

La Mésoamérique optimise les contrôles internationaux des marchandises en transit

Rationaliser les régimes des marchandises en transit

QUATRE-VINGT-QUINZE POUR CENT des produits échangés dans la région de la Mésoamérique sont transportés par voie terrestre à travers le Corridor du Pacifique chaque année. Ce corridor traverse six frontières nationales, du sud du Mexique jusqu'au Panama, et constitue la colonne vertébrale des échanges commerciaux en Mésoamérique.

Malgré de nombreux efforts pour améliorer l'infrastructure dans la région, les goulets d'étranglement aux frontières créaient il y a encore quelques années d'énormes retards qui réduisaient sensiblement le mouvement des marchandises. Ainsi, en 2008, la vitesse moyenne de passage d'un camion depuis le Mexique jusqu'à Panama était de 15 km/heure. Depuis août 2012, grâce au déploiement d'un projet novateur financé par la Banque interaméricaine de développement (BID), la vitesse moyenne est passée à 60 km/heure.

Le projet « Transit international des marchandises (ou TIM) » a été créé afin d'améliorer le dédouanement des marchandises en transit, tant du point de vue des délais que de l'efficacité de la procédure. Le TIM est un système électronique de gestion et de contrôle du mouvement des marchandises en transit, qui permet d'harmoniser des procédures parfois très lourdes héritées du passé en utilisant un seul document électronique. Le projet est fondé sur trois grands piliers :

- Réingénierie des processus – le TIM permet d'harmoniser les déclarations papier multiples et variées pour arriver à un document électronique unique et global recueillant dans le détail toutes les données nécessaires aux douanes, aux services chargés de l'immigration et aux instances phytosanitaires.
- Technologie de l'information – le TIM se connecte aux systèmes intranet de tous les services concernés dans tous les pays participant au projet et est muni de systèmes d'analyse de risques et de contrôle de fret dernier cri, ainsi que d'un serveur moderne qui recueille toutes les données et produit un tableau de bord de statistiques pour mesurer la performance à chaque point de passage frontalier.
- Coopération – le TIM améliore la coopération au sein du pays et entre les différents services actifs aux passages frontaliers dans la région mésoaméricaine.

Le TIM a été lancé grâce à une donation d'un montant de 2 millions de dollars des Etats-Unis, ce qui a permis à la BID de concevoir et de déployer le système au poste-frontière de El Amatillo, entre le Honduras et le Salvador. Depuis lors, d'autres financements (à hauteur de 950 000 dollars) ont été consentis, permettant d'élargir le projet aux principaux postes-frontières du Mexique au Panama.

Le TIM en action

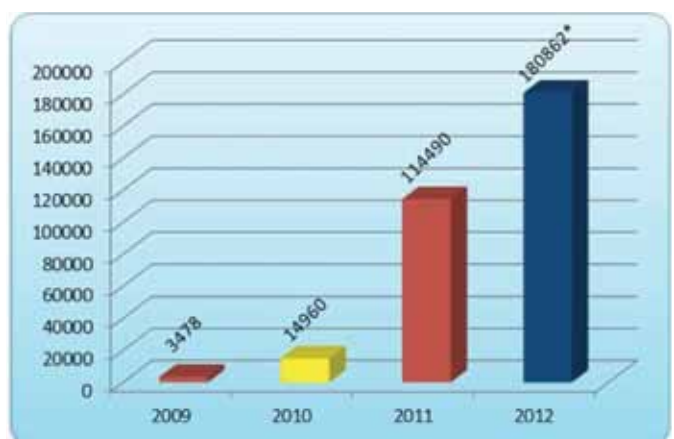
Tout d'abord, le transporteur entre sur le site Web du TIM et complète une Déclaration unique de transit (DUT). Les informations qui se trouvent sur la DUT sont enregistrées sur un serveur sécurisé. Elles sont transmises aux trois services pertinents du pays d'origine, à savoir la douane, les services en charge de l'immigration et ceux chargés de la santé ou de l'agriculture. Une fois que la DUT a été approuvée par le pays d'origine, le transporteur en reçoit une copie avec un code-barres qui constitue l'agrément pour commencer le transit. Le programme envoie également une copie aux instances pertinentes du pays de transit et du pays de destination.

Une fois que le transporteur arrive au poste-frontière du pays de transit, un douanier affecté spécialement au TIM contrôle la DUT et autorise le transit. Enfin, une fois que le transporteur arrive au pays de destination finale, les autorités vérifient que celui-ci a bien suivi l'itinéraire imposé dans les temps impartis et que l'intégrité des marchandises n'a pas été compromise. Les marchandises sont ensuite dédouanées, sauf si des irrégularités sont constatées.

De 62 minutes à 8 minutes

Le déploiement du TIM a permis de réduire le temps nécessaire pour la traversée des frontières et de passer d'une moyenne de 62 minutes à 8 minutes. Opérationnel à presque tous les postes-frontières de la Mésoamérique, le TIM traite à présent 90 % de toutes les activités de transit dans la région.

Tableau 1 : Nombre de déclarations de transit traitées en Mésoamérique par an



*Données pour 2012 : du 1^{er} janvier au 26 août

Source : Base de données TIM - www.portaltim.sieca.int

Outre une diminution du temps d'attente et du délai nécessaire pour le passage aux frontières, le TIM permet également de procéder à une analyse de risques approfondie, de garantir une meilleure traçabilité et prévisibilité ainsi qu'un meilleur recouvrement

des recettes, d'assurer une plus grande compétitivité du secteur privé en réduisant les coûts de transaction, et de diminuer l'empreinte écologique des services de transport.

Enseignements

L'élaboration et le déploiement du TIM ont permis d'identifier de bonnes pratiques, tant pour les pays qui l'utilisent que pour les services chargés de l'exécution du projet.

Tout d'abord, l'engagement politique avéré et entier des plus hautes instances de tous les pays participants permet de créer un environnement cordial fondé sur la confiance. Ainsi, le service en charge doit travailler en étroite collaboration avec le gouvernement afin de garantir un intérêt et un engagement soutenus.

Ensuite, l'un des grands défis au cours de la phase d'exécution du projet a été de tisser des liens de confiance entre toutes les parties prenantes. Le TIM se fonde sur la collaboration entre trois services dans chacun des pays participants qui n'ont jamais collaboré auparavant. Une compréhension claire des responsabilités et des procédures de toutes les instances impliquées constitue donc une bonne base pour établir des liens de confiance.

En outre, le fait de disposer d'une équipe technique solide avec une connaissance ciblée de la région permet également de créer des liens forts avec les hauts responsables gouvernementaux et ainsi de faire passer un message de confiance tant de la part du gouvernement que du service chargé de l'exécution du projet.

Par ailleurs, vu le nombre de pays et de services impliqués dans les activités régionales, la rationalisation des acteurs permet au projet d'avancer. Dans le cas du TIM, la mise en présence de plusieurs instances aux caractéristiques et aux mandats très différents a créé un problème de concurrence et de conflit entre elles, qui n'a pu être résolu qu'en identifiant clairement la base juridique et institutionnelle servant de fondement au mécanisme d'exécution du projet. Plutôt que de créer un nouveau cadre juridique régional pour tous les pays et les services participants aux fins de la mise en œuvre du projet, un mécanisme d'exécution a été proposé permettant d'éviter tout changement de la législation nationale. Bien que cette démarche ait prolongé et, d'une certaine façon, compliqué le processus, elle a également permis de rassurer toutes les instances participantes sur le fait que le projet ne déboucherait sur aucun changement de statut exigeant un quelconque amendement de la législation.

Autre bonne pratique, l'établissement d'un comité technique, composé de hauts responsables ayant un pouvoir décisionnel et représentant toutes les instances participantes, notamment les douanes, les services d'immigration et les organismes chargés de la santé et de l'agriculture, permet de garantir la coordination et d'harmoniser l'exécution. Les décisions doivent être prises à l'unanimité afin que tous les acteurs régionaux aient le sentiment d'être parties prenantes du projet et que le consensus soit maintenu quant à la direction que prend le projet.

Enfin, les plateformes de technologie de l'information doivent être flexibles et ouvertes à toute modification et mise à jour. La puis-

sance et la rapidité du système sont essentielles mais surtout, il est important que le système ait la capacité d'intégrer les éléments provenant de l'industrie de la logistique, en constante évolution, tels que les dispositifs de radio-fréquence, le système de repérage universel (GPS) et les verrous électroniques. Par exemple, le TIM est capable de s'adapter au changement de système de classement des marchandises à six chiffres pour passer à huit chiffres, et ce après déploiement, optimisant ainsi la traçabilité et le recouvrement des recettes. Les experts en TI doivent également connaître les spécificités d'une région donnée pour pouvoir ensuite créer des programmes qui y soient adaptés. Dans le cas de la Mésoamérique, il n'était pas question de reproduire le système de transit de l'Union européenne, où les transporteurs choisissent l'itinéraire qui leur convient le mieux, car les marchandises en transit international doivent, au titre de la loi, suivre un itinéraire prédéfini passant par des postes de contrôle spécifiques afin de garantir la sécurité et la traçabilité des produits traversant le Corridor.

Prochaines étapes

Le TIM a donné d'excellents résultats jusqu'à présent et tant les clients que la BID estiment que les retours sur investissement au cours des étapes ultérieures du projet seront également plus que satisfaisants. Le TIM sera élargi à d'autres corridors commerciaux d'Amérique du Sud et, entre-temps, une version améliorée est en train d'être mise au point afin d'inclure les opérations de transit multimodal, avec un accent mis sur les opérations de transit maritime. Ces projets sont prévus pour 2013 et devraient être parachevés pour 2015.

Voici quelques liens intéressants sur le projet :

- <http://vimeo.com/26381136> (court-métrage produit par BID TV)
- www.iadb.org/en/videos/watch,2173.html?videoid=5180 (court-métrage produit par BID TV)
- www.portaltim.sieca.int/sitio/ (site Web officiel du projet)

En savoir +

Coordinateur du projet TIM
iadbasarmiento@gmail.com

