



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****139^e session**

Genève, 3-6 février 2015

Point 4 b) ii) de l'ordre du jour provisoire

**Convention douanière relative au transport international
de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention
TIR de 1975) – Révision de la Convention:****Préparation de la phase III du processus de révision TIR****Résumé des activités menées par le Groupe spécial
informel d'experts des aspects théoriques et techniques
de l'informatisation du régime TIR****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa 136^e session, le Groupe de travail a noté que le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1 ou Groupe d'experts) estimait être sur le point d'achever son mandat et avait demandé au secrétariat de commencer à établir un document récapitulatif des résultats de ses activités et ses recommandations. Ce document serait présenté au Groupe de travail avec la version complète définitive du modèle de référence eTIR afin de faciliter l'évaluation des résultats des travaux du Groupe d'experts (voir ECE/TRANS/WP.30/272, par. 24).

2. À sa vingt-quatrième session, le Groupe d'experts a examiné le document informel GE.1 (2014) n^o 5 et a approuvé de façon générale les principales conclusions de ses activités, telles que résumées par le secrétariat. Il a toutefois prié le secrétariat de modifier certaines parties du document avant de le soumettre au WP.30 pour approbation. Il a notamment estimé qu'il était nécessaire d'inclure une description plus approfondie de la structure du modèle de référence eTIR. En outre, les recommandations issues de l'analyse coûts-avantages devaient figurer dans les recommandations faites à l'intention du WP.30. En ce qui concerne la recommandation relative au financement du système international

GE.14-22866 (F) 191214 221214



* 1 4 2 2 8 6 6 *

Merci de recycler



eTIR, certains experts ont estimé que d'autres possibilités devaient également être étudiées. Le Groupe d'experts a également demandé que la question de la facilitation et du financement des projets pilotes soit ajoutée à la liste des recommandations. Pour finir, il a prié le secrétariat d'inscrire sa présente session dans les statistiques générales et de dresser la liste des (vice-) présidents ayant mené à bien les sessions du Groupe d'experts (voir ECE/TRANS/WP.30/2015/3, par. 17).

3. Comme suite aux instructions susmentionnées, le secrétariat a établi le présent document pour examen et pour adoption éventuelle par le Groupe de travail.

II. Introduction

4. À sa quatre-vingt-dix-neuvième session (octobre 2001), le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a demandé au secrétariat d'organiser, entre autres choses, les réunions du Groupe d'experts. Le Groupe d'experts serait chargé d'étudier les aspects théoriques et techniques de l'informatisation de la Convention TIR, notamment les répercussions financières et administratives, à l'échelon national comme à l'échelon international, et d'élaborer un projet d'ensemble de messages électroniques qui permettrait un échange électronique de données, à l'échelon national, entre les Parties contractantes et avec les organisations internationales (TRANS/WP.30/198, par. 67).

5. Sur la base de cette mission, le Groupe d'experts, lors de sa première session, a adopté l'énoncé de son mandat, qui stipule notamment qu'il doit:

- Énumérer et analyser les données requises pour une opération de transport TIR aux niveaux national et international, ainsi que prévu dans la Convention TIR et dans les résolutions et recommandations adoptées par le Comité de gestion (AC.2) (en particulier les annexes 1, 4 et 9 de la Convention TIR) et dresser un inventaire des nouvelles caractéristiques qui pourraient être incluses dans la version électronique du régime TIR. Sur cette base, le Groupe établira des diagrammes décrivant les flux de données actuels et futurs entre les diverses parties et aux divers stades du régime TIR. Dans le cadre de son travail, il étudiera aussi la possibilité d'employer des codes normalisés qui garantiraient une compréhension et une interprétation uniformes des données figurant dans le carnet TIR;
- Répertoire et analyser les systèmes existants d'information et de télécommunication et déterminer dans quelle mesure il est possible de tirer parti de l'expérience acquise aux niveaux national et international pour mettre au point un régime TIR informatisé;
- Formuler des conclusions pour l'informatisation du régime TIR tenant compte des résultats des travaux menés conformément aux paragraphes a) et b) ci-dessus et des incidences financières que ces solutions pourraient avoir aux niveaux national et international (TRANS/WP.30/2002/11, annexe 1).

6. À sa 103^e session (février 2003), le WP.30 a approuvé le rapport de la première session du Groupe d'experts (TRANS/WP.30/206, par. 33).

7. Depuis la création du Groupe d'experts, le Comité des transports intérieurs a appuyé les activités du Groupe et a prolongé son mandat (la dernière fois, en février 2014, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/240, par. 69).

8. De 2002 à 2014, le Groupe d'experts a tenu 24 sessions de manière concluante. À sa vingt-troisième session (novembre 2013), le Groupe d'experts a notamment exprimé l'avis que le moment était venu de résumer les résultats de ses travaux (à savoir le modèle de

référence eTIR). À cette fin, le Groupe d'experts a demandé au secrétariat d'établir un document exposant ses activités et les résultats obtenus, pour examen et éventuelle adoption à sa prochaine session. Le document demandé devait aussi contenir des recommandations à l'intention du WP.30 concernant la poursuite de l'informatisation du régime TIR, en particulier les phases de construction et de transition¹ (ECE/TRANS/WP.30/2014/4, par. 16).

9. À sa vingt-quatrième session (septembre 2014), le Groupe d'experts a examiné le document informel GE.1 (2014) n° 5 et a approuvé de façon générale les principales conclusions de ses activités, telles que résumées par le secrétariat. Il a toutefois prié le secrétariat de modifier certaines parties du document avant de le soumettre au WP.30 pour approbation. Il a notamment estimé qu'il était nécessaire d'inclure une description plus approfondie de la structure du modèle de référence eTIR. En outre, les recommandations issues de l'analyse coûts-avantages devaient figurer dans les recommandations faites à l'intention du WP.30. En ce qui concerne la recommandation relative au financement du système international eTIR, certains experts ont estimé que d'autres possibilités devaient également être étudiées. Le Groupe d'experts a également demandé que la question de la facilitation et du financement des projets pilotes soit ajoutée à la liste des recommandations. Pour finir, il a prié le secrétariat d'inscrire sa présente session dans les statistiques générales et de dresser la liste des (vice-) présidents ayant mené à bien les sessions du Groupe d'experts (voir ECE/TRANS/WP.30/2015/3, par. 17).

10. Le présent document a pour objet de donner un aperçu des principales activités et réalisations du Groupe d'experts, notamment ses recommandations relatives à la cessation de son mandat et aux activités de suivi menées par le WP.30, pour examen et, éventuellement, approbation par le Groupe de travail.

III. Principales activités et réalisations du Groupe d'experts

11. Depuis sa création en 2002, le Groupe d'experts a tenu 24 réunions: 14 à Genève, 1 à Antalya (2014), 1 à Belgrade (2011), 2 à Bratislava (2006 et 2012), 1 à Bruxelles (2013), 1 à Budapest (2003), 1 à Helsinki (2010), 2 à Prague (2002 et 2012) et 1 à Varsovie (2004). Ont assisté à ces réunions 748 représentants au total, issus de 36 Parties contractantes (Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Jordanie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine et Union européenne). L'Union internationale des transports routiers (IRU) était représentée à toutes les réunions. Dans le cadre des travaux du Groupe d'experts, les personnes ci-après ont exercé les fonctions de président ou de vice-président des réunions du Groupe d'experts: 2002-2003: M. Jaroslav Ilie (République tchèque): Président; 2005-2009: M^{me} Nurçan Özyazici Sunay (Turquie): Présidente, M. Predrag Arsic (Serbie): Vice-Président; 2010-2013: M. Predrag Arsic: Président, M^{me} Nurçan Özyazici Sunay: Vice-Présidente; 2014: M^{me} Nurçan Özyazici Sunay: Présidente, M. Predrag Arsic: Vice-Président. Outre les 24 ordres du jour et rapports, le Groupe d'experts a examiné (y compris les révisions) 85 documents officiels et 46 documents informels. Le Groupe d'experts a également suivi avec intérêt 54 exposés de représentants, de l'IRU et du secrétariat.

¹ Les phases de construction et de transition ont été considérées par le Groupe d'experts comme allant au-delà de l'objectif du projet eTIR (voir aussi par. 19 du présent document).

12. Après avoir établi la vue d'ensemble de son programme (ExG/COMP/2002/5), le GE.1 a décidé, sur la recommandation des informaticiens (rassemblés lors d'une réunion spéciale le 2 juillet 2003), d'appliquer la méthode de modélisation (UMM) du Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) afin de modéliser le régime TIR, aussi bien pour le régime établi sur le papier (modélisation du domaine d'activité) que pour le régime futur (prescriptions en matière de commerce électronique). À cette fin, le GE.1 a mis au point le «modèle de référence eTIR» comme outil permettant d'établir de manière dynamique et interactive la documentation relative à toutes les informations pertinentes sur le projet d'informatisation du régime TIR (projet eTIR). Au fil du temps, différentes versions du modèle de référence eTIR ont été établies de manière, entre autres, à inclure également des chapitres et annexes complémentaires, en particulier les chapitres consacrés à l'analyse et à la conception. Le modèle de référence eTIR dans sa version actuelle (version 4.1) représente 774 pages de description bien documentée du projet eTIR, notamment une approche par étapes de sa mise en œuvre (dernière version: ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1). À ce jour, la version 2.0 (septembre 2007), couvrant en particulier les prescriptions en matière de commerce du projet eTIR, a été validée par le Groupe de travail ainsi que par le Comité de gestion. Le Groupe d'experts continue à consulter régulièrement le Groupe de travail afin d'assurer la bonne conduite de son mandat.

IV. Le modèle de référence eTIR

13. À l'occasion d'une réunion, qui a eu lieu le 3 juillet 2003, les informaticiens ont procédé à un échange de vues approfondi pour déterminer si la méthode de modélisation uniformisée (UMM) était adaptée à la modélisation des processus d'activité, tels que le régime TIR. La méthode UMM est une procédure de spécification, indépendante de la mise en œuvre, des processus d'activité impliquant un échange d'informations. Bien que les informaticiens aient fait observer qu'il pourrait être intéressant d'étudier d'autres technologies, ils ont admis que le choix d'une méthode s'avérait particulièrement complexe et demandait beaucoup de temps. Ils ont convenu que ce travail avait déjà été effectué par l'équipe CEFACT-ONU chargée de mettre au point la méthode UMM et que celle-ci offrait les outils nécessaires pour décrire le processus TIR, présentait par ailleurs une approche uniforme adaptée aux travaux du Groupe d'experts et constituait un point de départ utile pour les améliorations futures du régime TIR. Les informaticiens ont recommandé l'application intégrale de la méthode, et notamment d'une première partie descriptive concernant la «vision» du projet. Enfin, ils ont souligné la nécessité d'adapter la méthode UMM, comme cela serait le cas pour toute autre méthode, aux particularités du régime TIR (ExG/COMP/2003/2, par. 6).

14. Conformément à la méthode UMM, chaque projet suit une série de phases types qui sont la création, l'élaboration, la construction et la transition. À chaque phase doit correspondre un certain nombre de flux de tâches. Les flux de tâches identifiés en ce qui concerne les projets d'informatisation sont les suivants: modélisation du domaine d'activité, exigences du commerce électronique, analyse, conception, mise en œuvre, essais et déploiement. La méthode UMM porte essentiellement sur les phases de création et d'élaboration et se limite aux quatre premiers flux de tâches, sans couvrir les flux mise en œuvre, essais et déploiement. Le tableau 1 représente les activités au cours de chaque phase et mentionne les activités dites principales ou de «haut niveau».

Tableau 1
Activités liées aux différentes phases

<i>Phase</i>	<i>Activités de haut niveau</i>
Création	<ul style="list-style-type: none"> • Conception de principe et documentation initiale par la méthode UMM • Principaux flux de tâches: 1) modélisation des domaines d'activité; et 2) exigences du commerce électronique
Élaboration	<ul style="list-style-type: none"> • Définition plus poussée et développement • Principaux flux de tâches: 1) analyse; et 2) conception • Résultats – produits mis au point – sont comparés aux modèles actuellement définis, aux exigences et aux éléments de référence contenus dans les archives. • Nouveaux modèles ou amélioration des modèles existants intégrés aux archives
Construction	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Conception</i> des messages • <i>Élaboration</i> des logiciels • <i>Principaux flux de tâches: 1) mise en œuvre; 2) essais; et 3) déploiement</i>
Transition	<ul style="list-style-type: none"> • Essais • <i>Flux principal de tâches: déploiement</i>

15. À chacun des flux de tâches correspond un ensemble de résultats (voir le tableau 2). Le processus dans son ensemble étant itératif, les ajouts et les modifications peuvent être validés et intégrés à l'un quelconque des flux de tâches au fur et à mesure de leur mise en évidence. Les ajouts et les modifications doivent rendre compte logiquement des activités de maintenance et d'amélioration.

Tableau 2
Résultats

<i>Résultats</i>	<i>Flux de tâches Modélisation des domaines d'activité</i>	<i>Flux de tâches Exigences du commerce électronique</i>	<i>Flux de tâches Analyse</i>	<i>Flux de tâches Conception</i>
Diagramme d'ensemble	X			
Diagramme des classes	X	X	X	X
Description des cas d'utilisation	X	X	X	
Diagramme des cas d'utilisation	X	X	X	X
Diagramme des séquences			X	X
Diagramme de collaboration			X	X

<i>Résultats</i>	<i>Flux de tâches Modélisation des domaines d'activité</i>	<i>Flux de tâches Exigences du commerce électronique</i>	<i>Flux de tâches Analyse</i>	<i>Flux de tâches Conception</i>
Diagramme des états			X	X
Diagramme des activités	X	X	X	X
Diagramme des composants				X
Diagramme de déploiement				X
Liste des conditions	X	X	X	
Glossaire	X	X	X	

16. Chaque flux de tâches porte essentiellement sur des aspects spécifiques du projet. La modélisation du domaine d'activité décrit le champ d'application du projet au sein de l'ensemble du système, autorisant ainsi une analyse uniforme du fonctionnement de l'actuel régime TIR – la situation réelle – par toutes les parties prenantes, et définit les exigences commerciales de haut niveau. Le flux de tâches relatif aux exigences du commerce électronique reflète les exigences détaillées de l'utilisateur dans l'environnement informatique à développer et approfondit la définition des cas d'utilisation décrits dans la précédente phase. Le troisième flux de tâches, à savoir l'analyse, traduit les exigences identifiées au cours des phases précédentes sous forme de spécifications auxquelles peuvent se conformer les développeurs et les concepteurs des messages. Enfin, dans le flux de tâches correspondant à la conception, les spécifications mises au point dans le flux de tâches de l'analyse servent à définir les messages et les collaborations nécessaires pour les échanger.

17. Le modèle de référence eTIR suit la méthode et la structure présentées ci-dessus. Les quatre principaux chapitres correspondent aux quatre flux de tâches des phases de création et d'élaboration. Un certain nombre d'annexes font également partie de ce modèle. La liste des conditions et le glossaire (glossaire TIR) sont deux documents de référence essentiels, utilisés tout au long du processus afin de garantir l'enregistrement exhaustif des exigences commerciales, de la terminologie et des définitions. Ces deux documents sont tenus à jour et figurent tels quels aux annexes 1 et 2, respectivement. L'annexe 3 contient les éléments de données. L'annexe 4 contient un glossaire des symboles UML, qui décrit les termes et les symboles spécifiques de ce langage pour permettre aux non-spécialistes de comprendre les nombreux diagrammes figurant dans le modèle de référence eTIR. L'annexe 5 contient un glossaire UMM/UML dans lequel figure la description des termes particuliers utilisés avec la méthode UMM. L'annexe 6 contient une description détaillée du fonctionnement des mécanismes de déclaration eTIR. L'annexe 7 contient le résumé d'une analyse coûts-avantages effectuée de manière indépendante, une évaluation de cette analyse et des recommandations. Les annexes 8 et 9 contiennent des solutions de remplacement fonctionnelles et techniques. Les annexes 10 et 11 contiennent respectivement les listes des figures et des tableaux présents dans le modèle de référence eTIR, tandis que l'annexe 12 contient toutes les références aux documents utilisés pour son élaboration.

18. Puisque la méthode UMM ne s'étend pas au-delà de la phase de conception des projets, les phases effectives de construction et de transition ne relèvent pas du champ d'application du projet eTIR (voir également ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, Introduction).

V. Examen et statuts de validation du modèle de référence eTIR

19. Le tableau ci-dessous présente les dates de révision et de validation concernant les différentes parties et chacune des versions du modèle de référence.

Tableau 3
Examen et statuts de validation

Modèle de référence eTIR	Version	Validé par ... le ... ²		
		COMP/GE.1 ³	WP.30 ⁴	AC.2 ⁵
1. Modélisation du domaine d'activité	1.5a	27 mai 2005	31 mai 2006	
	1.6a	29 janv. 2007	13 juin 2007	
	3.0a	10 mars 2011		
	4.1a	26 sept. 2014		
1.1 Vision	1.2	2 mars 2004		
	1.5a	27 mai 2005		
1.2 Domaine du régime TIR	1.2	2 mars 2004		
	1.4a	27 oct. 2004		
1.3 Cas d'utilisation du cycle de vie du carnet TIR	1.2	2 mars 2004		
	1.4a	27 oct. 2004		
1.4 Élaboration des cas d'utilisation	1.4a	27 oct. 2004		
	1.5 Classes d'entités	1.0	2 sept. 2003	
1.6 Diagramme des classes de haut niveau	1.4a	27 oct. 2004		
	2. Exigences du commerce électronique	2.0a	12 juin 2007	26 sept. 2007 27 sept. 2007
2. Exigences du commerce électronique	2.1a	11 avril 2008		
	3.0a	10 mars 2011		
	4.1a	26 sept. 2014		
3. Flux de tâches d'analyse	3.0a	10 mars 2011		
	4.1a	26 sept. 2014		
4. Flux de tâches de conception	4.1a	26 sept. 2014		

² Ce tableau indique les dates de validation (approbation), par chaque groupe, des différentes versions de plusieurs parties du modèle de référence. Les cases en gris indiquent que l'approbation par le groupe concerné n'est pas nécessaire.

³ Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR.

⁴ Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports.

⁵ Comité de gestion de la Convention TIR de 1975.

VI. Principales consultations avec le Groupe de travail

20. Au cours de ses activités visant à élaborer et à compléter les différentes parties du modèle de référence eTIR, le Groupe d'experts a rencontré diverses difficultés nécessitant des avis du WP.30. La première de ces difficultés concernait l'objectif du projet, qui avait initialement été défini comme «l'informatisation du régime TIR». Le WP.30 a précisé que cela englobait «l'informatisation de l'ensemble des opérations touchant le carnet TIR pendant toute sa durée de vie, de sa délivrance et sa distribution, via le transport TIR, jusqu'à son retour et son archivage», et que l'informatisation devait «en fin de compte permettre de remplacer l'actuel carnet TIR sur support papier». En réponse à une autre demande d'éclaircissements concernant l'approche adoptée pour ce projet, le WP.30 a confirmé «que le projet eTIR devait s'articuler autour de la création d'une base de données internationale centralisée afin de faciliter l'échange en toute sécurité de données entre les administrations douanières nationales. De plus, il a été décidé qu'une fois la garantie délivrée à un opérateur par l'association garante, la gestion des données devait incomber au service des douanes». Ces précisions ont été confirmées par l'AC.2, qui a ajouté que la mise au point du système eTIR devait être réalisée en liaison étroite avec les systèmes informatiques actuels utilisés pour le régime TIR.

21. Une autre demande d'éclaircissement du Groupe d'experts concernait la méthode d'échange d'informations au sein du système eTIR. Après de longues discussions, le Groupe d'experts était arrivé à la conclusion que la technique «push», dans laquelle les informations sont envoyées en temps réel d'un système à l'autre avec un accusé de réception direct et traçable, était la seule solution viable pour garantir que l'échange d'informations avec le système international eTIR et au sein de ce système se ferait en temps réel. Cette conclusion a été approuvée par le WP.30.

22. Le Groupe d'experts a également dû traiter une proposition de la chaîne de garantie internationale visant à utiliser ses bases de données pour la validation des garanties qui n'auraient pas encore été acceptées par les douanes, plutôt que de s'appuyer sur les données disponibles dans le système international eTIR. Après un examen attentif, le Groupe d'experts a estimé que la proposition, bien que techniquement réalisable, était de nature à compliquer le système eTIR, sans aucune indication ou justification donnée quant à de possibles avantages. Ainsi, d'un point de vue technique et théorique, le Groupe d'experts a estimé qu'il n'était pas avantageux de donner suite à cette proposition. Le Groupe de travail a décidé de suivre le conseil du Groupe d'experts visant à ne pas modifier la procédure de validation de la garantie décrite dans le modèle de référence eTIR.

23. Le Groupe d'experts a également étudié une proposition visant à assortir le mécanisme national de déclaration existant, tel que prévu dans le modèle de référence eTIR, d'un volet international, afin d'offrir aux intervenants du secteur des transports différentes options pour communiquer des renseignements aux services des douanes par voie électronique, et a finalement décidé d'inclure divers mécanismes de déclaration nouveaux au plan international, fournis par 1) le système international eTIR, 2) le secteur privé, en utilisant des applications telles que la prédéclaration électronique TIR (TIR-EPD) de l'IRU, ou 3) les autorités douanières du pays de résidence du transporteur.

24. Enfin, à la suite d'une comparaison entre les données figurant dans le message E9 et les prescriptions nationales applicables aux données dans le cadre des opérations TIR, le Groupe d'experts a constaté qu'il existait apparemment des différences considérables entre les prescriptions nationales concernant les données sur la sûreté et la sécurité accompagnant un transport TIR (ou eTIR). Compte tenu des nombreuses différences, le Groupe d'experts s'est même demandé s'il était encore envisageable d'harmoniser totalement les exigences en matière de données pour le régime TIR, y compris celles relatives à la sûreté et à la sécurité, sachant qu'un nombre important de pays disposait déjà d'un système informatique

pleinement opérationnel qui traitait les données de sûreté et de sécurité définies à l'échelon national. Le Groupe d'experts a décidé de demander au WP.30 s'il devait poursuivre ses efforts visant à uniformiser les prescriptions concernant les données eTIR, ou s'il fallait se résigner à ce que les sociétés de transport soient tenues d'envoyer des données relatives à la sûreté et à la sécurité directement à toutes les administrations douanières (concernées par un transport TIR), malgré les complications déjà signalées par le Groupe d'experts concernant l'envoi de renseignements par voie électronique dans les pays étrangers. Dans son instruction, le Groupe de travail a souligné que le principe d'une seule déclaration TIR dans le pays de départ devait être respecté et a décidé qu'il ne fallait pas modifier les mécanismes de déclaration mis au point dans le modèle de référence eTIR. Considérant que les prescriptions relatives aux données de sûreté et de sécurité avaient un fondement juridique qui leur était propre et compte tenu de la difficulté à se mettre d'accord sur des prescriptions communes, il a également décidé que ces prescriptions, même si elles étaient en rapport avec des transports TIR, devaient demeurer facultatives dans la déclaration eTIR normalisée. En conséquence, il a demandé au GE.1 (en février 2014) de poursuivre l'élaboration d'une déclaration eTIR normalisée.

VII. Analyse coûts-avantages du système eTIR

25. En 2012, conformément aux missions établies par le Comité des transports intérieurs, le WP.30 et la Commission de contrôle TIR (TIRExB), et conformément au mandat du Groupe d'experts, le secrétariat a lancé l'analyse coûts-avantages du projet eTIR. Cette analyse a été réalisée en 2012-2013 par un groupe de consultants choisis par les services compétents de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) car ils répondaient aux spécifications requises tout en étant les plus avantageux par rapport au coût pour l'Organisation des Nations Unies.

26. Lorsque le projet d'analyse coûts-avantages lui a été soumis, le Groupe d'experts a approuvé de manière générale la méthode utilisée par les consultants, mais il a demandé que des scénarios plus réalistes de mise en œuvre du projet eTIR soient présentés, rendant compte de l'introduction progressive des carnets eTIR, aussi bien en termes de durée que de nombre. À la lumière des observations reçues du Groupe d'experts, les consultants ont établi leur version définitive de l'analyse coûts-avantages. Le Groupe d'experts a confirmé son appui à la méthode utilisée par les consultants, mais a estimé que certains coûts, comme ceux liés à la formation, et les avantages indirects n'avaient pas été pris en compte dans les calculs. Par conséquent, le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de faire sa propre évaluation de l'analyse coûts-avantages.

27. Dans son évaluation, le secrétariat a approuvé de manière générale les choix technologiques, les scénarios et les hypothèses retenus par les consultants, mais il a convenu avec le Groupe d'experts que l'absence des avantages indirects avait une incidence négative sur l'évaluation par les consultants de l'introduction du projet eTIR. Dans l'ensemble, le secrétariat a conclu que l'analyse coûts-avantages permettait d'obtenir, pour les différentes solutions techniques, une bonne estimation de la rentabilité du projet eTIR ainsi qu'une évaluation du budget nécessaire à sa mise au point et à la maintenance d'eTIR, et que par conséquent le projet eTIR pouvait être très bénéfique pour tous les acteurs du régime TIR, notamment pour les transporteurs.

28. Sur la base des résultats de l'analyse coûts-avantages et de sa propre expérience, le Groupe d'experts fait les remarques suivantes:

a) Considérant que le projet eTIR semble très rentable pour toutes les parties concernées par le régime TIR, il est recommandé de mettre en œuvre le système eTIR, notamment au niveau national, dès que les dispositions juridiques auront été élaborées et

ratifiées, que les spécifications techniques auront été achevées et qu'un plan aura été adopté pour la réalisation du projet;

b) Considérant l'intérêt du projet pour les titulaires de carnets TIR, on pourrait envisager de financer le système international eTIR par des prélèvements sur chaque transport TIR, comme cela se fait pour la TIRExB;

c) Considérant la nature confidentielle des données qui seront traitées par le système international eTIR et eu égard aux différences de coût relativement faibles par rapport à la solution d'informatique dématérialisée (cloud computing) préconisée dans l'analyse coûts-avantages, il est recommandé que le système international eTIR soit hébergé par les centres de données du CIC ou de l'ONUG;

d) Considérant qu'il existe sur le marché des logiciels d'échange de messages, il est recommandé d'envisager l'utilisation de solutions disponibles dans le commerce, notamment les logiciels libres, pour le développement du système international eTIR.

29. À sa 135^e session, le Groupe de travail a pris note de la finalisation de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR ainsi que de son résumé, de son évaluation et des recommandations formulées par le GE.1.

VIII. Autres activités du Groupe d'experts

30. Dans le souci de faciliter les travaux du Groupe d'experts, le réseau de points de contact eTIR a été mis sur pied pour s'assurer que les pays soient suffisamment informés du projet eTIR et que ceux qui ne participent pas directement aux réunions du GE.1 puissent tout de même contribuer au projet. Depuis son établissement en 2011, 32 pays ont officiellement désigné des points de contact eTIR. Dans le contexte du développement futur du projet eTIR, le Groupe de travail examine actuellement la possibilité d'élargir les tâches et les responsabilités des points de contact eTIR.

31. Dans le cadre de sa contribution aux travaux du Groupe d'experts, le secrétariat a activement participé et contribué aux activités de l'équipe de projet de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) chargée d'élaborer des modèles de données (DMPT). Cela a donné lieu à la présentation et à l'approbation définitive d'un ensemble de demandes de mise à jour de données visant à assurer que les prescriptions du régime TIR seraient désormais entièrement intégrées dans les modèles de données pour le transit de l'OMD. Avec l'aimable assistance des autorités douanières néerlandaises, on procède actuellement à l'harmonisation complète du modèle de référence eTIR avec la dernière version du modèle de données de l'OMD (actuellement, la version 3.4).

32. Dans le cadre de ces travaux, le Groupe d'experts a notamment examiné la question de la dématérialisation des documents joints afin de trouver une solution, pour l'avenir, à la nécessité de joindre divers documents au carnet TIR sur papier dans le cadre d'un transport TIR. À cette fin, le secrétariat, à la demande du Groupe d'experts, a demandé (et obtenu) que soit modifiée la classe «pièces jointes» du modèle de données de l'OMD, de sorte qu'il soit possible, outre la transmission de fichiers image en pièce jointe, d'utiliser différentes options. En conséquence, une nouvelle classe a été ajoutée au modèle de référence eTIR de manière à ce que les messages eTIR puissent gérer les documents annexés en pièce jointe électronique.

33. Suite à cela, le Groupe d'experts a recommandé à la TIRExB d'étudier la possibilité de créer, au secrétariat TIR, une base de données internationale pour l'enregistrement des certificats d'agrément délivrés conformément aux annexes 3 et 4 de la Convention TIR. Cette base de données serait un avantage supplémentaire pour les sociétés de transport et, une fois le système eTIR mis en place, permettrait de ne plus avoir à joindre la version

scannée des certificats d'agrément à chaque déclaration mais de se contenter d'une simple référence au certificat (numéro d'identification), information qui ferait l'objet d'un stockage centralisé sécurisé. La TIRExB a décidé de donner suite à cette recommandation et l'établissement de la base de données est en cours.

IX. Considérations du Groupe d'experts

34. Compte tenu de ce qui précède et dans l'attente de l'approbation du modèle de référence eTIR par le Groupe de travail et l'AC.2, le Groupe d'experts estime avoir accompli son mandat, sous réserve de la nécessité d'apporter d'autres corrections ou modifications à la demande du Groupe de travail ou des Parties contractantes. À cette fin, le secrétariat pourrait être chargé, occasionnellement, de continuer à organiser des réunions du Groupe d'experts, dans l'attente de la mise en place prochaine d'un groupe officiel d'experts techniques.

X. Recommandations au Groupe de travail

35. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe d'experts recommande au Groupe de travail:

a) D'approuver le modèle de référence eTIR (version 4.1a), y compris les chapitres techniques 3 (Analyse) et 4 (Conception), ainsi que toutes les annexes, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1;

b) D'examiner les moyens d'attribuer un statut juridique au modèle de référence eTIR (ou dans quelle mesure cela pourrait être fait), afin qu'il puisse contribuer à la mise en œuvre du projet eTIR sur le plan juridique, notamment, mais non exclusivement, en proposant des messages et des procédures approuvés au niveau international pour l'échange de données entre les transporteurs, la chaîne internationale de garantie et les autorités douanières via le système international eTIR;

c) D'approuver les recommandations découlant de l'analyse coûts-avantages, qui sont en bref les suivantes:

i) Mettre en œuvre le système eTIR, notamment au niveau national, dès que les dispositions juridiques auront été élaborées et ratifiées, que les spécifications techniques auront achevées et qu'un plan aura été adopté pour la réalisation du projet;

ii) Étudier la possibilité de financer le système international eTIR à l'aide d'un système contributif par transport TIR;

iii) Héberger le système international eTIR dans le centre de données du Centre international de calcul (CIC) ou de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG);

iv) Envisager l'utilisation de solutions disponibles dans le commerce, notamment les logiciels libres, pour le développement du système international eTIR (voir aussi par. 29).

d) D'envisager (sous réserve de l'approbation du Centre du commerce international (CCI) et du Comité exécutif de la CEE) la mise en place d'un groupe d'experts officiel qui, à l'avenir, donnerait des avis contraignants aux Parties contractantes concernant les modifications techniques à adopter et approuver dans le cadre de la mise en œuvre du projet eTIR sur le plan juridique;

e) D'inclure l'établissement de la version définitive du chapitre 4 (conception) ainsi que les phases de construction et de transition en vue de la mise en place du système international eTIR (mise au point, mise en œuvre, essais et déploiement du logiciel) dans ses considérations lors de l'examen du système de financement, étant donné que, de l'avis du Groupe d'experts, ces activités nécessitent les services d'experts externes, tels que des consultants en informatique;

f) D'apporter son soutien à tous les projets pilotes qui sont menés pour éprouver les principes intégrés dans le modèle de référence eTIR et qui démontrent que la Convention TIR peut être totalement appliquée de manière électronique.
