



Extractive Industries
Transparency Initiative

EXIGENCE 4.4 DE L'ITIE

Revenus provenant
du transport

Note d'orientation



Juillet 2021

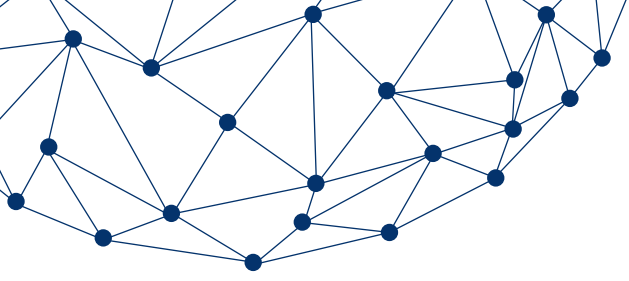
Cette note est diffusée par le Secrétariat international de l'ITIE pour fournir aux pays mettant en œuvre l'ITIE des conseils sur les moyens de satisfaire aux Exigences de la Norme ITIE. Il est conseillé aux lecteurs de se reporter directement à la Norme ITIE et de se mettre en rapport avec le Secrétariat international pour toute demande de clarification.

Les coordonnées de contact se trouvent sur le site Internet www.eiti.org.

Secrétariat international de l'ITIE
Rådhusgata 26, 0151 Oslo, Norvège
+47 222 00 800
secretariat@eiti.org

Sommaire

Résumé	4
Aperçu des étapes	6
Exigence 4.4	8
Comment mettre en œuvre l'Exigence 4.4	9
Étape 1: Identification des systèmes de transport existants et des acteurs qui y sont impliqués	9
Étape 2: Identification des taxes, des tarifs douaniers et des autres paiements appliqués au transport	12
Étape 3: Évaluation de la matérialité des revenus provenant du transport	14
Étape 4: Analyse des obstacles juridiques et pratiques à la déclaration et à la publication des données	16
Étape 5: Élaboration de procédures de déclaration ou d'amélioration pour les divulgations systématiques	18
Progresser vers une divulgation systématique des revenus provenant du transport	20
Revenus provenant du transport au Kazakhstan	20
Ressources supplémentaires	23



Résumé

Dans certains pays, les revenus provenant du transport de pétrole, de gaz et de minéraux peuvent contribuer de manière significative à l'économie. Les revenus provenant du transport de pétrole, de gaz naturel et de minéraux vers leurs destinations de marché finales peuvent être difficiles à suivre, et elles sont donc vulnérables à une mauvaise gestion ou à la corruption. Les données sur le transport peuvent aider les citoyens concernés par les infrastructures de transport (par ex. les pipelines) à comprendre l'importance des revenus générés par le transport, ainsi que les matières premières, les volumes et les parties concernées dans ces activités.

Une transparence accrue peut promouvoir une plus grande redevabilité et une plus grande efficacité dans ces activités. Jusqu'en 2013, les Rapports ITIE se focalisaient sur « l'amont » des secteurs extractifs, et seuls quelques pays divulguaient et rapprochaient volontairement les paiements de transport. Selon [l'Exigence 4.4](#) de la Norme ITIE de 2019, les gouvernements et les entreprises d'État sont censés divulguer les revenus provenant du transport de pétrole, de gaz et de minéraux, lorsque ces revenus sont significatifs. De telles divulgations comprennent les revenus perçus par l'État et les entreprises d'État provenant du pétrole, du gaz et des minéraux transportés par voie ferrée, par route ou par des pipelines et des ports.

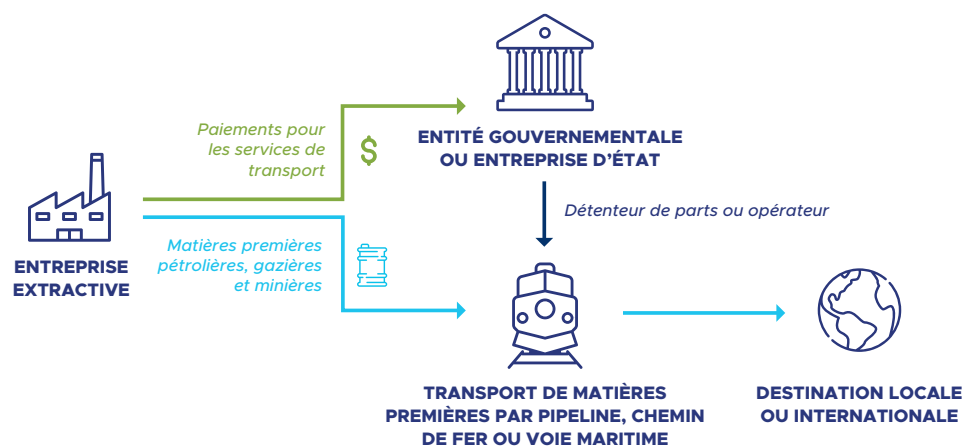
La présente note fournit des orientations aux Groupes multipartites (GMP) sur la manière de déclarer les revenus provenant du transport dans le cadre de la mise en œuvre de l'ITIE. Elle offre des exemples de pays mettant en œuvre l'ITIE, y compris sur l'utilisation et la diffusion des données. Les orientations sont divisées en deux ensembles d'étapes : les [étapes 1 à 3](#) traitent de la manière d'évaluer l'applicabilité et la matérialité, et les [étapes 4 à 5](#) fournissent des orientations sur la manière de se préparer et de garantir le caractère adéquat des divulgations.

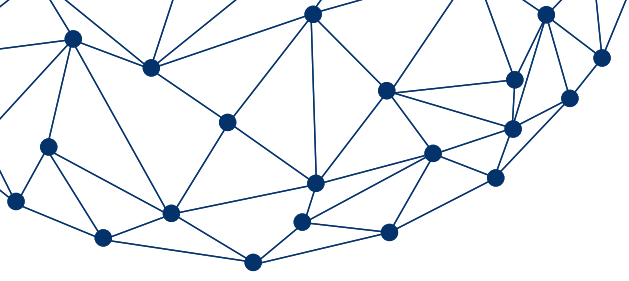
À quelles questions les données peuvent-elles aider à répondre ?

- 1) Quelles sont les dispositions relatives au transport du pétrole, du gaz et des mines existantes ? De quelle façon le gouvernement et les entreprises d'État sont-elles impliquées dans le transport des ressources naturelles ?
- 2) Le gouvernement tire-t-il des revenus provenant du transport du pétrole, du gaz et des minéraux dans le pays ? Comment les impôts et les paiements qui y ont trait sont-ils calculés ?
- 3) De quelles entreprises le gouvernement et les entreprises d'État perçoivent-ils des revenus provenant du transport ? Quelles sont les quantités de pétrole, de gaz et de minéraux transportés dans le pays ou à travers celui-ci ?
- 4) Quelle est l'importance du secteur extractif intermédiaire pour le gouvernement et les revenus qu'il en tire ?

Revenus provenant du transport

D'après l'Exigence 4.4 de l'ITIE

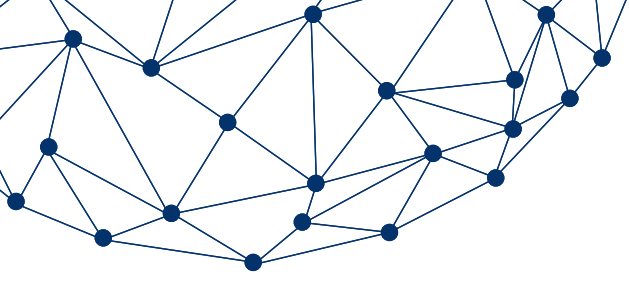




Aperçu des étapes

Étapes	Principales questions à considérer	Exemples
<i>Étapes 1 à 3 : Applicabilité des revenus provenant du transport</i>		
<p>Étape 1: Identification des systèmes de transport existants et des acteurs qui y sont impliqués</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les matières premières pétrolières, gazières et minérales transportées par les entités gouvernementales et les entreprises d'État ? • Qui sont les propriétaires des systèmes de transport existants ? • Quelles sont les entités gouvernementales ou les entreprises d'État qui reçoivent des paiements provenant du transport ? • Quels sont les systèmes de suivi existants ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Tchad/Cameroun • Nigeria
<p>Étape 2: Identification des taxes, des tarifs douaniers et des autres paiements appliqués au transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont la base juridique et la méthode de calcul des impôts, des tarifs douaniers et des autres paiements ? Y a-t-il des paiements effectués en nature ? • Les revenus provenant du transport sont-ils des paiements fiscaux pour le gouvernement ou des revenus des entreprises de transport d'État ? • Quels sont les mécanismes de suivi et d'assurance qualité existants servant au contrôle des revenus collectés provenant du transport ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Cameroun
<p>Étape 3: Évaluation de la matérialité des revenus provenant du transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les revenus provenant du transport sont-ils significatifs ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Ukraine

Étapes	Principales questions à considérer	Exemples
<i>Étapes 4 à 5 : Le Groupe multipartite doit franchir ces étapes si les revenus provenant du transport sont significatifs</i>		
<p>Étape 4: Analyse des obstacles juridiques et pratiques aux déclarations et à la publication de données</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Existe-t-il des obstacles juridiques ou pratiques qui empêchent la divulgation ? Le cas échéant, quelles sont les mesures prises par le Groupe multipartite pour les surmonter ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Exemple fictif de Transparenciana
<p>Étape 5: Élaboration de procédures de déclaration ou d'amélioration des divulgations systématiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les informations requises, recommandées ou encouragées ? • Quelles sont les informations disponibles publiquement à travers les systèmes de gouvernement et des entreprises ? • Comment le Groupe multipartite peut-il combler les lacunes en matière de divulgation, y compris en ce qui concerne le niveau requis de désagrégation et de fiabilité des données ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Colombie



Exigence 4.4

Le but de cette Exigence est de s'assurer que les revenus de l'État et des entreprises d'État provenant du transit de pétrole, de gaz et de minéraux soient transparents, car elle sert de base à la promotion d'une redevabilité accrue dans les accords de transport de matières premières extractives impliquant l'État et les entreprises d'État¹.

Lorsque les revenus provenant du transport de pétrole, de gaz et de minéraux sont significatifs, il appartient aux gouvernements et aux entreprises d'État de les divulguer. Les données publiées **doivent** comporter un niveau de détail et de ventilation analogue à celui qui existe pour les autres paiements et flux de revenus ([Exigence 4.7](#)). Le groupe multipartite est **encouragé** à adopter une procédure permettant d'aborder la question de la qualité et de l'assurance de la qualité des données et informations sur les revenus provenant du transport, conformément à l'[Exigence 4.9](#).

Les pays mettant en œuvre l'ITIE **sont invités** à divulguer :

- i. Les contrats les plus importants touchant au domaine des transports en décrivant : le produit, la/les voie(s) de transport, et les entreprises et/ou les entités gouvernementales concernées, notamment les entreprises d'État qui participent au secteur du transport ;
- ii. les définitions des taxes, tarifs et autres paiements relatifs au transport et leur méthode de calcul ;
- iii. les tarifs et les volumes de matières premières transportées;
- iv. les revenus perçus par les entités publiques et par les entreprises d'État, liés au transport du pétrole, du gaz et des minéraux.

¹ ITIE (2021), *Guide de Validation*, <https://eiti.org/fr/document/2021-guide-validation-itie#Exigence44>.

Comment mettre en œuvre l'Exigence 4.4

Il est recommandé aux Groupes multipartites d'adopter l'approche étape par étape suivante pour la déclaration des revenus provenant du transport de pétrole, de gaz et de minéraux. Pour déterminer l'applicabilité ou la matérialité, les discussions et les décisions du Groupe multipartite doivent être documentées, même dans les cas où les revenus provenant du transport sont considérés comme « sans objet ». Cette documentation peut être effectuée par le biais des procès-verbaux des réunions du Groupe multipartite, des études de cadrage, des divulgations de l'ITIE ou d'autres documents publiquement accessibles.

Étapes 1 à 3 : Applicabilité des revenus provenant du transport



Étape 1 **Identification des systèmes de transport existants et des acteurs qui y sont impliqués**

Pour déterminer les systèmes de transport susceptibles de convenir au processus ITIE, le Groupe multipartite doit identifier :

- Quelles sont les matières premières pétrolières, gazières et minérales qui sont transportées par les entités gouvernementales et les entreprises d'État ;
- À qui appartient le ou les systèmes de transport dans le pays, ainsi que le rôle de l'État, des entreprises d'État et des entreprises privées ;
- Quelles sont les entités gouvernementales qui perçoivent les paiements provenant du transport et qui doivent divulguer des données ;
- Quels sont les systèmes de suivi en place portant sur les matières premières transportées.

Le Groupe multipartite est encouragé à prendre contact avec les parties impliquées dans la fourniture, la gestion et la réglementation des systèmes de transport concernés. Cela aidera à comprendre les informations qui sont accessibles au public.

TERMINOLOGIE**Revenus provenant du transport
Transport à travers un pays de transit par rapport
au transport à l'intérieur d'un pays**

La Norme ITIE ne fait pas la distinction entre les revenus provenant du transport provenant des matières premières « en transit » (c'est-à-dire celles qui passent par un pays donné) et les matières premières transportées ou stockées à l'intérieur d'un pays (c'est-à-dire les matières premières qui entrent et sortent des infrastructures de transport à l'intérieur des frontières d'un pays). Les deux cas sont donc inclus dans le champ d'application de l'[Exigence ITIE 4.4](#).

Pour que les revenus provenant du transport soient exclus de la désagrégation complète, les pays doivent démontrer qu'ils sont négligeables en divulguant les totaux et leur pourcentage par rapport aux revenus globaux.

ÉTUDE DE CAS**Nigeria****Participation au capital dans des coentreprises de transport**

Dans le cas du Nigeria, le Rapport ITIE de 2018 sur le pétrole et le gaz divulgue les revenus provenant de l'utilisation des pipelines. Selon le rapport, la compagnie pétrolière nationale nigériane National Petroleum Corporation (NNPC) détient une participation dans plusieurs coentreprises qui exploitent des pipelines, dont Chevron Nigeria Limited (CNL), Nigerian Agip Oil Company (NAOC) et Shell Petroleum Development Company of Nigeria (SPDC).

Dans le cadre de sa détention de parts, la NNPC a le droit de percevoir une partie des droits de pipeline que les coentreprises perçoivent pour le transport de pétrole brut à travers les pipelines concernés. Étant donné que les entreprises qui mènent des opérations dans le cadre de chaque coentreprise ont la responsabilité de déterminer les frais que doivent encourir les clients pour l'utilisation des infrastructures pipelinières, ces frais varient pour chaque pipeline.

Le gouvernement gagne 1 à 2 % de ses revenus provenant du secteur extractif par le biais des frais de transport. Comme mentionné dans le processus de Validation du Nigeria pour 2019, l'ITIE Nigeria (NEITI) étudie la manière dont les divulgations pourraient être améliorées à travers l'inclusion des revenus d'autres entreprises dans lesquelles la NNPC détient une participation minoritaire, telle que la Nigeria LNG Limited (NLNG), pour lesquelles il est possible de soutenir que les dividendes représentent des revenus provenant du transport.

Source : Nigeria EITI (2019), [2018 Nigeria Oil and Gas Report](#), pp. 16, 19, 61, 64-70, 75-91 et 104.

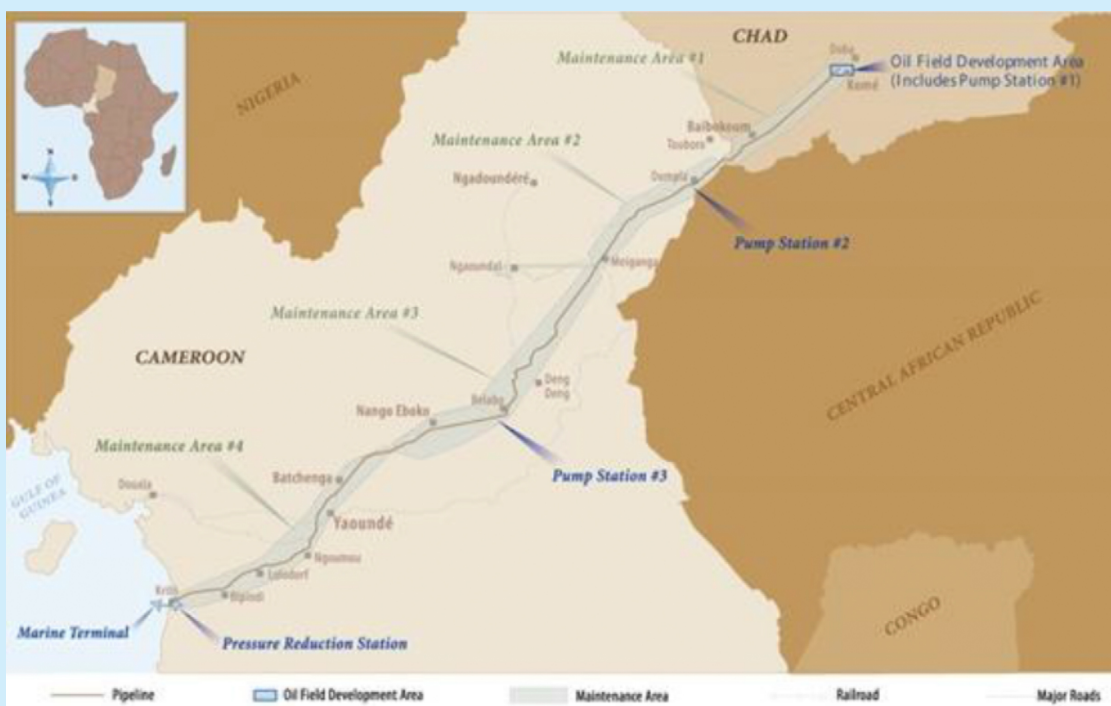
ÉTUDE DE CAS

Tchad et Cameroun

Le pipeline Tchad-Cameroun

En 1996, les gouvernements du Tchad et du Cameroun ont signé un accord bilatéral dont le but consistait à construire conjointement un pipeline pour le transport de pétrole provenant des champs pétroliers de Komé, au Tchad, jusqu'à un terminal d'exportation situé à Kribi, au Cameroun.

L'oléoduc est géré par deux coentreprises, nommément la Chad Oil Transportation Company (TOTCO) et la Cameroon Oil Transportation Company (COTCO), dans lesquelles les deux gouvernements sont des actionnaires minoritaires. Les entreprises qui utilisent les services de l'oléoduc doivent payer des frais de transit proportionnels à la distance transportée des deux côtés de la frontière, et les gouvernements tchadien et camerounais perçoivent des revenus au vu de leurs intérêts de propriété directe. Les revenus provenant du transport perçus par la TOTCO et la COTCO sont divulgués dans leurs revenus provenant des services de transport, désagrégés au niveau de chaque entreprise payant pour l'utilisation de l'oléoduc.



Source : ITIE Tchad (2020), [Rapport 2018](#), p. 25.



Étape 2

Identification des taxes, des tarifs douaniers et des autres paiements appliqués au transport

La Norme ITIE définit les revenus provenant du transport comme des revenus qui reviennent directement au gouvernement, soit par le biais des activités commerciales d'une entité gouvernementale, soit par le biais des activités d'une entreprise d'État. Les impôts ou les frais perçus auprès des entreprises de transport privées ne sont pas considérés comme des revenus provenant du transport².

Pour identifier les taxes, les tarifs et les autres paiements liés au transport des matières premières extractives, le Groupe multipartite pourrait prendre en compte :

- Quelle est la base juridique utilisée pour calculer les impôts, les tarifs et les autres paiements ?
- Quelles sont les méthodes utilisées pour calculer ces paiements ?
- Les revenus provenant du transport sont-ils perçus par les entités gouvernementales en général ou les entreprises d'État comme un paiement d'ordre fiscal, ou comme des revenus pour les entreprises d'État qui fournissent des services/des infrastructures de transport ?
- Quels sont les mécanismes de suivi et d'assurance qualité disponibles qui permettent de suivre les revenus collectés provenant du transport ?
- Existe-t-il des paiements de transport effectués en nature, c'est-à-dire en quantités de pétrole, de gaz ou de minéraux alloués ?

² Les droits ou les revenus des entreprises de transport privées ne sont pas considérés comme des revenus provenant du transport perçus par le gouvernement, mais le Groupe multipartite pourrait quand même divulguer des données sur les revenus provenant du transport de ces entreprises, s'il le souhaite.

ÉTUDE DE CAS

Malawi

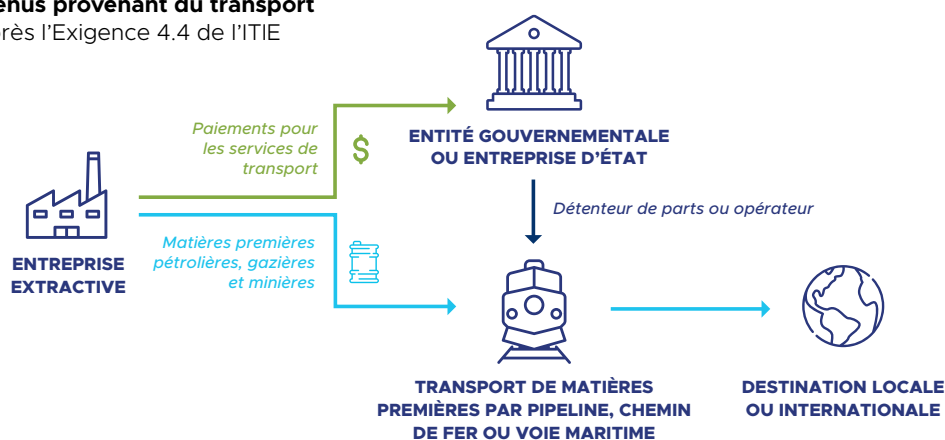
Redevances de concession

Le Malawi reçoit des fonds provenant des redevances de concession imposées à Vale Logistics Limited et à Central East African Railways Ltd pour le transport de charbon à travers son territoire. Ces redevances représentent 4 % du chiffre d'affaires brut du transport de produits du concessionnaire par voie de chemin de fer.

Toutefois, ces rentrées de fonds ne sont pas directement liées aux volumes de produits transportés, et le gouvernement ne détient aucune participation dans le réseau ferroviaire. Ces revenus ne sont donc pas considérés comme des revenus provenant du transport. Ils peuvent plutôt être perçus comme les impôts réguliers obtenus d'une entreprise privée. Les revenus gouvernementaux provenant des entreprises de transport appartenant à l'État pourraient quand même constituer un biais instructif capable de servir dans les discussions sur la matérialité, comme le montre l'[étape 3](#).

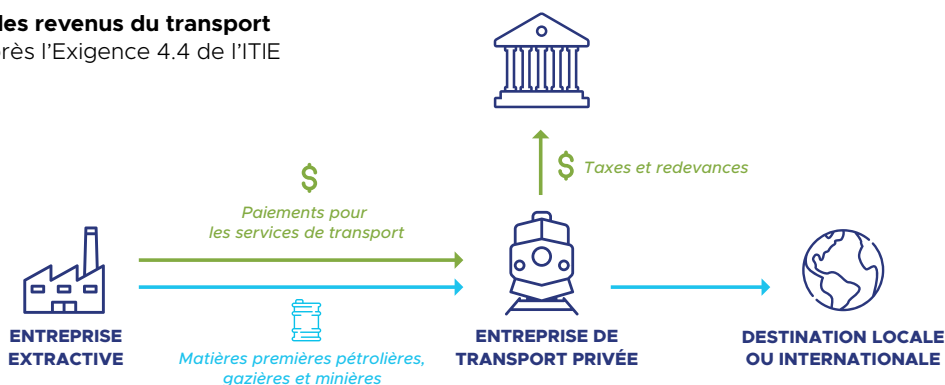
Revenus provenant du transport

D'après l'Exigence 4.4 de l'ITIE



Pas les revenus du transport

D'après l'Exigence 4.4 de l'ITIE



Source : Malawi EITI (2021), MWEITI Final Report for the Financial Year 2017/2018, pp. 2-8.



Étape 3

Évaluation de la matérialité des revenus provenant du transport

Lorsque le Groupe multipartite a établi que des revenus provenant du transport ont été obtenus, le Groupe multipartite doit démontrer s'ils constituent des flux de revenus significatifs au sein du secteur extractif.

La matérialité des revenus provenant du transport peut être déterminée dans le cadre d'un exercice annuel décrit dans l'[Exigence 4.1.b](#). Le Groupe multipartite est invité à établir un seuil de matérialité pour les revenus provenant du transport qui n'est pas le même que celui des autres formes de revenus. Le Groupe multipartite doit documenter son approche à partir des procès-verbaux de ses réunions, des études de cadrage, des divulgations de l'ITIE ou par le biais d'autres documents accessibles au public.

Comme on peut le voir sur le graphique de cette page, qui montre que les revenus provenant du transport sont faibles par rapport aux autres revenus (la barre du haut), il est possible de démontrer que les revenus provenant du transport ne sont pas significatifs ou importants. Toutefois, dans les cas où les revenus provenant du transport sont importants par rapport aux autres revenus (la barre du bas), les revenus du transport doivent être considérés comme « significatifs » ou « importants ».

Les revenus du transport sont-ils matériels ?

■ Autres revenus ■ Revenus provenant du transport



Dans certains cas, les données nécessaires à la réalisation de cette évaluation seront déjà accessibles au public par le biais d'entreprises, d'autorités gouvernementales ou d'autres sources. Dans d'autres cas, il ne sera probablement possible d'estimer l'ordre de grandeur des paiements qu'uniquement à travers des consultations avec les parties prenantes, en particulier avec les entreprises d'État.

Bien que les revenus provenant du transport puissent être faibles par rapport aux autres flux de revenus, la déclaration de ces paiements pourrait être importante pour certaines parties prenantes, car le transport effectif pourrait constituer une caractéristique essentielle du système de production du secteur extractif et de l'accès des pays à l'énergie.

ÉTUDE DE CAS

Ukraine

Détermination de l'importance des revenus provenant du transport pour les besoins de la déclaration ITIE

Pour convenir du périmètre de son Rapport ITIE 2019 et établir la liste des secteurs à inclure pour une désagrégation ultérieure, l'ITIE Ukraine a utilisé ses classifications des entreprises industrielles nationales. Elles correspondent à des normes internationales telles que celle de la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique (CITI) de l'ONU, qui est utilisée par les bureaux de statistique nationaux dans tous ses pays membres³. Le Code CITI 49.50 fait référence au transport par le biais des pipelines, ce qui permet à l'ITIE Ukraine d'établir les revenus gouvernementaux provenant des entreprises de transport et de transit de gaz à partir des données fournies par les autorités fiscales.

Le Rapport ITIE 2019 montre que le secteur du transport par pipeline représentait près de 10 % des revenus gouvernementaux provenant des activités extractives intermédiaires et en amont. Il a donc été établi que le secteur était significatif et qu'il devait se soumettre à d'autres divulgations. Alternativement, l'Ukraine aurait pu identifier les entreprises d'État impliquées dans le transport des matières premières pour le compte du gouvernement et utiliser leurs revenus provenant des services de transport comme indication de ce que le gouvernement tire du secteur. Dans le cas de l'Ukraine, les revenus des entreprises d'État provenant des services de transport sont ceux qui doivent être déclarés intégralement et désagrégés dans le cadre de l'Exigence 4.4.

Таблиця 8.1: Надходження податкових та інших платежів на користь держави від компаній видобувних галузей в 2019 р.

Код КВЕД-2010	Вид економічної діяльності	Надходження на користь держави у 2019 р.	
		тис. грн	% від сумарних платежів
V06.20	Добування природного газу	57 425 544,69	51,04%
V06.10	Добування сирої нафти	16 558 734,98	14,72%
V07.10	Добування вапняку	11 257 205,07	10,00%
N49.50	Трубопровідний транспорт	11 217 774,02	9,97%
V05.10	Добування кам'яного вугілля	10 381 202,90	9,40%
V08.11	Добування декоративного та будівельного каменю, вапняку, гіпсу, крейди та глинистого сланцю	2 060 632,25	1,83%
V08.12	Добування піску, гравію, глини і каоліну	1 142 386,53	1,02%
V07.29	Добування руд інших кольорових металів	1 028 685,41	0,91%
V07.21	Добування уранових і торієвих руд	485 249,08	0,43%
V08.93	Добування солі	466 976,15	0,42%
V08.99	Добування інших корисних копалин та розроблення кар'єрів, н.в.І.у.	100 480,03	0,09%
V08.92	Добування торфу	76 080,90	0,07%
V08.91	Добування мінеральної сировини для хімічної промисловості та виробництва мінеральних добрив	5 884,09	0,01%
Всього		112 507 026,10	100%

Source : Ukraine EITI (2021), National Report of Ukraine 2019, p. 315.

3 Division de statistique des Nations Unies (s.d.), « International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (ISIC) Revision 4 », (n.d.), <https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ/isic>.

Étapes 4 à 5 : Le Groupe multipartite doit les franchir si les revenus provenant du transport sont significatifs



Étape 4

Analyse des obstacles juridiques et pratiques à la déclaration et à la publication des données

Analyse des obstacles juridiques et pratiques à la déclaration et à la publication des données

Lorsque le Groupe multipartite a établi que les revenus provenant du transport existent, sont applicables et sont significatifs, **l'on peut s'attendre** à ce que les revenus provenant du transport soient divulgués de manière complète et détaillée. Lorsqu'il existe d'importants obstacles juridiques ou pratiques à la divulgation, le Groupe multipartite **doit** examiner la question, documenter son approche, déterminer leur nature et élaborer un plan indiquant la manière de les surmonter.

Les obstacles courants comprennent les clauses de confidentialité dans les contrats gouvernementaux et des entreprises, le manque de plateformes de divulgation, l'absence de systèmes de suivi et les responsabilités conflictuelles des ministères.

ÉTUDE DE CAS

Exemple fictif de Transparenciana Limitations d'ordre juridique ou contractuel à la divulgation

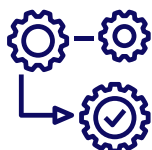
À Transparenciana, 10 % des revenus extractifs du gouvernement proviennent des services de transport par le biais d'un monopole d'État appelé la « National Gas Transportation Company » (NGTC). L'entreprise est responsable de l'exploitation et de la maintenance des gazoducs dans le pays, et elle conclut des accords avec des entreprises privées basées dans celui-ci ainsi que dans d'autres pays. La NGTC fournit des services de transport et de transit par le biais de son système de gazoducs, et elle charge une redevance basée sur les volumes transportés et les distances parcourues.

La NGTC divulgue publiquement des données sur les revenus tirés de ses services de transport, par exemple par la publication annuelle de ses états financiers audités. Elle divulgue également les conditions et les tarifs qu'elle applique pour le transport. Toutefois, la NGTC est confrontée à d'importantes contraintes dans la publication de données détaillées et désagrégées sur les revenus obtenus de chacun de ses clients.

Transparenciana a élaboré des contrats types obligatoires pour les services de transport, que la NGTC conclut avec chacun de ses clients. Ces contrats types comprennent des clauses de confidentialité qui entravent la désagrégation des revenus provenant du transport : elles stipulent en effet que la divulgation de données par l'une des parties à un tiers est interdite, à moins que cela soit contraire à d'autres lois en cours d'application. Ces clauses de confidentialité continuent de s'appliquer pendant une période de cinq ans à partir de la date de résiliation des contrats individuels.

Dans un tel cas, le Groupe multipartite de Transparenciana ne sera pas en mesure de fournir des données désagrégées en raison de l'obstacle juridique à la divulgation. Cependant, étant donné qu'il est prévu que les divulgations entièrement désagrégées soient conformes à l'Exigence ITIE 4.4, le Groupe multipartite doit convenir des activités à inclure dans son plan de travail, qui couvre les aspects suivants :

- L'identification de la loi précise qui prescrit l'utilisation des contrats types ;
- L'identification du passage figurant dans le contrat qui interdit la divulgation des données, qui indique la manière ou les raisons pour lesquelles la divulgation n'est pas permise, et qui confirme toute interprétation alternative de ses dispositions ;
- La présentation de ces évaluations et de ces conclusions par le biais de la déclaration ITIE, et l'identification de moyens à court ou à long terme permettant de surmonter les obstacles à la divulgation publique.



Étape 5 Élaboration de procédures de déclaration ou d'amélioration pour les divulgations systématiques

À partir des évaluations ci-dessus, il est conseillé au Groupe multipartite de :

1. Améliorer les divulgations existantes des entités impliquées dans le transport de matières premières pour le compte du gouvernement ;
2. Élaborer une procédure de déclaration pour les entités gouvernementales et les entreprises d'État en tant que solution provisoire.

Les améliorations précises à apporter aux divulgations et aux formulaires de déclaration existants seront susceptibles de varier d'un pays à l'autre, en fonction des systèmes en place.

Ainsi que le prévoit l'Exigence 4.4, le Groupe multipartite **doit** veiller à ce que les divulgations des revenus provenant du transport soient désagrégées par entreprise payante et par flux de revenus, et déclarées par les entités bénéficiaires. Il est **recommandé** au Groupe multipartite de veiller à ce que le gouvernement divulgue une description des dispositions en matière de transport, des tarifs pratiqués et des quantités de matières premières transportées.

Dans la mesure du possible, le Groupe multipartite est **encouragé** à évaluer la fiabilité des données sur les paiements effectués et les revenus associés en matière de transport de pétrole, de gaz et de minéraux.

ÉTUDE DE CAS

Colombie

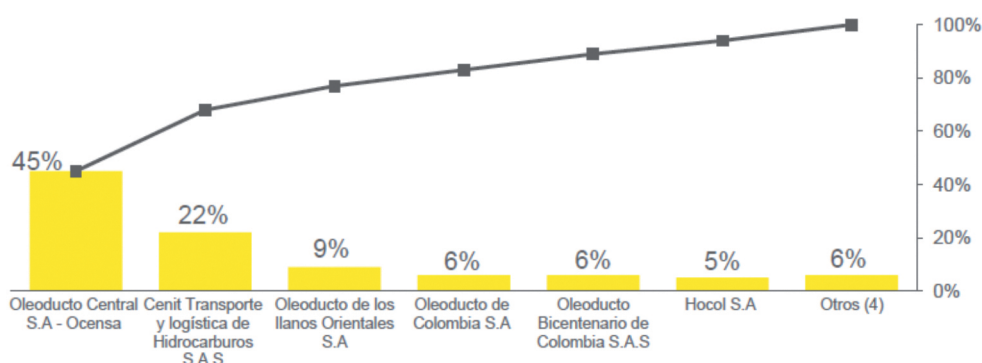
Revenus provenant du transport de minéraux et de pétrole

Le gouvernement colombien perçoit des taxes et des redevances liées au transport de minéraux, de pétrole et de gaz. En 2017, le Groupe multipartite de Colombie a commandé un rapport supplémentaire sur le transport de minéraux en Colombie. Il comprenait des informations sur le cadre légal régissant les pipelines de pétrole et de gaz, le transport de charbon et les frais portuaires ; Il décrit la méthodologie de calcul des redevances et les obstacles juridiques et pratiques à la divulgation.

Les données provenant des opérateurs de services de transport – collectées dans les ports nationaux, au ministère des Mines et de l'Énergie et dans d'autres agences gouvernementales telles que l'Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) – ont été utilisées pour calculer les taxes sur le transport et les frais portuaires payés par les entreprises extractives. Le rapport a indiqué que plus de 150 millions de dollars US provenant du transport de pétrole, de gaz et de charbon avaient été collectés, faisant ainsi ressortir que ces revenus étaient significatifs. Les divulgations de ces paiements ont été désagrégées à la hauteur des autres paiements et flux de revenus. Étant donné que ces paiements et ces revenus ont été répartis entre 172 municipalités, le Groupe multipartite a décidé de ne pas procéder à un exercice de rapprochement.

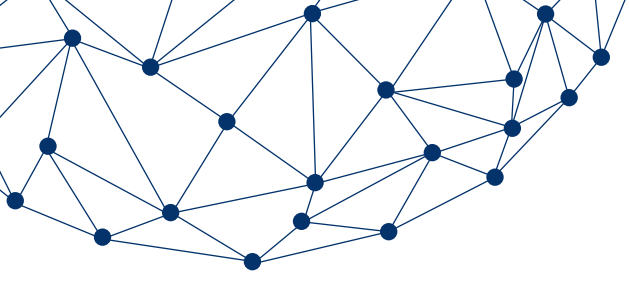
Resultados preliminares

Perspectiva desde los operadores de transporte –
Transporte de petróleo crudo.
Impuesto de Transporte por Oleoductos



✓ Los operadores: Oleoducto Central S.A. – Ocesa, Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S., Oleoducto de los llanos Orientales S.A., Oleoducto de Colombia S.A y Oleoducto Bicentenario Colombia S.A.S, tienen un porcentaje de participación del 89% respecto al dinero recaudado por el Impuesto de Transporte por Oleoductos.

Source: Colombia EITI (2017), Estudio: Sector de transporte de Hidrocarburos y Minerales en Colombia, p. 79.



Progresser vers une divulgation systématique des revenus provenant du transport

Revenus provenant du transport au Kazakhstan

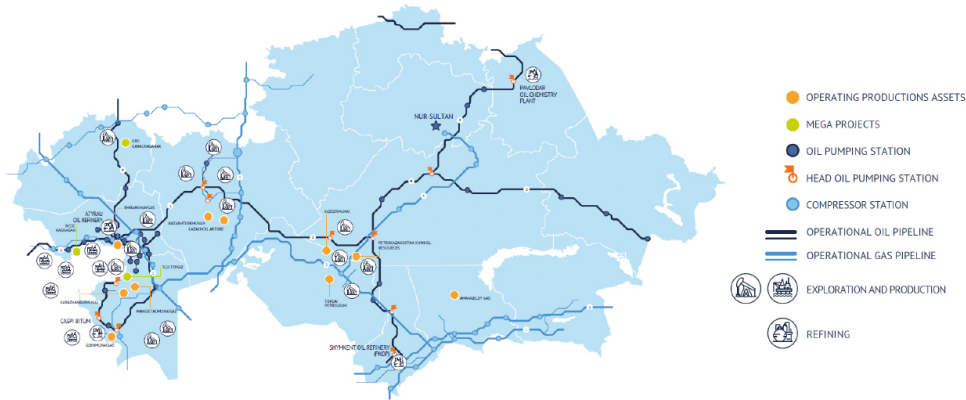
Le Kazakhstan est stratégiquement situé au carrefour de plusieurs réseaux de pipelines régionaux. Une fois réalisés, les projets de transport ne sont pas à forte intensité de main-d'œuvre et peuvent apporter une contribution financière significative au budget de l'État, si les coûts d'entretien ne sont pas retardés de manière excessive. Les divulgations effectuées par l'ITIE Kazakhstan ont permis de mettre en évidence l'importance stratégique du sous-secteur du transport extractif. En 2019, le sous-secteur a contribué à environ 4 milliards de dollars US, soit 12,4 % du total des revenus déclarés en amont et au niveau intermédiaire au Kazakhstan⁴.

L'État participe au transport de matières premières issues du secteur extractif par le biais de pipelines pétroliers et gaziers qui appartiennent ou sont exploités par des entreprises d'État, et il procède à des expéditions de matières premières par voie de mer. En outre, le gouvernement perçoit des revenus provenant du transport par voie ferroviaire par le biais de l'entreprise d'État « NC Kazakhstan Temir Zholy » JSC. Selon son rapport annuel, le « CNC KazMunayGas » JSC (KMG) appartenant à l'État représentait 57 % des volumes de pétrole transportés et 79 % du transport de gaz au Kazakhstan en 2019, en grande partie par le biais de ses filiales KazTransOil JSC et KazTransGaz JSC⁵. En 2019, le pétrole et le gaz transportés par l'ensemble du groupe représentaient plus de 67 millions de tonnes de pétrole et 100 millions de mètres cubes standard (Sm³) de gaz équivalent pétrole. L'État perçoit également des revenus provenant du transport par voie de chemin de fer par le biais de l'entreprise d'État « NC Kazakhstan Temir Zholy » JSC.

4 Kazakhstan EITI (2020), *Kazakhstan EITI Report 2019*, pp. 89-90, <https://eiti.org/document/kazakhstan-2019-eiti-report>.

5 NC KazMunayGas JSC (2020), *Annual Report 2019*, <http://ir.kmg.kz/>, p. 12.

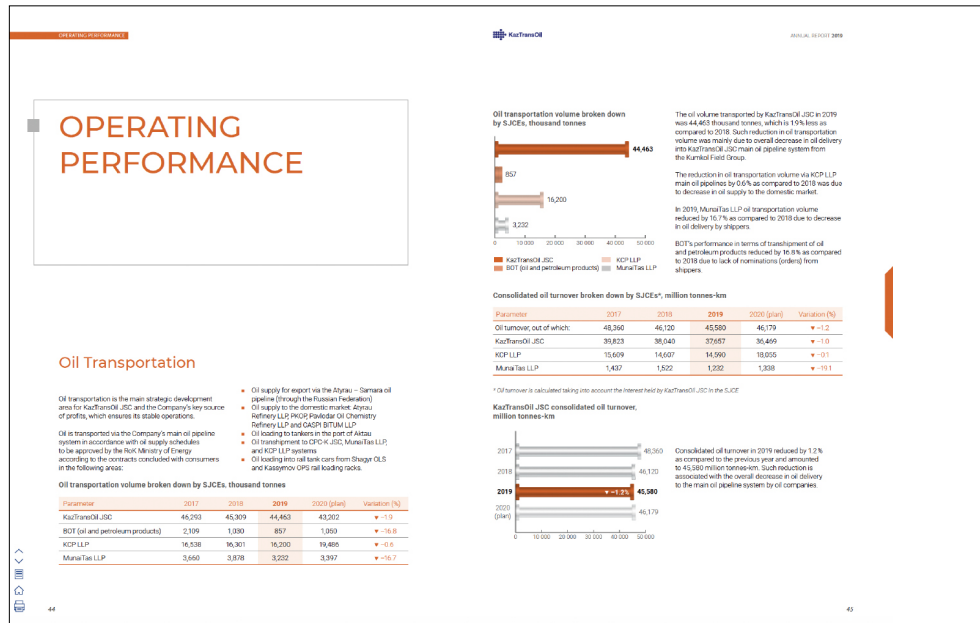
Carte des opérations de KazMunayGas JSC



Source : NC KazMunayGas JSC (2020), [Annual Report 2019](#), pp. 4-5.

La deuxième Validation du Kazakhstan⁶, qui a donné l'occasion d'examiner les données pour 2017, fait ressortir que le pays divulgue systématiquement des données globales sur les revenus provenant du transport pour le secteur pétrolier par le biais des rapports annuels des filiales de KazMunayGas⁷. Le Kazakhstan a continué de divulguer des données sur les revenus provenant du transport, y compris pour les années 2018 et 2019.

Divulgement systématique des données globales sur le transport



Source : KazTransOil (2020), [Annual Report JSC "KazTransOil" for 2019](#), pp. 44-45.

6 ITIE (2020), « Kazakhstan Validation 2019 », <https://eiti.org/document/kazakhstan-validation-2019>.

7 Voir les rapports annuels de KazTransOil : https://kaztransoil.kz/en/to_shareholders_and_investors/information_disclosure/annual_reports/ et les rapports annuels de KazTransGaz : <https://www.kaztransgas.kz/index.php/en/investors/reports>.

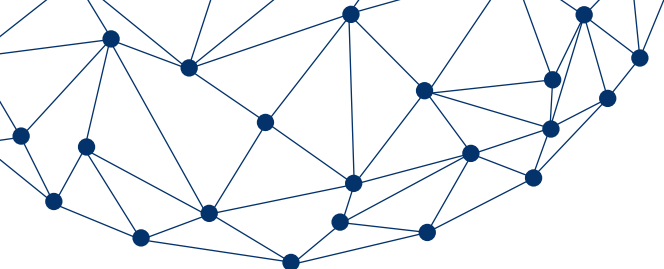
Toutefois, la divulgation systématique détaillée et exhaustive reste un défi. La déclaration ITIE couvre les écarts en matière de tarifs et de revenus de chaque entreprise d'État provenant des services de transport. Elle fournit également des données sur celles des entreprises qui sont des clients significatifs des services de transport, mais sans toutefois fournir de données sur les montants que chaque entreprise a versés pour les utiliser. L'ITIE Kazakhstan travaille encore à clarifier les revenus ferroviaires qui peuvent être considérés comme des « revenus provenant du transport » et le niveau de divulgation approprié de ces données.

Le processus de déclaration ITIE donne actuellement l'occasion de déterminer comment le Kazakhstan peut améliorer la désagrégation des données sur les revenus provenant du transport pour chaque entreprise des secteurs pétrolier, gazier et minier. Les divulgations sont encore limitées au total des paiements réceptionnés par les entreprises d'État pour le transport qui sont affectés au budget, et non pas aux revenus provenant des services de transport désagrégés par entreprise payante. Jusqu'ici, l'ITIE Kazakhstan a fait état des entreprises qui paient pour les services de transport, mais les divulgations ne comprennent pas les montants que chaque entreprise a versés pour ces services.

Des efforts sont également en cours pour désagréger les données pour le transport par voie de chemin de fer. Le Rapport ITIE 2019 du Kazakhstan comprend des informations sur les tarifs qui ont été appliqués au transport par voie de chemin de fer – y compris les volumes de transport, le chiffre d'affaires du fret/transport des cargaisons, et les revenus pour chaque matière première – ainsi que des informations sur les principales voies de chemin de fer empruntées par matière première.

Ceux chargés des reportages réalisés par l'ITIE se sont demandé si l'entreprise ferroviaire KTZ est une entreprise extractive, mais ils ne l'ont pas incluse dans le processus de rapprochement. En outre, l'entreprise ne semble pas payer des taxes ou des frais de transport spécifiques au gouvernement. Cela signifie qu'il restera au Groupe multipartite à déterminer si la KZT est considérée comme une entreprise d'État et, si tel est le cas, à veiller à ce que la KZT déclare ses revenus provenant des services de transport de manière désagrégée.

8 Kazakhstan EITI (2020), *Kazakhstan EITI Report 2019*, pp. 100 et 164, <https://eiti.org/document/kazakhstan-2019-eiti-report>.



Ressources supplémentaires

- Secrétariat international de l'ITIE (2020), « Connecting the dots with the East Africa Crude Oil Pipeline », (« Relier les points avec le pipeline de pétrole brut de l'Afrique de l'Est »), <https://eiti.org/blog/connecting-dots-with-east-africa-crude-oil-pipeline>.
- Norsk Petroleum, « The oil and gas pipeline system », (« Le réseau de pipelines pétroliers et gaziers »), <https://www.norskpetroleum.no/en/production-and-exports/the-oil-and-gas-pipeline-system/>.
- DiXi Group, « Online Energy Sector Map of Ukraine », (« Cartographie en ligne du secteur de l'énergie de l'Ukraine »), <https://map.ua-energy.org/en>.



Extractive Industries
Transparency Initiative

Rådhusgata 26
0151 Oslo
Norvège

+47 222 00 800
secretariat@eiti.org
eiti.org