



Commission économique pour l'Europe

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

167^e session

Genève, 9 et 11 (matin) octobre 2024

Point 3 c) vi) de l'ordre du jour provisoire

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR, 1975) :

Application de la Convention :

Autres questions

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Quatre-vingt-quatrième session

Genève, 10 octobre 2024

Point 6 c) de l'ordre du jour provisoire

Système eTIR :

Mémorandum d'accord entre la Commission économique pour l'Europe et l'Union internationale des transports routiers

Modes de financement du système international eTIR proposés par la Commission de contrôle TIR

Note de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat

I. Mandat et cadre général

1. À sa quatre-vingt-deuxième session, le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2) a relevé que, selon le Mémorandum d'accord relatif au système eTIR conclu entre la Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'Union internationale des transports routiers (IRU), le poste P3 de spécialiste des systèmes informatiques ne serait plus financé à partir de décembre 2024. Le secrétariat a informé le Comité de gestion TIR qu'il importait que ce poste continue d'être financé dans les années à venir, car la personne qui l'occupait était responsable au premier chef du développement du système international eTIR et des projets d'interconnexion. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a informé le Comité de gestion TIR que, eu égard à la note explicative 11.11.3 figurant à l'annexe 11 de la Convention TIR et au vu du caractère urgent de la question du financement de l'hébergement et du fonctionnement du système international eTIR, elle avait déjà engagé des discussions sur les modes de financement possibles.

2. Afin que le mode de financement le plus approprié et le plus efficace soit déterminé, le Comité de gestion TIR a décidé que le Président de la TIRExB, avec le concours du secrétariat, organiserait en mars une réunion des Amis de la présidence, en ligne et en anglais seulement, à l'intention des représentants du Comité intéressés, et qu'il tiendrait lui-même en juin sa quatre-vingt-troisième session, qui consisterait en une session extraordinaire d'une demi-journée organisée conjointement avec le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et consacrée à l'examen du document préliminaire établi par la TIRExB et le secrétariat.



3. Les 13 et 21 mars, le Président de la TIRExB, avec le concours du secrétariat, a organisé deux réunions des Amis de la présidence, qui ont permis de débattre longuement et d'avancer dans l'élaboration du document demandé par le Comité de gestion TIR. Le présent document rend compte des modes de financement proposés par la TIRExB à l'issue des réunions des Amis de la présidence et contient une analyse des définitions ainsi qu'une analyse détaillée du budget.

4. À sa quatre-vingt-troisième session (extraordinaire), tenue en juin 2024, le Comité a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2024/9–ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2024/6, qui contenait des explications et des clarifications concernant les dispositions pertinentes de la Convention, une liste des mécanismes de financement possibles ainsi que les démarches à entreprendre pour les mettre en œuvre, et le budget proposé pour les activités relatives au système eTIR pour l'année 2025, y compris la description et le calcul détaillé de chaque charge. Le Comité a demandé au secrétariat de préparer une version révisée dudit document pour examen à sa session suivante, en apportant des éclaircissements sur tous les points soulevés au cours de la session, y compris la proposition de la Türkiye.

II. Définitions – analyse des dispositions pertinentes

5. Aux termes du paragraphe 3 de l'article 11 figurant à l'annexe 11 de la Convention TIR, « [l]es ressources nécessaires sont mises à la disposition de la CEE de sorte que celle-ci soit à même de s'acquitter des obligations qui découlent des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article. À moins que le système international eTIR ne soit financé au moyen de ressources issues du budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies, les ressources nécessaires sont régies par les dispositions du Règlement financier et des règles de gestion financière de l'ONU concernant les fonds et projets extrabudgétaires. Le mécanisme de financement du système international eTIR, qui relève de la CEE, est défini et approuvé par le Comité de gestion ».

6. Selon la note explicative correspondante, « [s]i nécessaire, les Parties contractantes peuvent décider de financer les dépenses opérationnelles liées au système international eTIR au moyen d'une contribution sur les transports TIR [c'est-à-dire par prélèvement d'un montant sur chaque transport TIR et non sur chaque carnet TIR]. En pareil cas, les Parties contractantes choisissent le moment auquel il convient de mettre en place d'autres mécanismes de financement, ainsi que les modalités correspondantes. Le budget requis doit être établi par la CEE, examiné par l'Organe de mise en œuvre technique et approuvé par le Comité de gestion ».

7. En outre, l'alinéa s) de l'article premier de la Convention dispose ce qui suit : « [Aux fins de la présente Convention, on entend] par "procédure eTIR", le régime TIR mis en œuvre au moyen d'un échange électronique de données qui constitue l'équivalent fonctionnel du carnet TIR. ».

8. Les fondements du texte final et approuvé de l'annexe 11, tel qu'il figure ci-dessus, sont exposés dans le rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports sur sa 150^e session (Genève, 16-19 octobre 2018, ECE/TRANS/WP.30/300, par. 20 r))¹ :

« Article 10 : plusieurs délégations, ainsi que le secrétariat, ont soumis des propositions visant à améliorer le libellé de l'article 10 et de la note explicative concernant le paragraphe 3 de cet article. Le Groupe de travail a relevé que des financements pourraient éventuellement être octroyés au titre du budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies, tout particulièrement si l'Organisation multipliait ses activités d'assistance technique destinées à appuyer les efforts déployés par les États aux fins de la transposition informatique des accords internationaux. Il a toutefois estimé que le secrétariat devrait mentionner explicitement cette option et l'examiner plus à fond, dans la mesure où une initiative de l'importance d'eTIR représentait une occasion exceptionnelle. En outre, le Groupe de travail a souscrit à la proposition de la délégation de la Turquie, à savoir que si un montant devait être

¹ ECE-TRANS-WP30-300e.pdf (unece.org).

prélevé sur chaque opération de transport TIR aux fins du financement des dépenses de fonctionnement du système international eTIR, il convenait que le calcul du montant à prélever soit fondé sur la totalité des opérations de transport réalisées sous couvert d'un carnet TIR et que ledit montant soit facturé pour chacune de ces opérations, et pas uniquement pour celles qui relevaient de la procédure eTIR. De plus, le Groupe de travail a estimé que non seulement les Parties contractantes mais aussi la CEE ainsi que l'Organe de mise en œuvre technique devaient être mis à contribution dans l'élaboration d'une proposition de budget concernant l'hébergement et l'administration du système international eTIR. ».

9. Il convient de préciser que le financement par prélèvement sur chaque transport TIR présente un problème logistique. Pour une année donnée, il n'y a pas forcément d'équivalence entre le nombre de carnets TIR délivrés et le nombre de carnets TIR utilisés. Il se peut qu'une association n'ait pas reçu de carnets TIR, mais ait effectué des centaines d'opérations de transport sous le couvert de carnets TIR qui lui avaient été délivrés les années précédentes. En outre, une opération de transport TIR peut être effectuée au moyen d'un carnet TIR ou suivant la procédure eTIR. Compte tenu de ce qui précède, si le mode de financement retenu consiste en un prélèvement sur chaque transport TIR, le montant prélevé devra être déterminé en fonction du nombre prévisionnel de transports TIR qui seront effectués (sous le couvert de carnets TIR et suivant la procédure eTIR), et non en fonction du nombre prévisionnel de carnets TIR qui seront délivrés. À défaut, il faudra considérer que le nombre de carnets délivrés et le nombre de carnets utilisés sont équivalents ou bien instaurer un système de prélèvement forfaitaire, dans lequel les prévisions n'auront plus d'utilité. Quoi qu'il en soit, le problème logistique subsistera tant que le carnet TIR papier n'aura pas été supplanté par la procédure eTIR, qui ne permet pas la constitution de stocks. Il reste, en définitive, que c'est grâce aux prélèvements sur les transports effectués sous le couvert de carnets TIR que la dématérialisation et le passage à la procédure eTIR pourront être financés.

III. Principaux modes de financement proposés

A. Prélèvement d'un montant sur chaque transport TIR

10. À l'issue des deux réunions des Amis de la présidence, la TIRExB propose de financer le système international eTIR comme suit (modes principaux et complémentaires).

11. Est proposé comme mode de financement principal le prélèvement sur chaque transport TIR. Selon la Convention, le budget requis est établi par la CEE, examiné par l'Organe de mise en œuvre technique et approuvé par le Comité de gestion TIR à sa session d'octobre. Le système eTIR devrait être principalement financé par prélèvements sur les transports TIR. Comme indiqué, les transports TIR englobent les transports sous le couvert de carnets TIR papier et les transports relevant de la procédure eTIR et bénéficient de ses garanties électroniques.

12. La procédure à suivre serait la suivante :

a) Le budget du système eTIR sera établi par le secrétariat et soumis à l'Organe de mise en œuvre technique pour examen à sa session de printemps ;

b) Le budget révisé, accompagné des observations de l'Organe de mise en œuvre technique, sera soumis au Comité de gestion TIR pour adoption à sa session d'octobre ;

c) Le texte soumis au Comité de gestion TIR pour adoption devra contenir les éléments suivants :

i) Un budget détaillé, accompagné de notes justificatives (approche cause-résultats) ;

ii) La part du budget (en pourcentage et en valeur) qui serait financée selon le mode de financement principal proposé ;

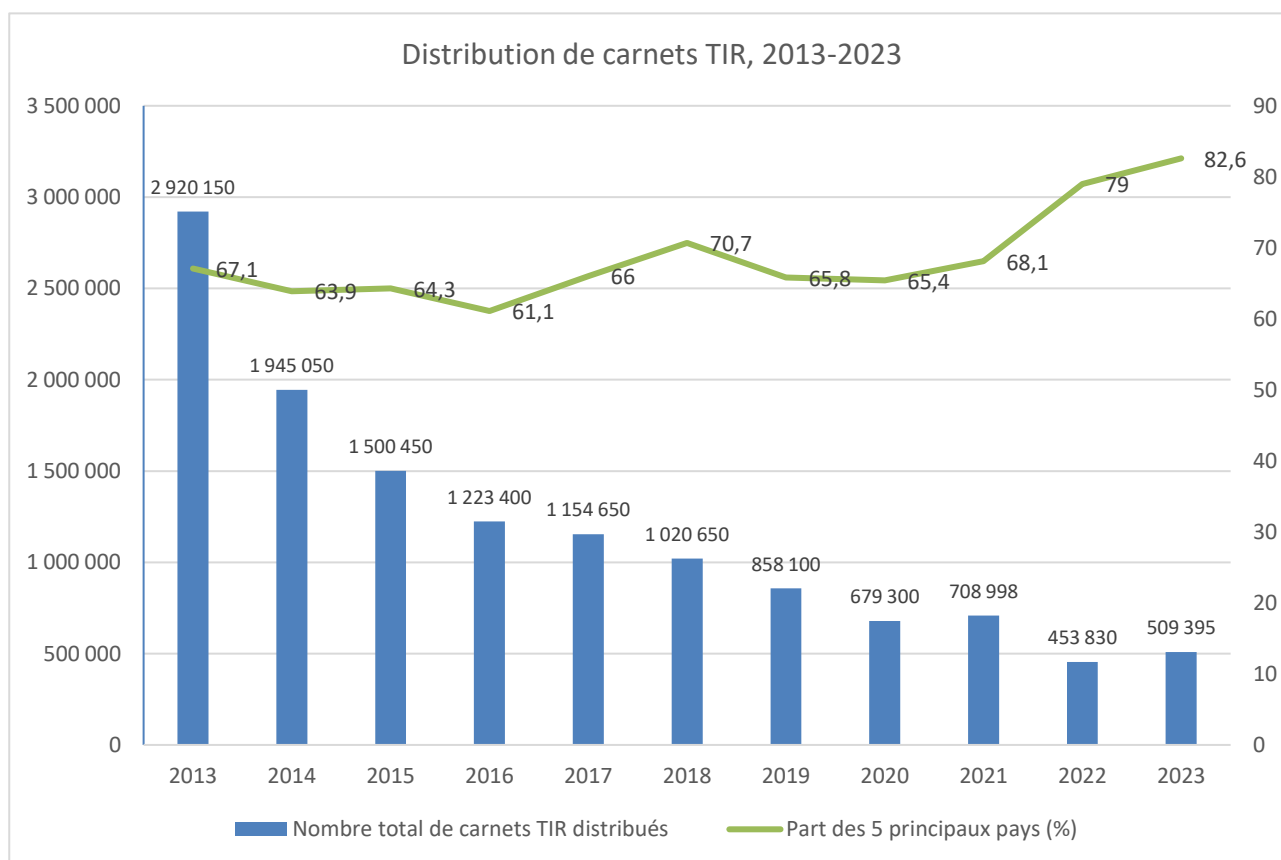
- iii) La part du budget (en pourcentage et en valeur) qui serait financée selon chacun des modes de financement complémentaires proposés ;
- iv) Selon que le montant à prélever sur chaque transport TIR est forfaitaire ou établi à partir de prévisions :
 - a. Le nombre prévisionnel de carnets TIR qui seront utilisés ou de procédures eTIR qui seront effectuées au cours de l'année qui suit ; ou
 - b. Le nombre de transports TIR (sous le couvert de carnets TIR et selon la procédure eTIR) qui ont été effectués pendant l'année en cours, afin de calculer le montant qui sera facturé l'année suivante ; ou
 - c. Le montant forfaitaire, si cette approche est préférée aux prévisions.

B. Prélèvement d'un montant auprès de chaque association

13. À la quatre-vingt-troisième session de l'AC.2, la délégation turque a proposé un nouveau mécanisme, fondé sur le principe du montant forfaitaire. Le Comité a décidé d'inclure une description détaillée de la proposition dans la version révisée du présent document, pour examen à sa session suivante.

14. La proposition repose sur le principe selon lequel les coûts de fonctionnement du système international eTIR devraient être répartis de manière aussi équilibrée que possible et leur financement protégé contre la diminution globale de l'utilisation des carnets TIR constatée actuellement.

15. La figure ci-après fait apparaître le nombre de carnets TIR distribués aux associations nationales à l'échelle mondiale, ainsi que la proportion de carnets distribués aux cinq principaux récipiendaires chaque année.



Source : Document informel WP.30/AC.2 (2024) n° 2.

16. Il ressort de ce graphique que le nombre total de carnets TIR distribué par l'IRU aux associations s'élevait à 2 920 150 en 2013, contre seulement 509 395 en 2023, soit une diminution de 82 % en dix ans.

17. En outre, dans plusieurs pays, le nombre de carnets TIR distribués a chuté considérablement et est même tombé à zéro, ce qui signifie que le recours au système TIR s'est progressivement concentré dans un petit nombre de pays. En 2013, les cinq principaux bénéficiaires de carnets TIR (Fédération de Russie, Lituanie, Pologne, Türkiye et Ukraine) représentaient 67,1 % du nombre total de carnets distribués. Si la liste des principaux pays a légèrement évolué au fil du temps, la part qu'ils représentent est généralement restée comprise entre 60 et 70 % jusqu'à la fin de 2021. En 2023, en revanche, la part des cinq principaux bénéficiaires (Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Ouzbékistan, Türkiye et Ukraine) a atteint 82,6 %.

18. Si cette tendance dénote une distribution de plus en plus déséquilibrée, on peut également observer que le mécanisme de financement fondé sur un montant par transport ou garantie TIR est de plus en plus fragilisé et surchargé, puisque les carnets TIR ne sont plus distribués en quantité significative dans de nombreux pays. Cela augmente la probabilité d'un scénario à haut risque qui verrait s'effondrer, pour une raison quelconque, le nombre de carnets distribués dans l'un des principaux pays actuels, ce qui entraînerait un manque à gagner que le système TIR aurait dû mal à compenser.

19. Selon la présente proposition, les fonds nécessaires au fonctionnement du système international eTIR l'année suivante seraient versés par l'organisation internationale, sur la base du budget approuvé par le Comité. Par la suite, si l'organisation internationale décide de répercuter tout ou partie de cette charge sur les associations nationales, elle devrait le faire de manière égale, et non sur la base d'un montant par transport ou garantie TIR. Le montant demandé aux associations devrait être soumis au Comité, et la TIRExB reprendrait ses activités liées au fonctionnement de la chaîne de garantie.

20. Ainsi, la charge financière serait répartie plus largement et le système serait suffisamment protégé en cas de nouvelle baisse de l'utilisation des carnets TIR.

IV. Modes de financement complémentaires proposés

21. Les modes de financement principaux décrits ci-dessus pourraient être remplacés en tout ou en partie, sur une base mensuelle, annuelle ou pluriannuelle, et chaque fois que possible, par les modes de financement complémentaires présentés ci-après, si le Comité de gestion TIR en décide ainsi. Avant d'être appliqués, ces modes de financement complémentaires devraient, premièrement, faire la preuve de leur respect des dispositions du Règlement financier et des règles de gestion financière de l'ONU concernant les fonds et projets extrabudgétaires, y compris les obligations de diligence raisonnable, et, deuxièmement, être soumis à l'approbation finale du Comité de gestion TIR et, s'il y a lieu, du Comité exécutif de la CEE (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2024/16). Aucun des modes de financement complémentaires qui sont proposés n'a d'incidence sur le budget ordinaire de l'ONU :

a) Ressources extrabudgétaires. Afin qu'il puisse bénéficier de financements extrabudgétaires, le Fonds d'affectation spéciale TIR devrait être transformé en fonds d'affectation spéciale multidonateurs. Le Comité exécutif de la CEE devra valider le mode de gouvernance d'un tel fonds, en particulier en ce qui concerne le principe de diligence raisonnable et les risques de conflits d'intérêts liés aux contributions d'entités du secteur privé. Le nouveau fonds d'affectation spéciale TIR, assimilé à un projet, devrait pouvoir accepter des contributions non préaffectées versées par des États et des organisations intergouvernementales sur la base d'un programme de travail et d'un plan de dépenses approuvés au préalable par le Comité de gestion TIR. En principe, les contributions préaffectées devront être approuvées par le Comité de gestion TIR puis soumises directement au Comité exécutif en tant que nouveaux projets. L'acceptation de fonds versés par des organisations non gouvernementales et des entités du secteur privé, y compris en appui au plan de travail préalablement approuvé, est un processus plus compliqué qui suppose la mise en place d'un mécanisme de gouvernance spécial visant à éviter tout conflit d'intérêts.

Normalement, la CEE devra conclure avec chacun des donateurs un accord qui précisera la responsabilité de chaque partie et établira de manière détaillée les dispositions juridiques, financières et administratives régissant les contributions des donateurs à la CEE, conformément au Règlement financier et aux règles de gestion financière de l'ONU. Il est important de noter que la mise en place d'un nouveau fonds d'affectation spéciale multidonateurs TIR ne modifiera pas les obligations juridiques de l'organisation internationale (IRU) à l'égard de la CEE. Il convient de préciser en outre que, comme c'est le cas pour les autres fonds liés à des conventions relevant de la CEE (notamment dans le domaine de l'environnement), une fois le fonds d'affectation spéciale multidonateurs créé, il ne sera plus nécessaire de demander au Comité exécutif de la CEE d'approuver chaque contribution, ce qui réduira d'autant les formalités administratives. Seul l'AC.2 sera chargé d'approuver, de contrôler et de surveiller les projets et les dépenses. Toutefois, le Comité exécutif ne pourra accepter une telle approche que si des procédures de gouvernance concrètes et détaillées, qui permettent de régler tous les éventuels problèmes et en particulier les conflits d'intérêts liés au secteur privé, lui sont soumises pour approbation ;

b) Conclusion avec les Parties contractantes d'un accord relatif à la fourniture de services de maintenance contre le paiement d'une taxe annuelle. Le secrétariat de la CEE pourrait s'inspirer du Système douanier automatisé (SYDONIA) et du Système de gestion et d'analyse de la dette (SYGADE) de la CNUCED et accorder aux Parties contractantes une licence d'utilisation des produits logiciels mis au point par le secrétariat TIR, comme l'application nationale eTIR. De portée mondiale, cette licence serait restreinte, non exclusive, libre de redevance, incessible, révocable et sans possibilité de sous-licences. Contre le paiement d'une taxe annuelle, le secrétariat TIR fournirait aux Parties contractantes des services d'appui et de maintenance, réguliers et à la demande, y compris un service d'assistance. Les Parties contractantes auraient la possibilité d'utiliser gratuitement le système logiciel mis au point par le secrétariat TIR, auquel cas elles ne seraient pas tenues de contracter les services de maintenance susmentionnés, qui resteraient facultatifs. Les frais de maintenance annuels devraient être réduits au minimum et couvrir uniquement les dépenses administratives du secrétariat. Ils seraient calculés au cas par cas en fonction des services demandés par la Partie contractante, et le secrétariat devrait soumettre tout accord au Comité de gestion TIR pour approbation préalable. Toutefois, comme la CEE ne pratique pas actuellement le recouvrement intégral des coûts, si cette solution est approuvée dans son principe par le Comité de gestion TIR en tant qu'option à étudier plus avant, le secrétariat devra travailler avec le Bureau exécutif de la CEE afin de définir ensemble les procédures correspondantes, pour examen et approbation par le Comité ;

c) L'IRU a proposé que chaque Partie contractante contribue au financement du système eTIR. Étant donné qu'il y a 65 pays qui appliquent le régime TIR, même si la contribution par pays est faible (par exemple, de l'ordre de 10 000 dollars des États-Unis), le montant total des contributions devrait suffire à financer le système eTIR. Cette contribution pourrait être d'un montant forfaitaire ou déterminé en fonction de l'utilisation effective du système (mise à l'échelle). Si le Comité de gestion TIR se prononce en faveur d'un montant forfaitaire, les contributions seront versées au fonds d'affectation spéciale multidonateurs TIR et les procédures décrites dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2024/16 devront être suivies ;

d) Contributions en nature des Parties contractantes (apports de ressources humaines). Ces contributions seraient facultatives. Elles pourraient :

i) Prendre la forme de prêts non remboursables (« détachements ») ; et

ii) Faire intervenir le programme des experts associés – administrateurs/administratrices auxiliaires. Les experts associés sont recrutés dans le cadre d'accords bilatéraux entre l'ONU et les pays donateurs pour des projets de développement ou des projets régionaux relevant des domaines de compétence de l'ONU. Si la CEE recourt au programme des experts associés, le secrétariat TIR ne l'a encore jamais fait. Une solution serait que les Parties contractantes intéressées affectent un informaticien au secrétariat TIR, par exemple pour qu'il s'occupe exclusivement du système eTIR pendant une période de temps déterminée ;

e) Compte de l'ONU pour le développement. Le Compte pour le développement est un programme du Secrétariat de l'ONU ayant pour objet de renforcer les capacités des pays en développement dans les domaines d'action prioritaires du programme de l'ONU en matière de développement. Il est financé sur le budget ordinaire du Secrétariat de l'ONU et mis en œuvre par 10 entités dudit Secrétariat, dont la CEE. Il permet de financer des projets et d'assurer la rémunération du personnel extrabudgétaire sous certaines conditions. Le secrétariat TIR a déjà participé à des projets du Compte pour le développement (facilitation du franchissement des frontières douanières en 2016/COVID 19 en 2021) en finançant les principales applications développées par le secrétariat (c'est-à-dire le portail et les applications mobiles eTIR).

V. Projet de budget

22. Le secrétariat TIR a établi deux grands scénarios pour le déploiement et l'utilisation de la procédure eTIR : un scénario de maintien du statu quo et un scénario optimiste. L'évaluation des besoins de financement, ou analyse des coûts, pour les dix prochaines années a été établie à partir des principales hypothèses présentées ci-après.

23. La mise en œuvre du système international eTIR va se poursuivre et il y aura toujours plus de Parties contractantes interconnectées. Étant donné que les ressources disponibles sont limitées et que chaque interconnexion nécessite plusieurs mois d'efforts pour les parties concernées, à moins que l'application nationale eTIR ne soit utilisée, il convient de s'assurer que les interconnexions a) sont sélectionnées selon des critères stratégiques, b) permettent des flux de marchandises très importants et c) créent un couloir eTIR. Parallèlement, il conviendra de s'employer sans discontinuer à faire en sorte que les Parties contractantes utilisent effectivement le système international eTIR et l'application nationale eTIR et à faire adhérer d'autres pays à la Convention TIR. Il est important que les nouvelles Parties contractantes soient invitées à adopter tout de suite le système international eTIR, étant donné ses avantages, selon l'état d'avancement des couloirs eTIR dans les pays voisins. En outre, il convient d'empêcher que des carnets TIR papier soient mis à leur disposition. Selon les statistiques relatives à la délivrance des carnets TIR, il faut actuellement entre sept et dix ans pour que le système TIR soit bien implanté dans une région ou une zone géographique. Ce délai pourrait être beaucoup plus court si la procédure eTIR était adoptée immédiatement et si les projets d'interconnexion étaient encore facilités. En outre, les dispositions de l'annexe 11 devraient être complétées par des notes explicatives qui simplifient l'application de la procédure eTIR.

24. Scénario de maintien du statu quo : si les mesures prévues pour 2023-2024 sont menées à bonne fin, le système international eTIR sera déployé dans tous les pays d'Asie centrale en 2024-2025 et sera opérationnel en 2025. Pendant un temps, les transporteurs devront donc utiliser à la fois les carnets TIR en version papier et le système eTIR, ce qui risque de leur poser quelques problèmes d'ordre opérationnel, tout comme aux associations nationales et aux autorités douanières. Par la suite, des projets d'interconnexion seront lancés par d'autres Parties contractantes de la région, comme la Chine et l'Inde, ce qui devrait permettre que le système eTIR y devienne opérationnel en 2025. La liaison avec la Chine devant satisfaire aux exigences douanières supplémentaires que l'Union économique eurasiatique impose à ses États membres, il faudra en tenir compte et y répondre de façon efficace et concertée.

25. Dans la seule Asie centrale, les prélèvements sur les transports eTIR ne devraient toutefois pas être bien importants, compte tenu de la faiblesse du commerce intrarégional. Ils ne devraient être substantiels qu'une fois que le système eTIR sera opérationnel non seulement en Asie centrale, mais aussi en Iran, en Türkiye, en Géorgie et en Azerbaïdjan.

26. En outre, l'IRU a constaté que les transports TIR dans un couloir reliant l'Iran et la Türkiye avaient diminué de 18 % en glissement annuel en janvier-février 2023. Le cycle de vie du carnet TIR papier dans le pays de destination, la République islamique d'Iran, empêche les transporteurs turcs d'appliquer le régime TIR et explique en partie cette diminution. En l'espèce, l'adoption du système eTIR serait la meilleure solution et elle devient urgente pour stopper la baisse du nombre d'utilisateurs du régime TIR.

27. Scénario optimiste : le système eTIR deviendra opérationnel dans les pays d'Asie centrale dès la fin de 2024 ; dans le même temps, l'Inde et la Chine lanceront un projet d'interconnexion. Les États membres de l'Union économique eurasiatique et les pays du Conseil de coordination du Golfe engageront des projets d'interconnexion en 2026, l'objectif étant que le système eTIR soit opérationnel en 2027. L'interconnexion avec le Nouveau système de transit informatisé pourrait aussi être effectuée en 2027. En outre, l'application nationale eTIR, mise en place par le secrétariat TIR et utilisable sur le Web, pourrait faire évoluer radicalement les techniques existantes en proposant une méthode nouvelle et plus souple, puisque toutes les Parties contractantes pourraient disposer de ce logiciel à la demande (principe du « logiciel en tant que service »).

28. Pour faciliter la circulation des marchandises et parvenir à la croissance, il conviendra de procéder à l'interconnexion au système eTIR par couloir de transport, les couloirs potentiels étant :

- Le couloir bilatéral entre la Türkiye et l'Iran ;
- Les couloirs au départ et à destination de la Chine ;
- Le couloir de transit turkmène (principalement entre la Türkiye et l'Asie centrale) ;
- Les couloirs ouzbeks (généralement, à destination de la Fédération de Russie et de la Türkiye) ;
- Les couloirs du Conseil de coordination du Golfe ;
- Le couloir Nord-Sud ;
- Le couloir entre l'Union européenne et la Communauté des États indépendants ;
- Le couloir ukrainien.

VI. Examen par le Comité

29. Le Comité de gestion TIR est invité à examiner et éventuellement adopter les propositions qui ont été faites au sujet des modes de financement et du budget pour le déploiement et la maintenance du système eTIR, et à fournir des indications au secrétariat sur la suite à donner.

Annexe

Analyse détaillée du budget

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Opérations TIR											
Scénario de maintien du statu quo	Nombre de Parties contractantes	78	78	78	79	79	79	80	81	81	82
	Nombre de Parties contractantes – système TIR – opérationnel	67	68	69	70	71	72	73	74	76	78
	Nombre de Parties contractantes – système eTIR – opérationnel	8	10	12	15	47	50	54	56	60	62
	Nombre de couloirs	1	2	2	2	2	3	2	2	2	4
	Nombre de carnets TIR vendus (en milliers)	600	650	670	680	700	720	740	760	800	820
	Nombre de garanties eTIR vendues (en milliers)		14	40	60	100	150	200	250	300	350
	Scénario optimiste	Nombre de Parties contractantes	78	78	81	82	82	84	84	85	85
Nombre de Parties contractantes – système TIR – opérationnel		67	69	69	69	69	69	69	69	69	69
Nombre de Parties contractantes – système eTIR – opérationnel		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
Nombre de couloirs		3	4	5	5	6	6	6	6	6	6
Nombre de carnets TIR vendus (en milliers)		596	632	658	662	688	631	554	457	191	0
Nombre de garanties eTIR vendues (en milliers)			18	42	83	132	244	376	528	844	1 085
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Budget/Coûts (en milliers de dollars)											
Scénario de maintien du statu quo	Administrateurs et dépenses de fonctionnement	210 ²	210	210	440	440	440	440	440	640	640
	Agents des services généraux et dépenses de fonctionnement	0	0	0	0	0	0	150	150	150	150
	Personnel contractuel/Consultants	60 ³	60	60	60	60	60	60	60	60	60

² Le coût annuel total d'un spécialiste des systèmes informatiques de grade P3 est de 210 000 dollars.

³ Généralement, l'emploi d'un consultant national dans un projet d'interconnexion d'une durée de trois à quatre mois représente un coût de 20 000 dollars.

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	Services d'appui, de maintenance et d'assistance (système eTIR)	25	25	25	30	30	30	30	40	40	40
	Services d'appui pour d'autres systèmes (application nationale eTIR, Banque de données internationale TIR, portail eTIR, application mobile eTIR, etc.)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Interconnexion – Adaptation/personnalisation du système douanier local	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	Hébergement	80 ⁴	80	80	80	100	100	100	100	120	120
	Type de service (logiciel en tant que service, autre)	0 ⁵	20	20	40	40	50	50	50	60	60
	Déplacements	20	25	30	30	35	35	35	40	40	40
	Ateliers de formation (@5k/atelier)	20	15	15	30	30	30	30	30	50	50
	Total	445	465	470	740	765	775	925	940	1 190	1 190
Scénario optimiste	Administrateurs et dépenses de fonctionnement	210	440	440	660	660	660	660	660	660	660
	Agents des services généraux et dépenses de fonctionnement	0	0	165	165	165	165	165	165	165	165
	Personnel contractuel/Consultants	100	100	120	120	130	130	140	140	150	150
	Services d'appui, de maintenance et d'assistance (système eTIR)	25	25	25	30	30	40	40	50	50	50
	Services d'appui pour d'autres systèmes (application nationale eTIR, Banque de données internationale TIR, portail eTIR, application mobile eTIR, etc.)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Interconnexion – Adaptation/personnalisation du système douanier local	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Hébergement	80	80	80	80	100	100	100	120	120	120
	Type de service (logiciel en tant que service, autre)	0	40	40	40	40	50	50	50	60	60

⁴ Le coût annuel de l'hébergement est pris en compte dans le budget du secrétariat TIR/de la TIRExB. Il s'agit du coût actuel de l'hébergement pour le centre de services informatiques de l'ONU à Valence (Espagne).

⁵ Ce coût est compris dans le coût d'hébergement, mais nous préférons le calculer séparément, car il dépend beaucoup des décisions des Parties contractantes concernant l'interconnexion et la façon d'appliquer la procédure eTIR. Par exemple, si la majorité des Parties contractantes décide d'utiliser l'application nationale eTIR, ce coût augmentera considérablement, car il reviendra à la CEE d'héberger l'application à l'intention des utilisateurs distants.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Déplacements	35	35	40	40	50	50	60	60	70	70
Ateliers de formation (@5k/atelier)	30	30	30	40	40	45	45	50	60	60
Total	520	790	980	1 215	1 255	1 280	1 300	1 335	1 375	1 375