

Éléments de compréhension sur les Time Release Studies

L'objectif de la présente note est de fournir des éléments de compréhension sur les Time Release Studies. Il s'agit d'un outil standardisé développé par l'OMD pour mesurer le temps de dédouanement, couvrant les différents vecteurs de transport et types de bien.

Les opinions développées dans cette présentation n'engagent que son auteur.

Les TRS évaluent la performance de la chaîne logistique, l'implication de la douane et des agences intervenants à la frontière. Promu par l'OMD depuis deux décennies¹, il s'agit d'un outil standardisé pour mesurer le temps de dédouanement, couvrant les différents vecteurs de transport et types de bien. L'OMD a développé un guide, actuellement dans sa seconde version, ainsi qu'un software pouvant servir de base pour les pays désirant mettre en place ces outils.

Le nombre de pays ayant eu recours à cette méthode reste encore limité mais est appelé à s'élargir. Les pays leader en la matière sont la Corée, le Japon et l'Australie. La *Corée* a mis en place un système automatisé de gestion et de mesure de la chaîne logistique en temps réel, accessible à tous les acteurs, le Client-oriented Logistics Information System (CLIS). C'est le seul pays à avoir automatisé la mesure de manière pérenne, les autres procédant à des enquêtes ponctuelles en fonction des campagnes. Le *Japon* a procédé à neuf campagnes de mesure jusqu'à présent. Les TRS lui ont permis d'identifier les points à traiter et d'observer l'impact des politiques mises en place depuis deux décennies, avec succès². L'*Australie* a lancé une campagne annuelle depuis 2007 et a récemment effectué une TRS conjointement à la Nouvelle Zélande³. Cette dernière étude fait ressortir de nouvelles perspectives de recherche entre partenaires commerciaux privilégiés.

L'intérêt pour les TRS est grandissant et s'inscrit dans la continuité des politiques de facilitation des échanges. A un niveau désagrégé, ces études permettent de faire ressortir la place des problèmes de congestion, d'observer les spécificités propres à certains modes de transport et points d'entrées, ainsi que de mesurer l'impact des politiques de facilitation mises en place. Avec l'automatisation de la mesure, telle que initiée par la Corée, les différents acteurs de la chaîne logistique sont également partie prenante, trouvant ainsi un outil d'optimisation et de gestion des flux et stocks. La stratégie de la douane française, d'obtention de l'information en amont, s'inscrit également dans cette logique (ICS par exemple). Ces problématiques sont aussi à rapprocher des projets sur la traçabilité. Il est à noter que tous les acteurs du secteur devraient trouver leur intérêt à ces projets.

Les TRS divergent à la marge entre pays, quant à la couverture de l'étude (mode de transport, point d'entrée, périodicité) ou aux étapes du processus qui sont mesurées (les définitions pouvant varier). Les différentes phases de mise en place d'une TRS sont explicitées dans le guide de l'OMD ainsi que dans plusieurs rapports⁴. Il convient de définir au préalable un protocole de mesure, un questionnaire, et de cibler des points d'entrée (habituellement les plus gros) ainsi qu'une période d'enregistrement (généralement une semaine entière hors saisonnalité). Les phases suivant cette préparation vont de la collecte de données, à l'analyse et finalement à la rédaction d'un rapport. Ces problématiques sont à revoir dans le cas de l'automatisation généralisée. Ainsi, dans une volonté d'évaluer la prévisibilité du processus d'import/export, la douane coréenne a intégré une mesure de la dispersion du temps.

¹ L'OMD promeut les TRS depuis 1994, à la suite des initiatives pilotes du Japon et des Etats-Unis.

² Les résultats des TRS du Japon sont disponibles sous forme de présentation.

³ Les TRS australiens sont disponibles sous forme de rapports, sur le site de la douane australienne.

⁴ Voir les TRS australiens ainsi que le papier de Shujie Zhang (Cf. bibliographie).

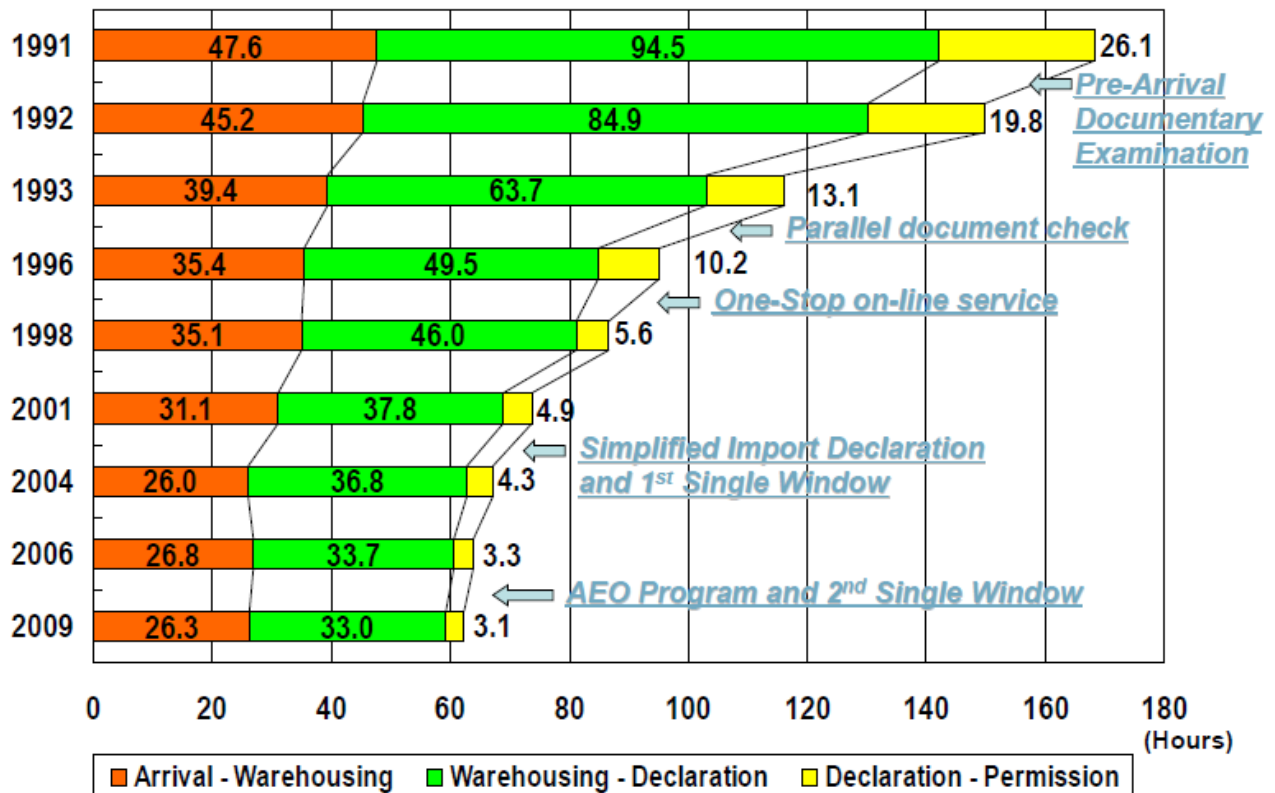
La réussite de ces études tient également au degré de coopération entre les différents intervenants, à la distribution d'objectifs clairs et de responsabilités. La douane est habituellement en charge de piloter le projet. Ci-dessous, un tour d'horizon des points clés des principales TRS existantes.

Japon

Précurseur, le Japon a lancé depuis 1991 neuf études (TRS) ayant pour objectif de mesurer le temps d'import depuis l'arrivée du bien jusqu'à la permission d'importation délivrée par la douane. Les TRS du Japon couvrent toutes les régions douanières, tous les biens, les modes aériens et maritimes, et plusieurs bureaux de douane. Les mesures du temps sont articulées autour de l'arrivée, du déchargement, de la déclaration et de la permission. Chaque maillon fait intervenir différents acteurs.

Les résultats montrent une baisse continue des délais à la suite de la mise en place de programmes spécifiques de facilitation (informatisation, AEO...). Ces TRS permettent également d'observer des différences entre mode de transport et jour de la semaine.

TEMPS MOYEN DE TRAITEMENT SUIVANT LES ETAPES (PORTS)

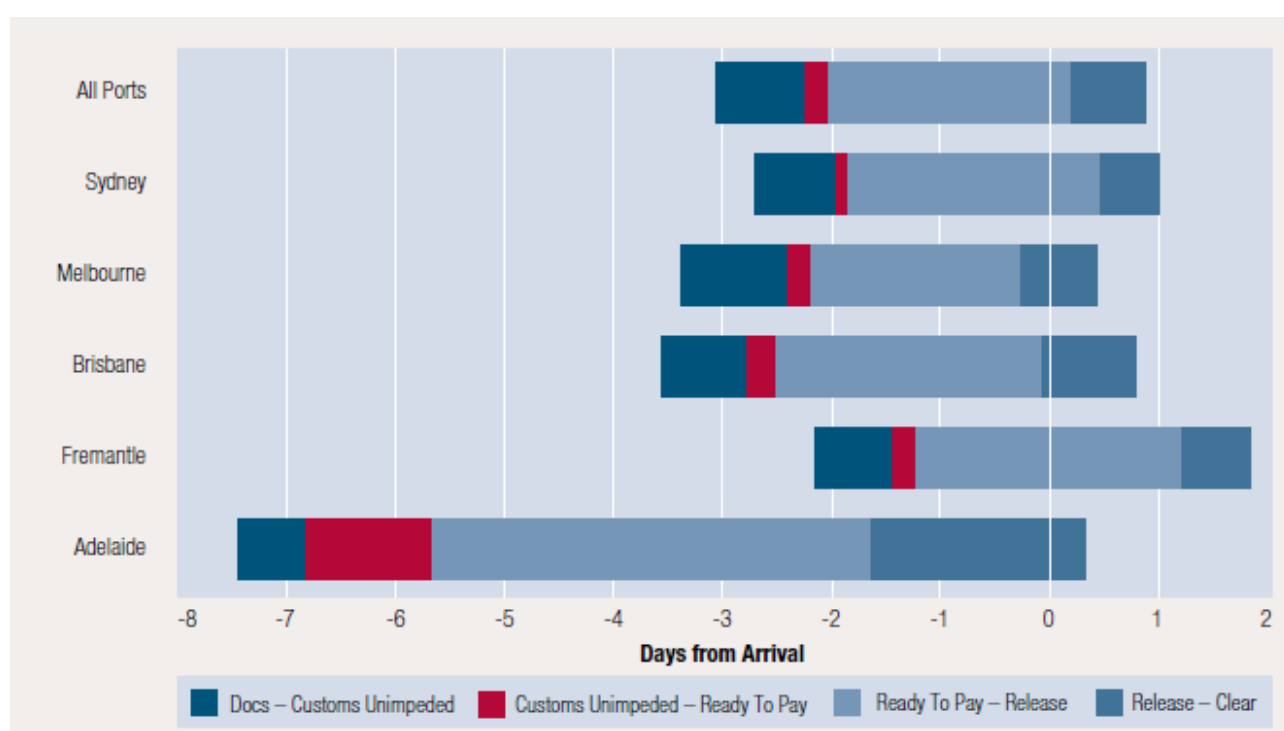


Australie

L'Australie a mis en place des TRS depuis 2007 sur une base annuelle et dernièrement a développé une étude conjointe avec la Nouvelle-Zélande. Ces TRS couvrent les modes aériens et maritimes, tous les biens, tous types de cargo, toutes les régions, différentes destinations finales et types de déclaration. L'étude donne des informations sur le temps moyen pour libérer les biens par la douane mais aussi sur la distribution des statuts des cargos à l'arrivée. Les étapes mesurées par les TRS australiennes sont : *Arrival, Availability, Documents, Customs unimpeded, Ready to pay, Release, Clearance*⁵.

Les TRS montrent des variations selon les caractéristiques des biens, le pays exportateur, le port à l'arrivée et la taille des exportateurs.

DISPERSION DU TEMPS MOYEN EN FONCTION DES PORTS DE DECHARGEMENT (2010)



Nouvelle-Zélande

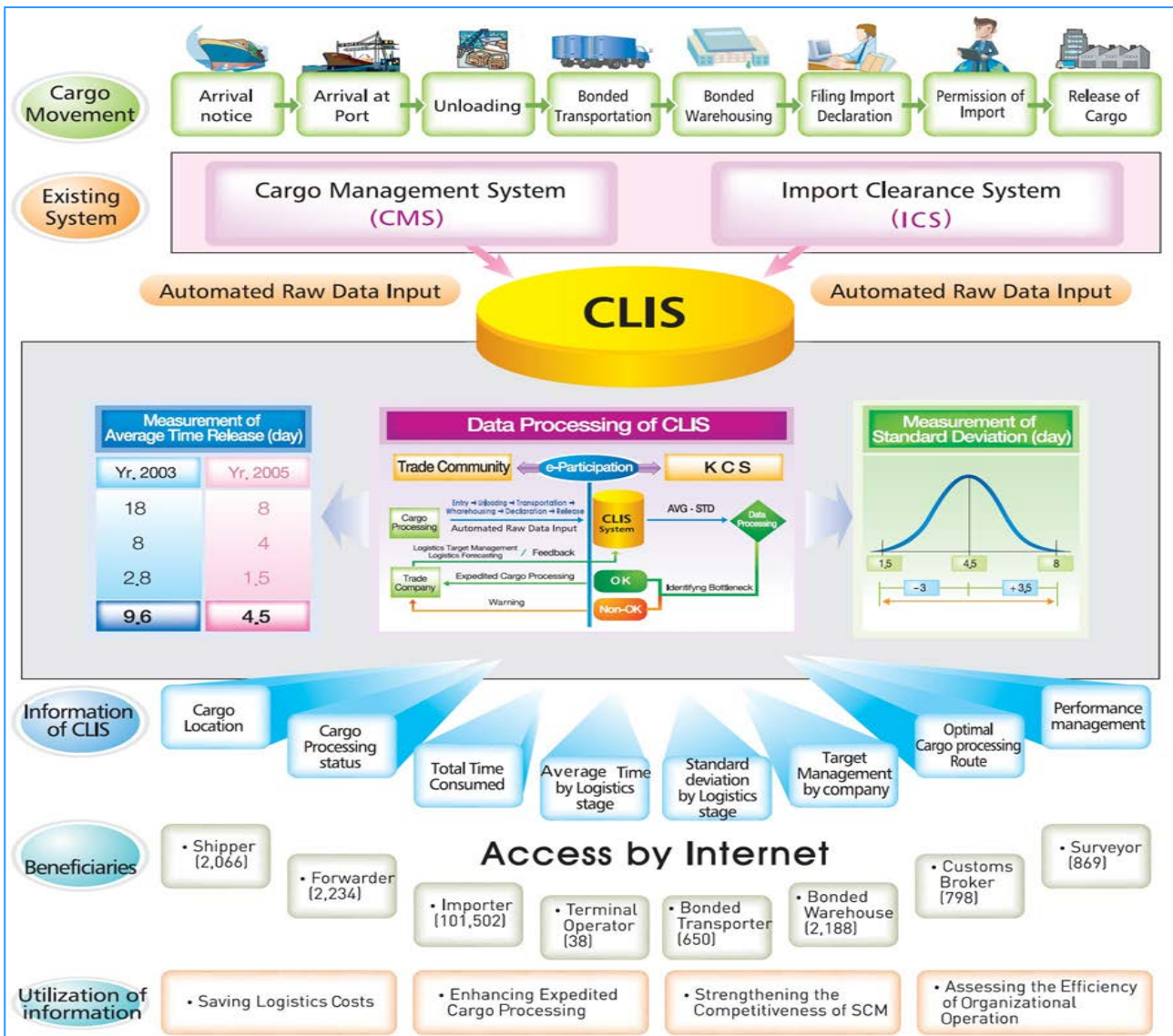
La Nouvelle-Zélande a également entrepris depuis 2009 des TRS. Le rapport de 2010 fait ressortir les mêmes variations observées dans les TRS de l'Australie et du Japon. Notez cependant que la Nouvelle Zélande s'intéresse à l'importation et l'exportation. Les étapes mesurées sont : *arrival to lodge, arrival to release, arrival to clear, arrival to availability* et *availability to gate-out*⁶. Ils observent également le statut par type de cargo avant arrivée et avant disponibilité (pourcentage *lodged, released, cleared*).

⁵ Les définitions sont disponibles dans le dernier rapport australien (p.26)

⁶ Les définitions sont disponibles dans le rapport de 2010 (p.19)

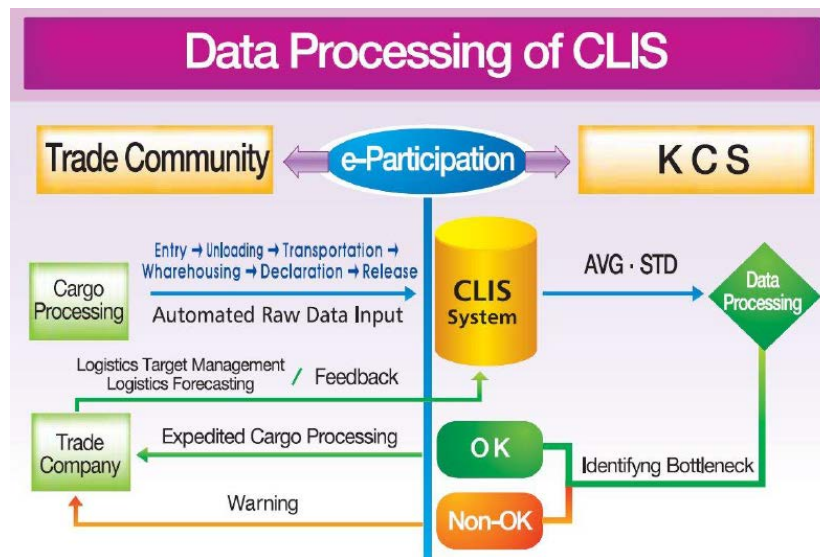
La Corée est à part dans le monde des TRS car elle a mis en place depuis 2006 un système permanent, automatisé et accessible par internet, basé autour du **Client-oriented Logistics Information System (CLIS)**. L'objectif est toujours d'améliorer la performance de la douane mais aussi la compétitivité logistique de la communauté. Tous les acteurs sont intégrés au système (69 agences gouvernementales et plus de 100000 sociétés en 2008). Avant le CLIS, la Corée procédait déjà depuis longtemps à des études de performance sur la base d'enquêtes ponctuelles mesurant le temps moyen de traitement des cargos à travers trois étapes⁷.

SCHEMA DE FONCTIONNEMENT DU CLIS

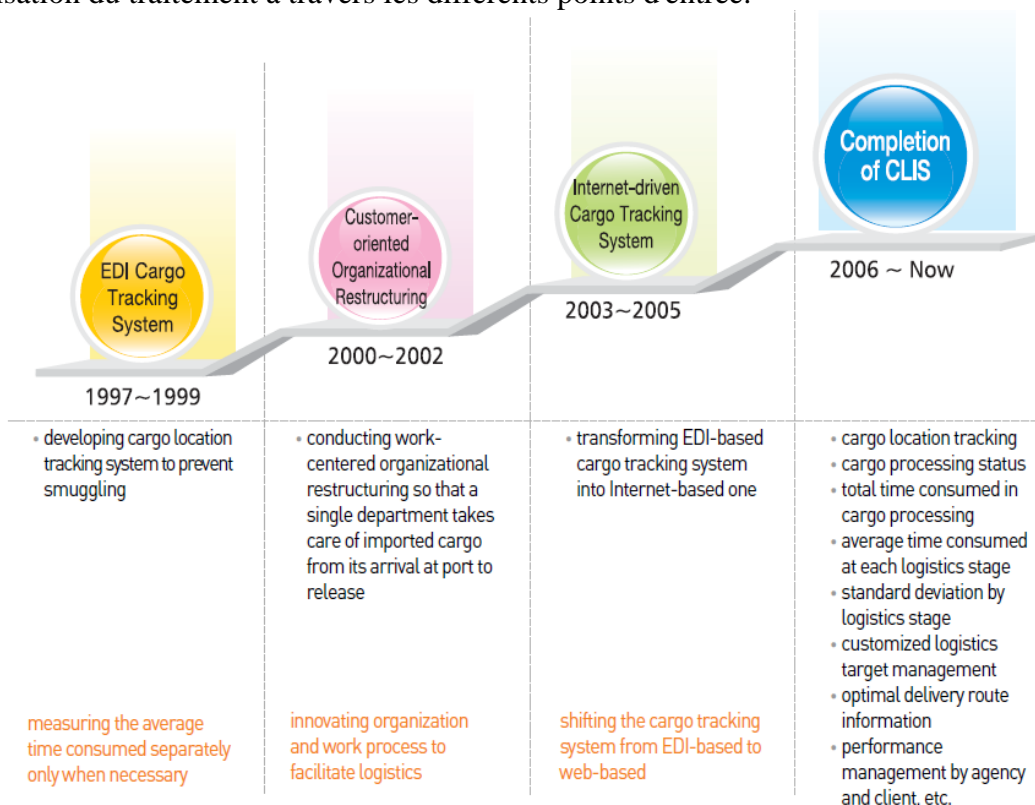


⁷ Entre 1998 et 2007, le temps de traitement a diminué de 76%, passant de 14,8 jours à 3,54 jours pour un gain estimé de US\$ 2,7 milliards annuel.

Le CLIS enregistre les mouvements de tous les cargos en temps réel, depuis l'arrivée au port jusqu'à la libération par la douane. Il assure ainsi un tracking et calcul le temps d'exécution à chaque étape⁸ (*arrival notice, entry, offloading, bonded transportation, storage in warehouse, import clearance, release*).



Comme expliqué précédemment, le CLIS permet de mesurer le temps moyen à chaque étape mais également l'écart type. Cette donnée est analysée comme un proxy de la prévisibilité et de la qualité de service. Cette dispersion tend à diminuer régulièrement⁹. Les clients du CLIS peuvent y accéder à tout moment, observer -et améliorer- leur performance mais aussi déterminer la route la plus optimale grâce à la fonction prévisionnelle inclus dans le CLIS. Cet outil permet également d'avancer vers l'uniformisation du traitement à travers les différents points d'entrée.



⁸ Le système mesure jusqu'à 35 opérations potentielles.

⁹ Diminution de 27% entre 2005 et 2007, passant de 13,2 jours à 10,02 jours.

La douane coréenne envisage la mesure du temps de traitement tout au long des différentes étapes de la chaîne logistique comme un *Trade Facilitation Index*, et l'écart type comme un *Clearance Quality Index*.

La mise en place d'indicateurs de mesure du temps afférents aux différents maillons de la chaîne logistique et étapes du processus d'import/export devrait s'appuyer pour partie sur ces outils existants, notamment par soucis de comparaison internationale.

Revue de littérature suggérée :

Australian Customs and Border Protection Service, *Time Release Study 2010*, October 2011

CHUN Hong-Uk, Director General, Clearance Facilitation Bureau, *Korea's Experience with TRS & Lesson-drawing, Client-oriented Logistics Information System (CLIS)*, Korea Customs Service, Présentation du 25 April 2008

IGARASHI Kazunari, Deputy Director Customs Cooperation Division, *Japan Customs' experience in conducting Time Release Studies*, CAREC TRS Seminar, 8-10 september 2010, Tokyo

Korea Customs Service, *Government-based, Client-oriented Logistics Information System, KCS' New Leverage for Trade Logistics Innovation*

MATSUDA, *The Time Release Study as a performance measurement tool for a supply chain and an international corridor*, World Customs Journal, 2012

MATSUMOTO Takashi, *Regional best practice on Time Release Study*, WCO Regional Office for Capacity Building, Asia Pacific, 2007

New Zealand Customs Service, *Time Release Study 2010*

ORLIAC Thomas, *The Economic of Trade Facilitation*, pp.45-46, pp.254-261, Ph.D. Dissertation, Sciences-Po, 2012

WCO, *Guide to measure the time required for the release of goods*, Version 2, 2011

ZHANG Shujie, *TRS as a measurement of trade facilitation: the experience of Customs in the Asia Pacific Region*, World Customs Journal, Vol. 3, N°2, p.125, 2010