



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/2002/9
12 septembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMITÉ ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports
(Cinquante-troisième session, 25-27 novembre 2002
point 9 de l'ordre du jour)

**ÉVOLUTION RÉCENTE EN CE QUI CONCERNE EDIFACT/ONU
ET AUTRES FAITS NOUVEAUX DANS LE DOMAINE DE
L'ÉCHANGE DE DONNÉES INFORMATISÉ (EDI)**

**Utilisation de l'EDI: Norme CSV pour la communication de données sur le transport
de marchandises par route au Bureau des statistiques du Danemark**

Communiqué par le Gouvernement danois

Note: Étant donné l'intérêt porté par le Groupe de travail aux faits nouveaux concernant l'échange informatisé de données EDIFACT/ONU dans le secteur des transports, le Président du Groupe de travail a établi un document relatif à l'expérience danoise dans ce domaine, qui est reproduit ci-après.

* * *

1. Historique

Coopération avec les producteurs de logiciels

En coopération avec les producteurs de logiciels EHJ, ESC, TransSoft ApS, EDB Gruppen A/S et Logodan A/S, le Bureau des statistiques du Danemark a élaboré une norme qui doit être utilisée pour lui communiquer les données dans les enquêtes sur le transport de marchandises par des camions immatriculés au Danemark. Cette norme couvre les transports nationaux et internationaux.

Le principal objectif de cette norme est d'alléger la charge de travail des entreprises de transport routier qui communiquent régulièrement des données au Bureau des statistiques du Danemark sur le transport de marchandises par route.

Lors du processus d'élaboration, on a examiné l'utilisation d'une norme EDIFACT fondée sur le RDRMES (message de notification des données brutes) et l'utilisation du XML. Le secteur des transports a cependant estimé qu'il était préférable d'utiliser les fichiers CSV (valeurs séparées par une virgule) pour communiquer les données au Bureau des statistiques du Danemark.

2. Les statistiques

Les données sur le transport de marchandises par route sont recueillies comme l'exige la loi sur le Bureau des statistiques du Danemark. Les statistiques satisfont aux prescriptions du Règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route.

Enquête sur les transports nationaux

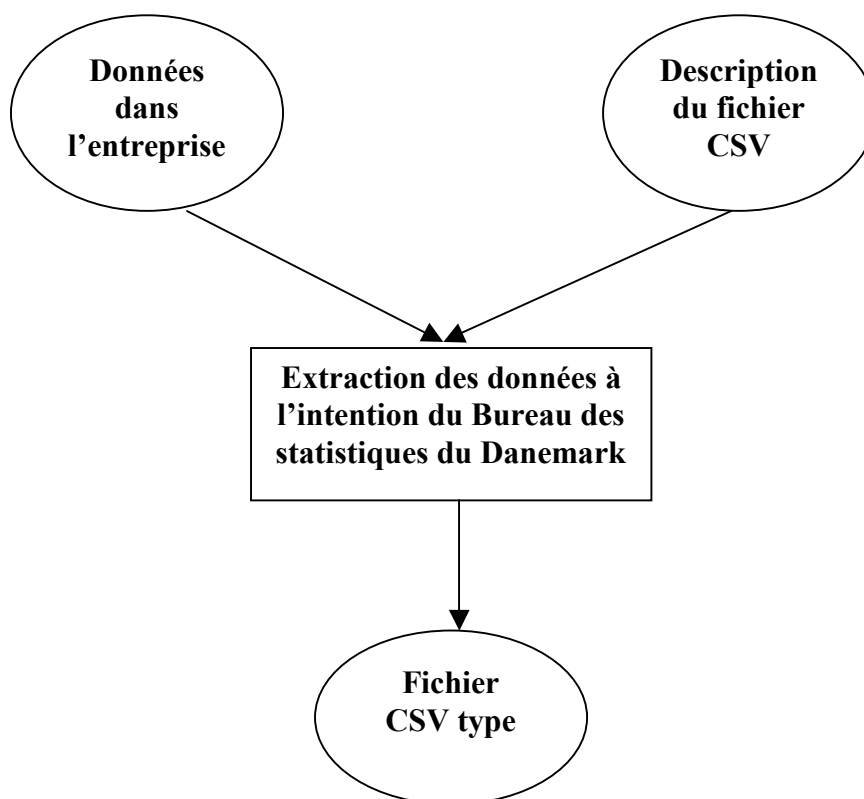
Depuis juillet 1979, le Bureau des statistiques du Danemark recueille tous les trimestres des données sur les transports nationaux de marchandises effectués par des véhicules routiers immatriculés au Danemark. Le transport national concerne des marchandises chargées et déchargées dans le pays. Les statistiques sont établies à partir d'une enquête par sondage portant sur 3 500 véhicules par an sur un total de 40 000 environ, dont le poids maximal admissible est supérieur à 6 tonnes. Pour chaque véhicule inclus dans l'enquête, on recueille des informations sur les trajets effectués pendant une semaine.

Enquête sur les transports internationaux

Depuis 1993, le Bureau des statistiques du Danemark collecte tous les trimestres des données sur les transports internationaux de marchandises effectués par des véhicules routiers immatriculés au Danemark. On entend par transports internationaux les transports effectués entre le Danemark et un autre pays, entre deux autres pays (entre pays tiers) ou sur le territoire d'un autre pays (cabotage). Les statistiques sont établies à partir d'une enquête qui couvre quelque 700 entreprises par trimestre sur un total de 1 600 entreprises assurant des transports internationaux de marchandises par route pour compte propre ou pour compte d'autrui. Il est demandé aux entreprises retenues de fournir des informations sur les trajets internationaux effectués par des véhicules quittant le pays, pendant une certaine période, d'une durée de trois à sept jours selon la taille de l'entreprise. Les petites entreprises envoient des informations une fois par an, les entreprises de taille moyenne deux fois par an et les grosses entreprises d'au moins 10 véhicules une fois par trimestre.

3. Architecture du système

L'architecture du système de données est présentée ci-après. Les données sur lesquelles portent les statistiques sont extraites de la base de données de l'entreprise de transport routier et rassemblées sous forme de fichier CSV normalisé. Ce fichier est chiffré puis communiqué au Bureau des statistiques du Danemark par courrier électronique.



4. Période de notification

L'entreprise est censée fournir des informations sur tous les parcours nationaux et/ou internationaux effectués au cours de la période retenue pour l'enquête. Tous les parcours ayant débuté au cours de cette période doivent être pris en considération. L'utilisation à cette fin du fichier CSV se fait en accord avec le Bureau des statistiques du Danemark.

5. Nom de fichier

Le nom de fichier normalisé est: *Pyymmnnnnnnnnnn*, où

- *nnnnnnnn* est le numéro unique de l'établissement local (SE-nr)
- *Pyymm* est la période faisant l'objet de la notification
- *P* est l'unité de temps: U pour semaine; M pour mois
- *yy* indique l'année, par exemple entre «02» pour 2002
- *mm* indique le mois ou le numéro de la semaine conformément à la norme danoise, par exemple «04» pour avril ou «14» pour la première semaine d'avril 2002.

6. Description du fichier CSV

Le fichier CSV se compose d'un ensemble de lignes dont chacune correspond à un parcours. Le parcours est décrit au moyen de trois types de lignes qui renseignent respectivement sur le véhicule, les marchandises transportées et le trajet. Le fichier peut porter sur des parcours nationaux et/ou internationaux. Les champs d'une ligne sont séparés par des points-virgules. Chaque parcours est notifié comme suit:

- Une ligne (type de ligne = 1) contenant des données relatives à l'entreprise recensée et au véhicule;
- Une ou plusieurs lignes (type de ligne = 2) contenant chacune des informations sur un envoi. On entend par envoi des marchandises ayant le même lieu de chargement et le même lieu de déchargement. Les marchandises transportées sur des parcours comportant de nombreux déchargements à partir d'un lieu central de chargement ou sur des parcours comportant de nombreux chargements de marchandises destinées à un lieu central de déchargement peuvent être considérées comme formant un envoi unique;
- Une ou plusieurs lignes (type de ligne = 3) contenant chacune des informations relatives à un arrêt sur le parcours pour charger, décharger, etc.

Les lignes correspondant à un parcours sont notifiées ensemble dans l'ordre croissant du type de ligne.

Le fichier CSV est décrit en détail à l'annexe 1.

Des listes de codes sont présentées dans les annexes 2 à 4.

L'annexe 5 donne des exemples de fichiers CSV.

7. Chiffrage

Les données sont chiffrées au moyen d'une «signature numérique». Durant la période de transition qui précède la création de la «signature numérique», les données peuvent être communiquées non chiffrées au Bureau des statistiques du Danemark, sous la responsabilité de l'entreprise.

**Annexe 1. Fichiers CSV pour les transports routiers
de marchandises effectués par des véhicules danois**

Type de ligne 1. Données relatives à l'entreprise et au véhicule, etc.

Champ	Format	Max. pos.	Description du champ
Type de ligne	N	1	= «1»
Version	N	2	Numéro de la version de la norme, par exemple «01»
Type de circulation	AN	3	= «IVG» pour la circulation internationale, c'est-à-dire avec chargement et/ou déchargement à l'étranger, y compris les parcours à vide correspondants. = «NVG» pour la circulation nationale, c'est-à-dire avec chargement et déchargement au Danemark, y compris les parcours à vide correspondants.
N° CVR de l'expéditeur (Registre du commerce)	N	8	Numéro d'entreprise unique de l'expéditeur. L'expéditeur peut être différent de celui qui répond à l'enquête si ce dernier est un sous-traitant.
N° SE du recensé	N	8	Numéro d'établissement unique du recensé (numéro de TVA). Permet d'identifier l'établissement. Une entreprise peut utiliser plusieurs numéros SE. L'utilisation d'un numéro se fait en accord avec le Bureau des statistiques du Danemark.
Numéro figurant sur la plaque d'immatriculation	AN	7	Numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule à moteur. Uniquement des véhicules, de location ou non, immatriculés au Danemark.
Camion/tracteur			Les trois champs sont remplis conformément au certificat d'immatriculation du véhicule. Le poids total et la charge utile sont indiqués en kilo. La charge utile est égale au poids total admissible moins le poids du véhicule.
– Essieux	N	1	
– Poids total admissible	N	5	
– Charge utile	N	5	

Champ	Format	Max. pos.	Description du champ
Remorque ou semi-remorque			Si plusieurs remorques ou semi-remorques ont été utilisées, les données notifiées concernent celles qui sont utilisées le plus fréquemment.
– Essieux	N	1	Les trois champs sont remplis conformément au certificat d'immatriculation du véhicule. Le poids total et la charge utile sont indiqués en kilo. La charge utile est égale au poids total admissible moins le poids du véhicule.
– Poids total admissible	N	5	
– Charge utile	N	5	
Jour de début du parcours	N	8	<p>Pour la circulation internationale: Le jour indiqué est le jour du départ du premier lieu de chargement au Danemark (s'il s'agit d'un parcours à vide: le dernier lieu de déchargement au Danemark ou le lieu d'attache). À noter que le jour de départ peut être différent du jour de chargement.</p> <p>Pour la circulation nationale: Premier jour de la semaine considérée Format de la date: ccyyymmdd</p>
Jour de la fin du parcours	N	8	<p>Pour la circulation internationale: Le jour indiqué est le jour de l'arrivée au dernier lieu de déchargement au Danemark (s'il s'agit d'un parcours à vide: premier lieu de chargement au Danemark ou lieu d'attache).</p> <p>Pour la circulation nationale: Dernier jour de la semaine considérée. Un parcours en circulation nationale ne dure en principe qu'une journée. Format de la date: ccyyymmdd</p>

AN = champ alphanumérique, N = champ numérique

Type de ligne 2. Données relatives aux marchandises

Champ	Format	Max. pos.	Description du champ
Type de ligne	N	1	= «2»
Numéro de l'envoi	N	8	Indiquer un numéro d'identification, par exemple le numéro d'affrètement. Les marchandises transportées sur des parcours comportant, soit de nombreux déchargements à partir d'un lieu central de chargement, soit de nombreux chargements à destination d'un lieu central de déchargement peuvent être considérées comme un seul envoi. Le même numéro d'envoi est alors utilisé pour tous les lots chargés/déchargés.
Type de marchandises	A	30	Description textuelle des marchandises transportées. <i>Ce champ est facultatif.</i>
Classe des marchandises	N	2	La classe des marchandises est indiquée conformément à la classification présentée dans l'annexe 2. Si l'envoi comprend plusieurs classes de marchandises et que la classe principale représente plus de 66 % du poids de l'envoi, le code de cette classe est indiqué sinon on utilise le code «27». Les marchandises non identifiées sont indiquées par le code «35».
Marchandises dangereuses	N	2	Si un envoi contient des marchandises dangereuses, la classe des marchandises dangereuses figurant à l'annexe 3 est indiquée. Le point de subdivision de la classe est omis: l'ADR classe 4.1 devient «41».
Poids des marchandises	N	5	Le poids de l'envoi est indiqué en kg. Il correspond au poids total des marchandises et des emballages ainsi qu'à la tare des conteneurs, caisses mobiles, palettes, etc.
Type de cargaison	N	1	Est indiqué comme suit: «1» pour les conteneurs/caisses mobiles; «0» pour les autres types de cargaison.
Marchandises volumineuses	N	1	Marchandises de nature telle que la capacité de charge (poids) du véhicule ne peut être totalement utilisée même à pleine charge. Ces marchandises sont indiquées comme suit: «1» pour les marchandises volumineuses; «0» pour les autres marchandises.

Type de ligne 3. Données relatives au trajet

Champ	Format	Max. pos.	Description du champ
Type de ligne	N	1	= «3»
Code de pays	AN	2	Utiliser les codes ISO 3166. On trouvera à l'annexe 4 les codes de certains pays européens.
Code postal	AN	15	Code postal
Ville	AN	30	Le lieu de chargement, le lieu de déchargement, les lieux de début et de fin du parcours sont indiqués par le nom de lieu correspondant au code postal ou la ville la plus proche.
Relevé kilométrique	N	7	Nombre de kilomètres (inscrits au compteur) lors de l'arrivée au lieu d'arrêt sur le trajet; Indiqué en kilomètres sans décimales.
Code d'activité	A	2	Indiquer l'activité pertinente lors de l'arrêt sur le trajet. Si le déchargement et le chargement ont eu lieu au même endroit (ville), on utilise une ligne pour chaque activité distincte. Les codes d'activité sont les suivants: A = Déchargement AD = Déchargement d'une partie de l'envoi P = Chargement PD = Chargement d'une partie de l'envoi S = Début du parcours avant le chargement (par exemple au lieu d'attache) Z = Fin du parcours sans déchargement (par exemple au lieu d'attache) Les codes «S» ou «Z» ne peuvent être utilisés qu'une fois par voyage aller et retour.
Numéro de l'envoi	AN	16	Indiquer un numéro d'identification, par exemple le numéro d'affrètement. Les marchandises transportées sur des parcours comportant soit de nombreux déchargements à partir d'un lieu central de chargement, soit de nombreux chargements à destination d'un lieu central de déchargement peuvent être considérées comme formant un seul envoi. Le même numéro d'envoi est alors utilisé pour tous les lots chargés/déchargés. Le champ est vide si le code d'activité est = «S» ou «Z».

Champ	Format	Max. pos.	Description du champ
Poids d'une partie de l'envoi	N	5	Indiquer le poids d'une partie chargée ou déchargée d'un envoi en kg. Concerne seulement les marchandises transportées sur des parcours comportant soit de nombreux déchargements à partir d'un lieu central de chargement soit de nombreux chargements à destination d'un lieu central de déchargement, si les marchandises sont considérées comme formant un seul envoi. Vide pour les autres activités.

Annexe 2 – Annexe 4: Omises**Annexe 5. Exemples de fichiers CSV****Exemple 1. Circulation internationale**

Un tracteur routier avec semi-remorque quitte l'entreprise à Ebeltoft, va à Aarhus, Kolding og Padborg pour charger trois parties d'un envoi qui sont ensuite déchargées à Hambourg (pour la partie 2) et à Brême (pour les parties 1 et 3). À Brême, le véhicule charge des marchandises à destination de Nijmegen. De Nijmegen le véhicule vide se rend à Enschede où il charge des marchandises pour Vejle. De Vejle le véhicule revient vide à Ebeltoft.

On a le fichier CSV ci-après:

```
1;01;IVG;88888888;12345678;AB12345;2;17000;10500;3;34000;25300;20010708;20010710;
2;PQ12345;Stykgods;27;;10000;0;0;
2;PQ12346; Stykgods;27;;5000;0;0;
2;PQ12347; Stykgods;27;;5000;0;0;
2;PQ12348;Kemikalier;20;41;15000;0;0;
2;PQ12349;Maskindele;32;;8000;0;0;
3;IVG;DK;;8400;Ebeltoft;300000;S;;;
3; DK;8000;Aarhus C;300042;P;PQ12345;;
3; DK;6000;Kolding;300140;P;PQ12346;;
3; DE;6330;Padborg;300180;P;PQ12347;;
3; DE;21129;Hambourg;300370;A;PQ12346;;
3; DE;28195;Brême;300455;A;PQ12345;;
3; DE;28195;Brême;300455;A;PQ12347;;
3; DE;28195;Brême;300455;P;PQ12348;;
3; NL;6522;Nijmegen;300765;A;PQ12348;;
3; NL;7511;Enschede;300870;P;PQ12349;;
3; DK;7100;Vejle;301440;A;PQ12349;;
3; DK;8400;Ebeltoft;301555;Z;;;
```

Exemple 2. Circulation nationale. Collecte du lait dans des exploitations agricoles

Le véhicule part de Roskilde, passe par Hillerød et revient à Roskilde avec chargement en route. Le poids total de l'envoi, inconnu au début du parcours, peut être calculé à partir des chargements partiels.

On a le fichier CSV ci-après:

```
1;01;NVG;99999999;13456789;BC12345;2;17000;10500;3;34000;25300;20010708;20010708;
2;M123;Mælk;30;;11500;0;0;
3;DK;4000;Roskilde;120001;S;;;
3;DK;4040;Jyllinge;120015;PD;M123;3500;
3;DK;3550;Slangerup;120031;PD;M123;1500;
3;DK;3400;Hillerød;120045;PD;M123;1200;
```

3;DK;3400;Hillerød;120048;PD;M123;1800;
3;DK;3400;Hillerød;120055;PD;M123;800;
3;DK;4000;Roskilde;120085;PD;M123;1400;
3;DK;4000;Roskilde;120090;PD;M123;1300;
3;DK;4000;Roskilde;120111;A;M123;;

Exemple 3. Circulation nationale. Livraison de fuel domestique

Le fuel domestique est chargé à Helsingør og, déchargé dans plusieurs habitations à Fredensborg puis le véhicule revient à Helsingør. Le fuel transporté et déchargé est considéré comme déchargé à la fin du parcours.

On a le fichier CSV ci-après:

1;01;NVG;99999999;13456789;BC12345;2;17000;10500;3;34000;25300;20010708;20010708;
2;M123;Fyringsolie;12;;25000;30;0;
3;DK;3000;Helsingør;120000;P;BP345;;
3;DK;3440;Fredensborg;120015;AD;BP345;1900;
3;DK;3440;Fredensborg;120016;AD;BP345;2000;
3;DK;3440;Fredensborg;120017;AD;BP345;1800;
3;DK;3440;Fredensborg;120018;AD;BP345;2200;
3;DK;3440;Fredensborg;120019;AD;BP345;2100;
3;DK;3440;Fredensborg;120020;AD;BP345;2000;
3;DK;3440;Fredensborg;120021;AD;BP345;2200;
3;DK;3440;Fredensborg;120022;AD;BP345;2000;
3;DK;3440;Fredensborg;120023;AD;BP345;1800;
3;DK;3440;Fredensborg;120034;AD;BP345;1700;
3;DK;4000;Helsingør;120046;AD;BP345;5300;
