchandises

### **MENACES**

Comme toute activité, le transport multimodal en RDC est confronté à plusieurs menaces comme :

1. La concurrence avec le secteur informel
2. Le mauvais état des routes
3. Les guerres civiles qui menacent la bonne pratique du transport
4. L'instabilité dans le pays

### **OPPORTUNITES**

Les opportunités que le transport multimodal offre en RDC sont nombreuses, on peut donc citer :

1. La construction des routes
2. La connectivité entre différentes provinces
3. Le développement du transport dans le pays
4. La création des nouveaux emplois autour du transport
5. Va permettre à Brabant d'augmenter sa productivité

## **6. Recommandation**

### **AU NIVEAU DES AGENTS MARITIME**

1. Il faut donc mettre une certaine rapidité dans l'émission du laissé suivre et faire en sorte que l'échange des documents puisse être informatisé
2. **AU NIVEAU DU PORT**
3. Faire en sorte que les contrôles au niveau de la DGDA et de le SCTP se fassent d'une manière synchronisée
4. Limitée les vérifications additionnelles et les factures complémentaires hors guichet
5. Revoir le circuit électrique et se doter d'un réseau d'électrification sans faille ainsi que d'une bonne connexion internet
6. Faire un travail de sensibilisation et de formation en collaboration avec les autorités portuaires afin de synchroniser les différentes procédures et réduire la durée et le coût du processus

#### **AU NIVEAU DU TRANSPORT ROUTIER**

7. La diminution des barrières sur le tronçon Kinshasa – Matadi
8. Une régulation honoraire de la fermetures et Louverture de la barrière Mitendi
9. La construction des routes ainsi qu'une vérification constante de l'état de routes dans
10. Les zones marécageuses

## **CONCLUSION**

Au terme de notre étude dont le thème était **IMPORTANCE DU TRANSPORT MULTIMODAL MER – ROUTE DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DE BALTRANT EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO : CAS DE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS** nous avons pu retracer et montrer comment se fait le transport multimodal des marchandises ainsi que les enjeux liés à ce type de transport dans le développement du secteur agricole en RDC. En se basant donc sur cas de BOLLORE TRANSPORT ET LOGISTIQUE RDC nous a permis de comprendre que les activités dans ce secteur qui est de plus en plus sollicité dans l'acheminement de marchandises se font d'une manière harmonieuse des modes de transport et fait appel à une planification stratégique des opérations lors des opérations de dédouanements et d'enlèvements de la marchandise au port convenu jusqu'à l'acheminement par voie terrestre chez le dernier acteur qui est le client ou encore un autre point de rencontre pour la continuité du transport à travers un autre mode de transport.

Toutefois il nous a paru judicieux de faire remarquer les forces et les faiblesses de ce type de transport dans le transport agricole des marchandises et d'y apporter quelques recommandations que nous avons jugé nécessaire dans le développement de ce secteur qui est un grand atout dans le développement du secteur agricole en RDC qui avait jadis un handicap dans l'acheminement des produits agricoles de différentes plantations ainsi que leurs approvisionnements en engrais chimique par manque de connectivité entre différentes provinces, l'offre a ainsi contribué fortement au développement du secteur de transport par la construction des routes, des voies de communication. Autrefois, la logistique dans le pays était locale et se faisait à travers un seul moyen de transport, Aujourd'hui, la maîtrise des techniques multimodales apporte des avantages à ceux qui les mettent en œuvre sous l'angle de la logistique car elle permet d'accroître la performance et l'efficacité des opérations liées au transport des marchandises, dans le cas de Brabant par exemple on a noté que depuis l'arrivée de l'offre logistique qui a permis de combiner les modes de transport, l'entreprise a vu sa productivité et ses activités être relancées en augmentant sensiblement la production industrielle d'huile de palme en RDC.

## BIBIOGRAPHIE

1. Cédric.A, (2009). « Transport multimodal des marchandises ». Mémoire Supdeco Dakar
2. Mr Kalambe (2011). « Transport multimodal en RDC ». Rapport
3. Guide sur les enjeux du transport multimodal
4. Mr Baloumbe, (2005). « Etude approfondie du corridor Matadi Kinshasa ». Thèse

## WEBOGRQPHIE

1. <https://en.wikipedia.org/wiki/Transport>
2. [www.bolllore.com](http://www.bolllore.com)
3. Galerie Brabanta > Socofin
4. [https://www.google.com/search?q=Ornigram+de+lentrprise+bolllore+RDC&rlz=1C1JZAP\\_enSN856SN856&oq=ornigram+&aqs=chrome.2.69i57j0i10j69i59j0i10i17.10877j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=Ornigram+de+lentrprise+bolllore+RDC&rlz=1C1JZAP_enSN856SN856&oq=ornigram+&aqs=chrome.2.69i57j0i10j69i59j0i10i17.10877j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8)

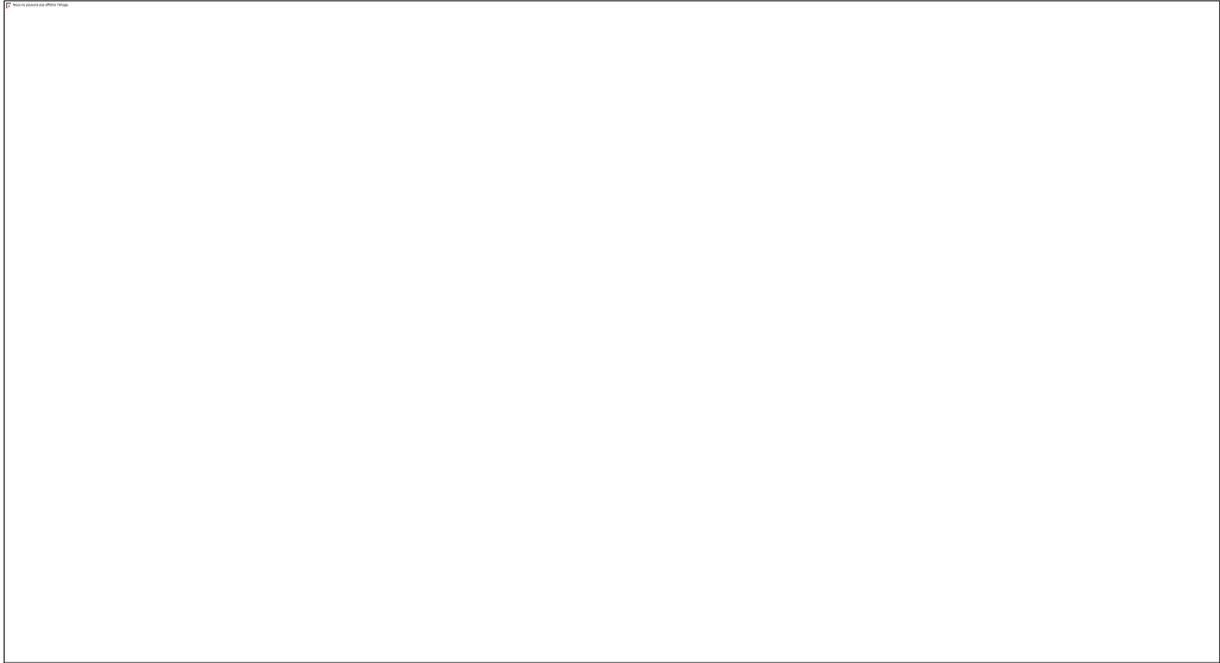
# ANNEXES

## **TRANSPORT MARITIME**

### **Port de Matadi**



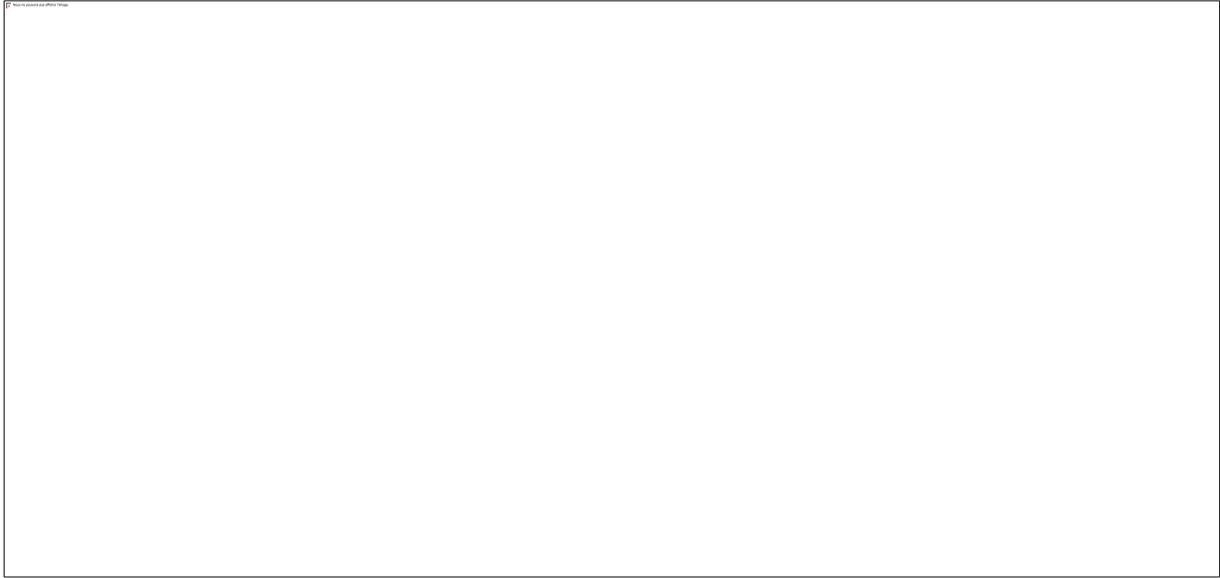
**Source** : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)



**Source** :[www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

### **Document maritime**

Exemple d'un connaissance conteneur

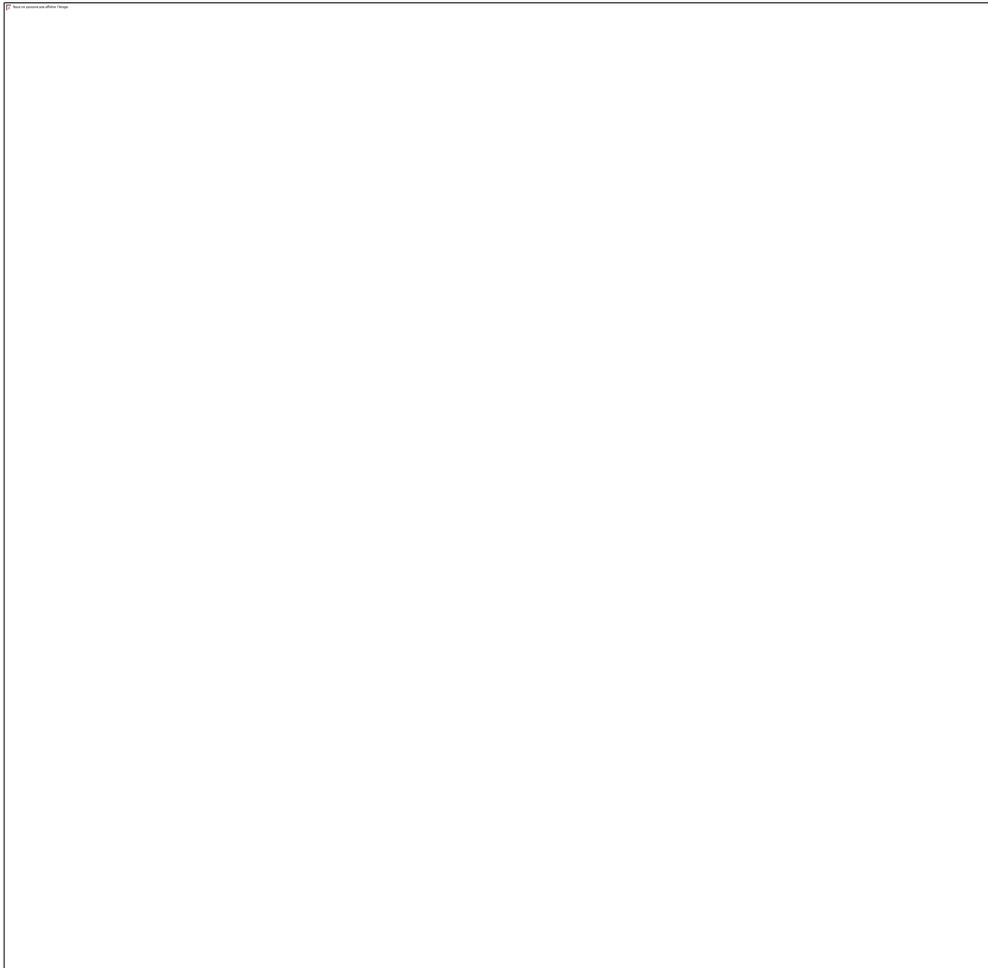


4

---

Source images : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

### Exemple d'un connaissance de transport



Source : [www.google.com](http://www.google.com)

### **TABLEAU DES CHARGES LOCALES**

<b>B/L</b>	<b>60\$</b>	
	<b>20'</b>	<b>40'</b>
<b>Tracking conteneur</b>	110\$	220\$
<b>Assistance logistique</b>	90\$	180\$
<b>Gestion d'équipement</b>	150\$	300\$

### **TRANSPORT TERRESTRE**

Véhicule à la sortie du port de Matadi pour un départ pour Kinshasa



Source : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

### Acheminement des conteurs vers Kinshasa



Source : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

## Plantation Brabanta

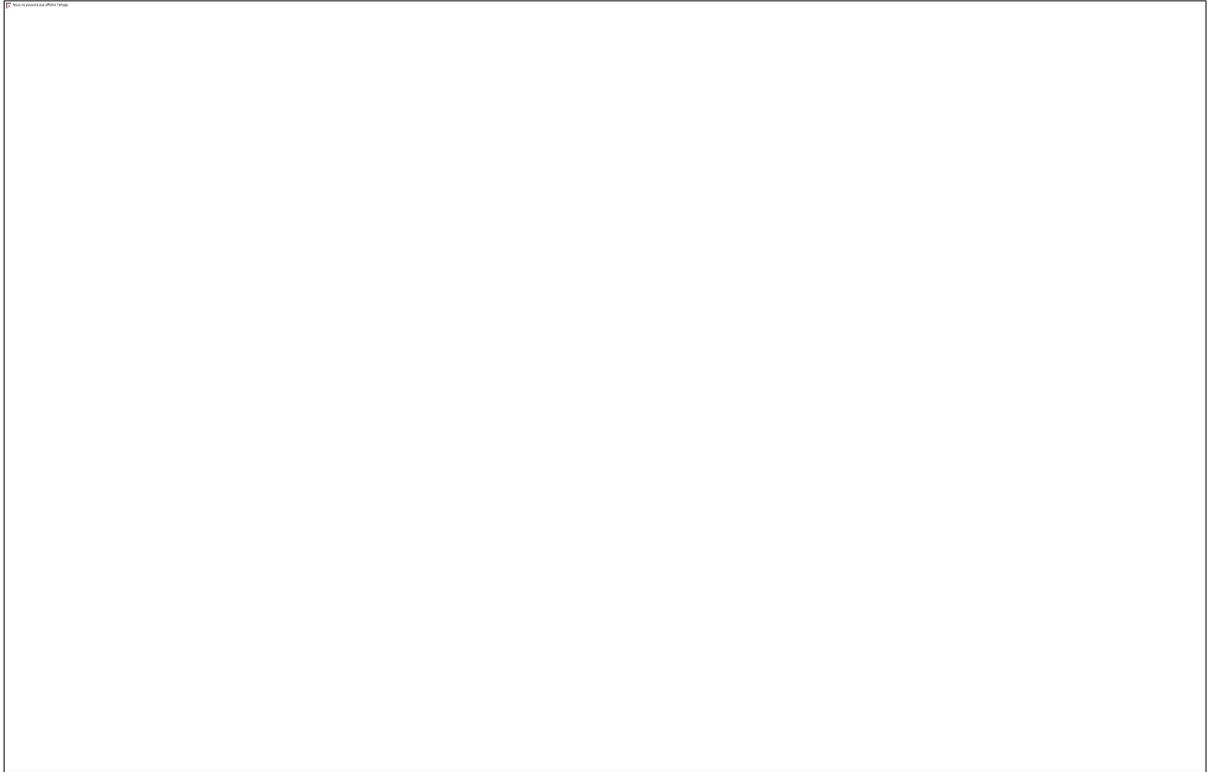


Source : galerie de brabanta



REACHTEAKERS

source : [www.bolllore.com](http://www.bolllore.com)



**Source :** [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)



**Source :** Galerie Brabanta

## TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS .....	II
SOMMAIRE .....	III
LISTES DES ABREVIATIONS .....	IV
FICHE SIGNALÉTIQUE DE L'ENTREPRISE BOLLORE LOGISTIQUE.....	V
RESUME .....	VI
ABSTRACT .....	VII
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS .....	3
SECTION1 I : Historique et organisation de BTL .....	3
I-Historique.....	3
II-Organisation de Bolloré transport & logistique .....	4
SECTION II : Les activités et les moyens logistiques utilisés .....	5
I-Les activités .....	5
1-Le transport.....	5
2-L'acconage.....	6
3-La manutention .....	6
4-Consignment ou shipping.....	6
5-Commissionnaire de transport.....	7
6-Le transit maritime et aerien .....	7
II-Les moyens logistiques utilisés .....	8
1-Les ressources humaines .....	8
2-Les moyens matériels.....	8
1-Les véhicules .....	8
2-Les bâtiments .....	8
3-Les engins de manutention .....	9
CHAPITRE2 : CADRE ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS .....	9
SECTION 1 : Présentation des résultats obtenus.....	9
I-Le transport maritime .....	9
II-Le transport terrestre.....	10
II.1- Présentation du Corridor Etudie : KINSHASSA-MATADI.....	11

III- Apport du transport mer-route dans le développement du secteur agricole en RDC : cas de Brabanta

12

SECTION 2 : Interprétation et recommandation .....	14
I-Interprétation.....	14
II-Recommandation .....	16
CONCLUSION .....	17
BIBIOGRAPHIE .....	VIII
ANNEXES.....	IX
TABLE DES MATIERES .....	XVIII