

**INSTRUCTIONS AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS  
POUR LA COLLECTE ET LA DÉCLARATION DES STATISTIQUES  
SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION  
DES PASSAGERS PAYANTS SUR VOLS RÉGULIERS**

**(ÉTAT 3(I,II))**

**Statistique Canada  
Division des transports  
Centre des statistiques de l'aviation**

These instructions are also available in English

Avril 2001

---

**Table des matières**

1.	Introduction.....	3
2.	L'univers de l'enquête .....	3
2.1	Billets acceptés .....	4
3.	Sélection de l'échantillon et critères de déclaration.....	4
3.1	Possibilité d'utiliser un échantillon à 100 % plutôt qu'un échantillon à 10 % . ....	4
4.	Conversion de l'itinéraire avec billet au format exigé dans les cas de double transporteur .....	4
5.	Identification du transporteur déclarant .....	5
6.	Renseignements à déclarer pour l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers .....	5
6.1	Nombre de passagers .....	5
6.2	Transporteur – Données sur l'acheminement .....	5
6.3	Valeur totale du billet (avec les taxes) en dollars canadiens.....	6
7.	Compilation des données enregistrées .....	7
8.	Sources des données pour la présentation de l'information.....	7
9.	Exposé des procédures .....	8
10.	Présentation de l'information.....	8
10.1	Présentation de l'information sur disquette .....	8
10.2	Présentation de l'information par courriel.....	8
11.	Conservation des enregistrements.....	9
Annexe A :	Transporteurs aériens canadiens participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers .....	10
Annexe B :	Cliché d'enregistrement pour l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers .....	11
Annexe C :	Glossaire .....	14
Annexe D :	Résumé de la logique de sélection de l'échantillon .....	17
Annexe E :	Codes du U.S. Codes Department of Transportation et de l'Enquête sur l'origine et la destination de Statistique Canada pour la déclaration des données tarifaires dans l'enregistrement de l'itinéraire.....	18

## **1. Introduction**

L'Enquête sur l'origine et la destination des passagers payants est menée de façon ininterrompue par tous les transporteurs aériens canadiens des niveaux de déclaration I et II qui, au cours de chacune des deux années précédant l'année de déclaration, ont transporté au moins 300 000 passagers payants dans des aéronefs à voilure fixe. Les données sont recueillies pour Transports Canada par le Centre des statistiques de l'aviation (CSA) de Statistique Canada, en vertu de l'article 50 de la Loi sur les transports du Canada et du chapitre S-19, (L.R.C. 1985) de la Loi sur la statistique.

L'enquête porte sur les voyages faits par des passagers payants en totalité ou en partie sur des vols réguliers intérieurs ou internationaux. Les transporteurs doivent déclarer ces voyages dans les cas suivants : (i) ils ont fait le vol pour au moins un segment de l'itinéraire; (ii) aucun autre transporteur participant à l'enquête n'a fait le vol pour l'un des segments précédents. La présentation de l'information est fondée sur les coupons de vol prélevés (ou leur équivalent électronique). Comme les transporteurs ne doivent déclarer qu'un échantillon de leurs itinéraires, seulement les billets dont le numéro se termine par zéro doivent être déclarés. L'itinéraire au complet figurant sur le billet constitue une seule entrée pour chaque voyage; il indique l'acheminement du point d'origine à la destination finale figurant sur le billet et, dans l'ordre, chaque point de correspondance intraligne ou interligne, le transporteur (tant l'exploitant que le transporteur annoncé pour les segments avec partage des codes) et le code tarifaire pour chaque segment de vol selon le coupon, de même que la valeur totale du billet en dollars canadiens.

Le présent document expose les exigences de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers, de même que les instructions sur la façon dont les données doivent être déclarées.

## **2. L'univers de l'enquête**

L'univers de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers comprend tous les voyages par les passagers payants qui se déplacent en totalité ou en partie sur des vols intérieurs et internationaux exploités par les transporteurs participants. Les coupons de vol prélevés ou « acceptés » (ou la preuve de voyage sur les billets électroniques) de tous les vols réguliers du transporteur déclarant doivent être examinés de sorte que tous ceux qui répondent aux exigences de sélection de l'enquête soient retenus. L'enquête ne doit pas être limitée aux billets que le transporteur déclarant délivre. Elle doit porter sur tous les billets dans lesquels le transporteur déclarant prélève un ou plusieurs coupons, de même que les billets électroniques en vertu desquels le transporteur a fait voyager un passager. L'enregistrement de vente du coupon de vol ou du billet électronique peut être la source des données. Pour les billets traditionnels, les données sur l'itinéraire figurant sur le billet du passager devant être déclarées dans l'enquête peuvent être saisies du coupon de vol que la ligne aérienne prélève en premier. Il n'est pas nécessaire qu'un voyage soit terminé pour déclarer les données de l'itinéraire figurant sur le billet. Les coupons d'un ensemble de billets complémentaires sont considérés comme un seul itinéraire selon le numéro du billet principal (ou premier) de l'ensemble complémentaire.

Nous savons que de nombreuses lignes aériennes n'inscrivent pas la totalité de l'itinéraire selon les billets délivrés par d'autres lignes aériennes (billets OA) aux fins de la comptabilité des revenus. Toutefois, le transporteur déclarant est tenu d'obtenir toutes les données sur l'itinéraire pour les billets délivrés par d'autres lignes aériennes pour déterminer si le billet correspond aux exigences de sélection afin d'être inclus dans l'enquête.

## *2.1 Billets acceptés*

Il y a des cas où un transporteur déclarant peut accepter le billet d'un autre transporteur (partenaire sans partage de codes) et transporter le passager sans délivrer de nouveau le billet. Dans ce cas, le transporteur déclarant doit traiter le billet comme s'il avait été effectivement délivré de nouveau et le déclarer ainsi. Il doit à cette fin modifier le code du transporteur aérien qui a délivré le billet et qui y figure pour le remplacer par celui du transporteur qui a accepté le billet.

## **3. Sélection de l'échantillon et critères de déclaration**

Les données de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers représentent un échantillon de 10 % des billets avec lesquels un transporteur participant a transporté des passagers sur au moins un segment du voyage figurant sur le billet. Chaque ligne aérienne participante doit examiner (i) tous les coupons de vol prélevés sur les billets traditionnels de même que (ii) tous les billets électroniques, y compris les billets automatisés (ATB) pour les passagers de tous les vols réguliers du transporteur dans l'ensemble de son réseau. Cette exigence s'applique aux billets délivrés par la ligne aérienne déclarante, de même qu'aux billets délivrés par d'autres lignes aériennes.

Les billets à retenir à d'autres fins sont les suivants :

1. Les billets de groupe comportant au moins 11 passagers peu importe le numéro de série.
2. Les billets simples dont le numéro de série se termine par le chiffre zéro (non le chiffre de contrôle). (Pour les billets complémentaires<sup>1</sup>, le numéro de série du billet du premier livret détermine si l'ensemble complet doit être déclaré.)
3. Les billets de groupe pour au plus dix passagers dont le numéro de série se termine par le chiffre zéro (non le chiffre de contrôle).

### *3.1 Possibilité d'utiliser un échantillon à 100 % plutôt qu'un échantillon à 10 %.*

Dans certains marchés ou dans certaines situations spéciales (p. ex., la vente à bord dans les services de navette), le transporteur peut choisir d'utiliser un échantillon à 100 %. Dans ce cas, il faut obtenir l'autorisation du Centre des statistiques de l'aviation. De même, si cette pratique a été adoptée, le transporteur ne peut y mettre fin sans l'autorisation préalable du Centre des statistiques de l'aviation. Les règles pour le choix des coupons de vol à déclarer dans de tels cas seront élaborés conjointement par le transporteur et le Centre des statistiques de l'aviation. Dans d'autres cas particuliers, pour améliorer l'exactitude de l'échantillon ou pour prévenir l'effet de distorsion, le Centre peut demander à un transporteur d'employer un échantillon à 100 %.

## **4. Conversion de l'itinéraire avec billet au format exigé dans les cas de double transporteur**

Le CSA exige que les itinéraires des passagers soient déclarés avec mention du transporteur exploitant et du transporteur annoncé pour chaque segment de voyage. Le transporteur déclarant doit indiquer le transporteur annoncé et l'inscrire dans la zone prévue à cette fin pour chaque segment.

---

<sup>1</sup> Voir la définition des termes à l'annexe C.

Chaque transporteur déclarant doit également s'identifier à titre de transporteur exploitant (dans la zone prévue à cette fin) pour chaque segment de l'itinéraire sur lequel il a transporté ou transportera les passagers.

Le transporteur aérien déclarant doit également indiquer le transporteur exploitant pour chaque segment de vol pour lequel il est le transporteur annoncé. Toutefois, il n'appartient pas au transporteur déclarant d'indiquer le transporteur exploitant d'un vol avec partage de codes, rapporté dans un certain itinéraire, si le transporteur déclarant n'est pas en relation de partage de codes avec le transporteur annoncé pour ce vol.

## **5. Identification du transporteur déclarant**

Il appartient au premier transporteur exploitant participant<sup>2</sup> dans un voyage de présenter l'information pour l'enquête puisque c'est généralement le transporteur exploitant qui prélève le billet et qu'il est par conséquent le plus susceptible d'avoir les renseignements nécessaires à déclarer.

## **6. Renseignements à déclarer pour l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers**

Les éléments ci-après doivent être déclarés pour chaque billet choisi pour l'enquête (voir à l'annexe B le cliché d'enregistrement comme tel). À signaler que les billets complémentaires et les billets délivrés de nouveau n'exigent pas un traitement spécial et qu'ils doivent être traités comme les billets ordinaires. Aucun rajustement n'est apporté dans l'enquête en cas de modification ou de changement d'itinéraire qui se produit après le segment de voyage figurant sur le coupon de vol à déclarer ou son équivalent électronique.

### *6.1 Nombre de passagers*

Il s'agit du nombre de passagers énumérés pour le billet. Pour les billets valables pour jusqu'à dix passagers, indiquer le nombre réel de passagers. Le passager à demi tarif, comme un enfant, doit être compté comme un passager. Le passager ayant payé une fraction du tarif, comme dans le cas d'un tarif familial, doit également être compté comme un passager. Les billets pour les enfants de moins de deux ans qui n'occupent pas un siège ne sont pas comptés. Les passagers qui voyagent avec leurs points de grands voyageurs sont comptés comme des passagers<sup>3</sup>. Si un transporteur aérien déclarant délivre des billets à l'intention de plus de dix passagers, le nombre de passagers associés à ces billets est divisé par dix et le résultat arrondi au chiffre entier suivant. (Les transporteurs peuvent communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation au sujet d'autres méthodes possibles de déclaration des billets pour plus d'un passager.)

### *6.2 Transporteur – Données sur l'acheminement*

Les données déclarées pour chaque voyage par un passager doivent indiquer la totalité de l'acheminement depuis l'aéroport d'origine jusqu'à l'aéroport de destination, ainsi que chaque aéroport où le passager a fait une correspondance ou une escale (intra-ligne ou inter-ligne). En

---

<sup>2</sup> La liste des transporteurs participants à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers figure à l'annexe A.

<sup>3</sup> Voir la définition de « passager payant » dans le glossaire à l'annexe C.

outre, pour chaque segment de l'itinéraire, la ligne aérienne déclarante doit également mentionner le transporteur annoncé (le transporteur dont le code et le numéro de vol figurent au recto du coupon ou dans l'itinéraire avec billet) et le transporteur exploitant (la ligne aérienne qui a effectivement fourni le transport) s'il est un partenaire de la ligne aérienne déclarante en raison d'un partage de codes pour ce segment. Pour les segments dont la ligne aérienne déclarante ou l'un de ses partenaires en raison d'un partage des codes n'est pas l'exploitante et qui ne sont pas annoncés pour la ligne aérienne déclarante ou l'un de ces partenaires en raison d'un partage des codes, le transporteur exploitant doit être le même que le transporteur annoncé. Les éléments de données à déclarer représentant les renseignements l'acheminement par le transporteur sont les suivants :

1. Code IATA pour l'aéroport d'origine du segment, c.-à-d. l'aéroport où le passager s'est embarqué.
2. Code IATA pour la ligne aérienne exploitante ou la ligne aérienne qui fournit le transport. Si la ligne aérienne déclarante ou une ligne aérienne qui accepte le coupon de la ligne aérienne déclarante transporte le passager, inscrire le code de cette ligne dans la zone du transporteur exploitant pour le coupon. Si la ligne aérienne déclarante ou l'un de ses partenaires avec partage de codes n'est pas la ligne aérienne exploitante, utiliser le code de la ligne aérienne annoncée dans la zone du transporteur exploitant.
3. Code IATA pour la ligne aérienne annoncée, ou la ligne figurant sur le coupon de vol. Remarque qu'il ne s'agit pas nécessairement de la ligne aérienne qui a délivré le billet.
4. Code tarifaire, c'est-à-dire le code tarifaire d'un caractère proposé par le US DOT. Les codes tarifaires des transporteurs aériens doivent également être remplacé par ces codes (voir la liste des codes à l'annexe E).
5. Code IATA pour l'aéroport de destination du segment, c.-à-d. le deuxième aéroport du coupon, qui représente soit la fin du voyage, soit un point de correspondance intraligne ou interligne, soit une escale, soit un changement de gabarit. Pour les billets traditionnels, les points de correspondance intraligne ou interligne figurent dans les cases « De » et « À » dans la partie « Bon pour un passage » du billet et dans la case de l'échelle tarifaire.
6. Si un transport de surface est indiqué dans l'itinéraire, utiliser le code « -- ». Omettre les segments de surface, qui figurent au début ou à la fin de l'itinéraire. Si le transporteur n'est pas connu, utiliser le code « INC » (inconnu). Les déplacements en hélicoptère et en taxi aérien dans un itinéraire doivent être retenus et inscrits.

### *6.3 Valeur totale du billet (avec les taxes) en dollars canadiens*

Si le nombre de passagers figurant sur le billet est de deux à dix, diviser la valeur totale du billet par le nombre de passagers déclarés. Si le nombre de passagers figurant sur le billet est supérieur à dix, diviser la valeur totale du billet par le nombre original de passagers figurant sur le billet (non le nombre de passagers résultant d'une division par dix).

Il appartient au transporteur de déclarer la valeur totale des billets pour les billets vendus à un tarif en nombre ou les billets d'excursion forfaitaires vendus soit directement aux passagers, soit par l'entremise d'un forfaitiste. Si ces billets ne portent pas de renseignements tarifaires, le transporteur déclarant doit déclarer la valeur du billet que la ligne aérienne déclarante a reçu du forfaitiste. Il suffit à cette fin de diviser les revenus forfaitaires mensuels reçus par la ligne

aérienne de la part du forfaitiste pour un groupe de deux villes par le nombre de passagers qui ont voyagé dans le groupe de deux villes au moyen de billets prévus par le contrat.

Seulement si la valeur totale des billets ne peut être établie selon le billet ou calculée selon les contrats de billets à tarif en nombre que la ligne aérienne déclarante peut inscrire le chiffre 99999 dans la zone du tarif.

## **7. Compilation des données enregistrées**

Avant de présenter chaque trimestre son rapport au Centre des statistiques de l'aviation, chaque transporteur doit trier les données enregistrées en ordre alphabétique selon l'itinéraire, c.-à-d. selon l'origine, l'acheminement complet et la destination selon le billet. Toutes les données identiques doivent ensuite être rassemblées en un seul document sommaire chaque trimestre.

Le nombre de passagers figurant dans les documents sommaires doit être la somme de tous les passagers de la totalité des documents identiques individuels combinés.

## **8. Sources des données pour la présentation de l'information**

Les lignes aériennes qui sont tenues de participer à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers doivent avoir recours à toutes les sources possibles d'information nécessaires pour présenter des données complètes et exactes sur l'itinéraire. De nombreux passagers internationaux voyagent avec des billets complémentaires. En outre, de nombreux voyageurs reçoivent des billets ATB (Automated Ticket and Baggage). Les coupons du billet traditionnel (de deux à quatre coupons comportant les cases de-à-à-à-à et celles des numéros de vol) peuvent contenir les données nécessaires pour que le transporteur déclarant puisse mieux satisfaire aux exigences de l'enquête. Toutefois, les billets traditionnels peuvent ne pas contenir tous les renseignements nécessaires, surtout si le billet fait partie d'un ensemble de billets complémentaires.

Il est presque impossible de déclarer des données complètes et exactes pour l'enquête à partir des billets ATB parce que chaque coupon ne comprend pas les numéros de vol qui peuvent servir à identifier le transporteur exploitant et le code d'aéroport pour d'autres segments du voyage.

Si un coupon prélevé (ou son équivalent électronique) ne contient pas tous les renseignements nécessaires pour que la ligne aérienne déclarante puisse transmettre les données exigées pour l'enquête, la ligne aérienne doit alors obtenir les renseignements auprès d'autres sources. Si la ligne aérienne déclarante a également délivré le billet, elle peut avoir alors à examiner ses propres données de ventes de billets ou ses documents de contrôle des transactions pour être en mesure de déclarer de façon exacte la totalité de l'itinéraire, les transporteurs exploitants et les codes d'aéroport.

Si le coupon prélevé (ou son équivalent électronique) fait partie d'un billet délivré par une autre ligne aérienne (OA), il appartient alors au transporteur déclarant d'obtenir tous les renseignements nécessaires sur l'itinéraire auprès du transporteur qui a délivré le billet. Si le billet est délivré par un partenaire avec lequel le transporteur déclarant partage les codes ou par un autre transporteur aérien qui appartient à l'alliance de marketing qui comprend un transporteur aérien canadien, le transporteur déclarant doit alors obtenir auprès du transporteur qui a délivré le billet les renseignements qui lui permettront de déclarer la totalité de l'itinéraire dans le rapport pour le trimestre en question.

## **9. Exposé des procédures**

Chaque ligne aérienne qui participe à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers est tenue d'élaborer et d'envoyer au Centre des statistiques de l'aviation un exposé des procédures qu'elle utilisera pour choisir, consigner, résumer, modifier et présenter les données de l'enquête. Toute modification de ces procédures doit être autorisée au préalable par le Centre des statistiques de l'aviation. L'exposé doit être suffisamment précis pour que le Centre comprenne le cheminement du traitement des billets par le transporteur, ses décisions quant à la sélection et à la présentation de l'information, les méthodes qu'il utilise pour identifier le transporteur exploitant, l'attribution des responsabilités pour la vérification et la gestion, ainsi que la supervision.

## **10. Présentation de l'information**

Les rapports doivent être transmis au Centre des statistiques de l'aviation pour chaque trimestre de l'année, dans les trente (30) jours suivant la fin de chaque trimestre. Les fichiers de données devraient être soumis en format texte. Les données de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers peuvent être présentées dans l'un ou l'autre des formats suivants :

- Une disquette de 3,5 pouces ou un disque compact
- Par courrier électronique

### *10.1 Présentation de l'information sur disquette ou sur disque compact*

Si les données de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers sont présentés sur des disquettes ou disque compact, ceux-ci doivent porter une étiquette externe comprenant les renseignements suivants :

« Origine et destination des passagers »  
Code du transporteur  
Période de déclaration (AAT)  
Nom et numéro de téléphone de l'interlocuteur du transporteur déclarant

Envoyer les disquettes ou disque compact à l'adresse suivante :

Centre des statistiques de l'aviation  
Division des transports  
Statistique Canada  
Pièce 1506, immeuble Principal  
120, avenue Parkdale  
Ottawa ON K1A 0T6

À l'attention de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers payants

### *10.2 Présentation de l'information par courriel*

Si les données de l'enquête sur l'origine et la destination des passagers sont présentées par courrier électronique, les fichiers devraient être envoyés à :



---

kathie.davidson@statcan.ca

## **11. Conservation des enregistrements**

Les lignes aériennes participantes sont tenues de conserver pendant trois ans toutes les données de l'itinéraire figurant sur les billets des passagers et servant à la préparation des rapports sur l'Enquête sur l'origine et la destination. Elle doit le faire pour être en mesure de reconstituer les rapports de l'enquête pour les trois dernières années (douze trimestres). Le transporteur doit indiquer dans son exposé des procédures ses méthodes de stockage et d'extraction des documents conservés.

---

**ANNEXE A : TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PARTICIPANT À L'ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DES PASSAGERS**

<b>Transporteur aérien</b>	<b>Code</b>
Air Canada	AC
Jazz Air Inc.	QK
Air Transat	TS

**ANNEXE B : CLICHÉ D'ENREGISTREMENT POUR L'ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DES PASSAGERS**

NUMÉRO DE ZONE	ÉLÉMENT DE DONNÉES	EMPLACEMENT DES DONNÉES
1.	NOMBRE DE PASSAGERS	1-6
2.	CODE DU 1 <sup>er</sup> AÉROPORT	7-9
3.	1 <sup>er</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	10-11
4.	1 <sup>er</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	12-13
5.	CODE TARIFAIRES	14
6.	CODE DU 2 <sup>e</sup> AÉROPORT	15-17
7.	2 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	18-19
8.	2 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	20-21
9.	CODE TARIFAIRES	22
10.	CODE DU 3 <sup>e</sup> AÉROPORT	23-25
11.	3 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	26-27
12.	3 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	28-29
13.	CODE TARIFAIRES	30
14.	CODE DU 4 <sup>e</sup> AÉROPORT	31-33
15.	4 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	34-35
16.	4 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	36-37
17.	CODE TARIFAIRES	38
18.	CODE DU 5 <sup>e</sup> AÉROPORT	39-41
19.	5 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	42-43
20.	5 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	44-45
21.	CODE TARIFAIRES	46
22.	CODE DU 6 <sup>e</sup> AÉROPORT	47-49
23.	6 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	50-51
24.	6 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	52-53
25.	CODE TARIFAIRES	54
26.	CODE DU 7 <sup>e</sup> AÉROPORT	55-57
27.	7 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	58-59
28.	7 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	60-61
29.	CODE TARIFAIRES	62
30.	CODE DU 8 <sup>e</sup> AÉROPORT	63-65
31.	8 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	66-67
32.	8 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	68-69
33.	CODE TARIFAIRES	70
34.	CODE DU 9 <sup>e</sup> AÉROPORT	71-73
35.	9 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	74-75
36.	9 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	76-77
37.	CODE TARIFAIRES	78
38.	CODE DU 10 <sup>e</sup> AÉROPORT	79-81
39.	10 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	82-83
40.	10 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	84-85
41.	CODE TARIFAIRES	86
42.	CODE DU 11 <sup>e</sup> AÉROPORT	87-89
43.	11 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	90-91
44.	11 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	92-93
45.	CODE TARIFAIRES	94

NUMÉRO DE ZONE	ÉLÉMENT DE DONNÉES	EMPLACEMENT DES DONNÉES
46.	CODE DU 12 <sup>e</sup> AÉROPORT	95-97
47.	12 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	98-99
48.	12 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	100-101
49.	CODE TARIFAIRE	102
50.	CODE DU 13 <sup>e</sup> AÉROPORT	103-105
51.	13 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	106-107
52.	13 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	108-109
53.	CODE TARIFAIRE	110
54.	CODE DU 14 <sup>e</sup> AÉROPORT	111-113
55.	14 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	114-115
56.	14 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	116-117
57.	CODE TARIFAIRE	118
58.	CODE DU 15 <sup>e</sup> AÉROPORT	119-121
59.	15 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	122-123
60.	15 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	124-125
61.	CODE TARIFAIRE	126
62.	CODE DU 16 <sup>e</sup> AÉROPORT	127-129
63.	16 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	130-131
64.	16 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	132-133
65.	CODE TARIFAIRE	134
66.	CODE DU 17 <sup>e</sup> AÉROPORT	135-137
67.	17 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	138-139
68.	17 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	140-141
69.	CODE TARIFAIRE	142
70.	CODE DU 18 <sup>e</sup> AÉROPORT	143-145
71.	18 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	146-147
72.	18 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	148-149
73.	CODE TARIFAIRE	150
74.	CODE DU 19 <sup>e</sup> AÉROPORT	151-153
75.	19 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	154-155
76.	19 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	156-157
77.	CODE TARIFAIRE	158
78.	CODE DU 20 <sup>e</sup> AÉROPORT	159-161
79.	20 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	162-163
80.	20 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	164-165
81.	CODE TARIFAIRE	166
82.	CODE DU 21 <sup>e</sup> AÉROPORT	167-169
83.	21 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	170-171
84.	21 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	172-173
85.	CODE TARIFAIRE	174
86.	CODE DU 22 <sup>e</sup> AÉROPORT	175-177
87.	22 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	178-179
88.	22 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	180-181
89.	CODE TARIFAIRE	182
90.	CODE DU 23 <sup>e</sup> AÉROPORT	183-185
91.	23 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR EXPLOITANT	186-187
92.	23 <sup>e</sup> TRANSPORTEUR ANNONCÉ	188-189
93.	CODE TARIFAIRE	190

---

NUMÉRO DE ZONE	ÉLÉMENT DE DONNÉES	EMPLACEMENT DES DONNÉES
94.	CODE DU 24 <sup>e</sup> AÉROPORT	191-193
95.	NÉANT	194-195
96	VALEUR TOTALE DES BILLETS (\$ CAN)	196-200

---

## ANNEXE C : GLOSSAIRE

Certains termes utilisés dans ces instructions sont définis et expliqués ci-après dans le contexte de ces instructions. Ces définitions ne sont pas d'ordre général et elles visent uniquement à préciser des concepts de la présente enquête sur les passagers.

**Acheminement** : Transporteur indiqué pour chaque segment de vol selon le coupon dans un itinéraire et les points intermédiaires de correspondance (interligne et intraligne) dans l'ordre où se produit le déplacement des voyageurs de l'origine à la destination.

### **Billet** :

**Billet complémentaire** : Ensemble de deux billets ou plus délivrés simultanément à un passager lesquels constituent ensemble un seul titre de voyage pour un itinéraire simple avec billet.

**Billet de groupe** : Billet unique valable pour le transport d'au moins deux passagers payants sur le même itinéraire.

**Billet de remplacement** : Billet remplaçant un billet délivré antérieurement et inutilisé en partie ou en totalité.

**Billet électronique** : Enregistrement informatique d'un itinéraire avec billet pour un passager et du tarif qui est utilisé par la ligne aérienne et par le passager au lieu d'un billet imprimé ordinaire.

**Billet simple** : Billet de passager valable pour le transport d'un seul passager payant sur un itinéraire donné.

**Changement de gabarit** : Changement prévu d'un avion à un autre ou d'un avion d'une certaine taille à un avion d'une autre taille dans l'itinéraire d'un seul numéro de vol. Par exemple, un vol de Sydney à Los Angeles peut se faire de Sydney à Auckland dans un B767, et d'Auckland à Los Angeles, dans un B747. Aux fins de la déclaration pour l'enquête sur l'origine et la destination des passagers, le passager ayant un coupon SYD-LAX doit être déclaré en tant que passager SYD-AKL-LAX de sorte que le point de changement de gabarit soit inclus dans l'itinéraire déclaré.

### **Correspondance** :

**Correspondance interligne** : Fait pour un passager de passer d'un vol exploité par une ligne aérienne à un autre vol exploité par une autre ligne aérienne, avec ou sans escale, à un point intermédiaire dans un itinéraire.

**Correspondance intraligne** : Fait pour un passager de passer d'un vol à un autre vol à un point intermédiaire dans un itinéraire, lorsque les deux vols sont exploités par le même transporteur aérien.

**Coupon de vol prélevé (ou équivalent électronique)** : Coupon du billet d'un passager, bon pour un déplacement sur un vol simple, qui a soit été détaché par le transporteur aérien au moment de l'embarquement du passager, soit remis par le passager en échange d'une carte d'embarquement. L'équivalent électronique serait une preuve qu'un passager a voyagé sur un vol qui fait partie d'un itinéraire avec billet.

**Destination selon le billet** : Dernier point de l'itinéraire ou dernier point de débarquement du passager au terme du voyage. (Dans les itinéraires aller-retour, la destination et l'origine selon le billet sont les mêmes.)

**Échelle tarifaire** : Case « Réservé à l'usage de l'émetteur » sur le billet.

**Itinéraire** : Tous les points du trajet emprunté par un passager, à partir de l'origine, suivie par l'acheminement et se terminant par la destination, dans l'ordre indiqué sur le billet.

**Numéro du billet** : Numéro d'ordre d'un billet, soit le numéro à trois chiffres du transporteur et un numéro de document à dix chiffres. Le chiffre de contrôle est exclu. Pour ce qui est de repérer les billets se terminant par zéro pour les inclure dans l'échantillon de l'enquête, il faut prendre le dixième chiffre du numéro du document. Le numéro du billet s'appelle également numéro de contrôle de document ou numéro de formulaire et de série.

**Origine selon le billet** : Premier point de l'itinéraire et premier point d'embarquement du passager.

**Passager payant** : Personne qu'un transporteur aérien transporte moyennant une rémunération commerciale. Cette définition **comprend** par exemple : (i) les passagers qui voyagent parce qu'elles ont répondu à des offres promotionnelles (« deux pour un ») ou qu'elles participent à un programme de fidélité (« grands voyageurs ») disponibles publiquement; (ii) les passagers dont le voyage constitue une compensation pour un embarquement refusé; (iii) les passagers qui voyagent moyennant des rabais consentis à des sociétés; (iv) les passagers qui voyagent à tarif préférentiel (fonctionnaires, militaires, matelots, jeunes, étudiants). Cette définition **exclut** par exemple : (i) les personnes qui voyagent gratuitement; (ii) les personnes qui voyagent à un tarif ou moyennant un rabais offert aux employés des transporteurs aériens ou de leurs agents ou seulement en service commandé pour le transporteur; (iii) les bébés qui n'occupent pas un siège.

**Point** :

**Point** : Ville ou aéroport (y compris les héliports).

**Point intermédiaire** : Tout point d'un itinéraire autre que l'origine ou la destination où un passager fait une correspondance interligne ou intraligne.

**Segment de surface** : Transport terrestre (autobus, train, bateau) qui est inclus dans l'itinéraire aérien figurant sur le billet et dans la valeur totale du billet.

**Service régulier** : Exploitation d'un vol de façon régulière selon un horaire publié et offert au public à court préavis.

---

## **Transporteur**

**Transporteur annoncé :** Ligne aérienne dont le code et le numéro de vol figurent sur le coupon de vol ou dans l'itinéraire avec billet.

**Transporteur déclarant :** Transporteur qui, sur un itinéraire donné, a prélevé les coupons de vol à déclarer et a enregistré l'itinéraire pour l'inclure dans un rapport de données aux fins de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers.

**Transporteur exploitant :** Transporteur aérien qui a effectivement fait le vol annoncé. Le transporteur exploitant peut annoncer son propre vol et autoriser une autre ligne aérienne à annoncer également le même vol. Dans certaines situations, l'exploitant avec qui les codes sont partagés n'annonce pas le service sous son propre nom et il ne fait que des vols pour la ligne aérienne annonçant le service.

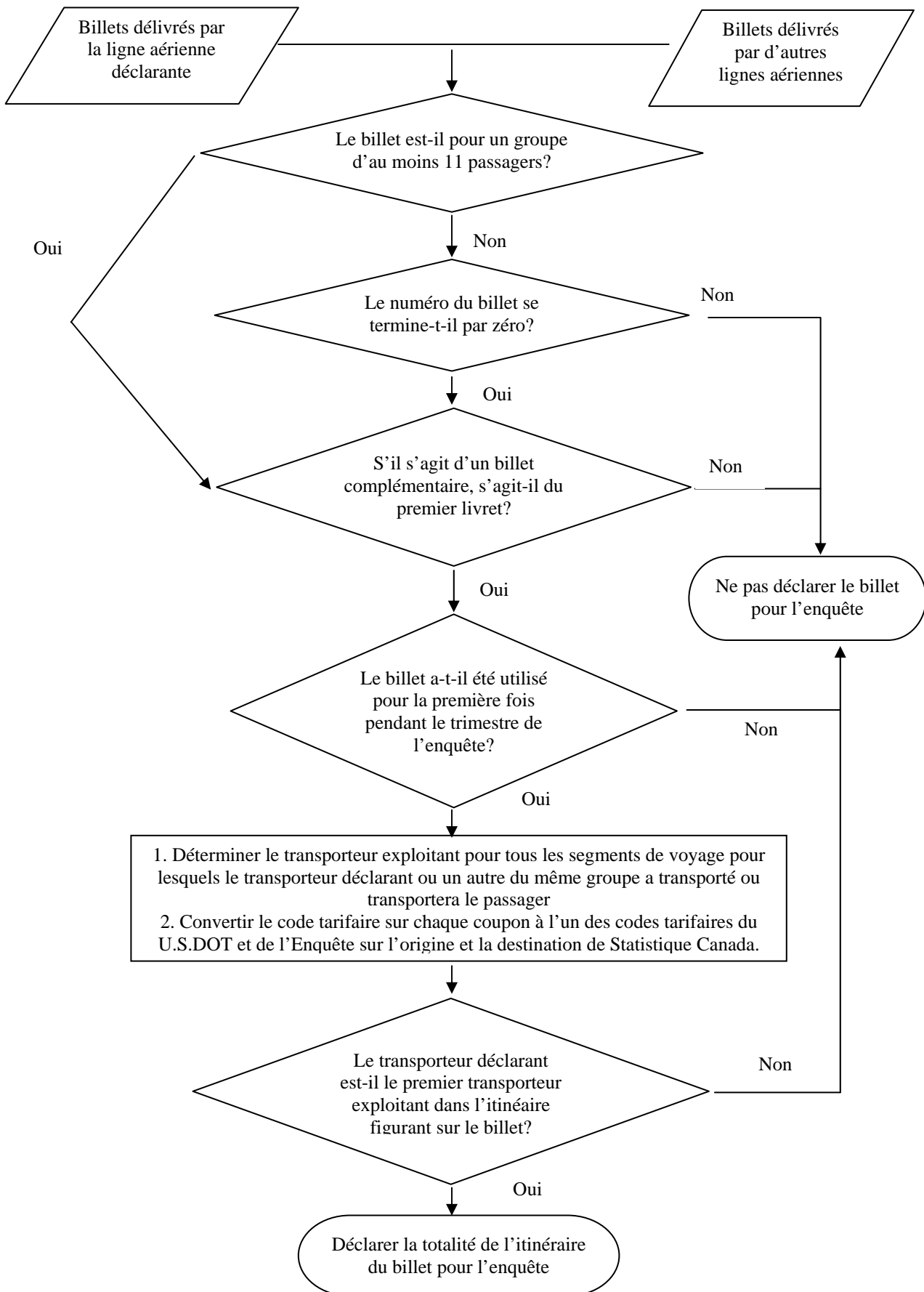
**Transporteur participant :** Transporteur visé par les présentes instructions sur la collecte et la déclaration des données d'enquête et qui est tenu de produire au Centre des statistiques de l'aviation des déclarations sur l'origine et la destination.

**Transporteur :** Tout transporteur aérien régulier, canadien ou étranger, apparaissant sur le coupon pour un segment de vol dans un itinéraire avec billet, y compris les transporteurs par hélicoptère et par taxi aérien.

**Voyage sans billet :** Cas du passager qui voyage sans billet imprimé ordinaire. Un reçu de paiement et un itinéraire est remis au passager. Un enregistrement électronique de l'itinéraire et du tarif du passager est conservé dans le système informatique des ventes de la ligne aérienne.



**ANNEXE D : RÉSUMÉ DE LA LOGIQUE DE SÉLECTION DE L'ÉCHANTILLON**



---

**ANNEXE E : CODES DU U.S. CODES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION ET DE L'ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DE STATISTIQUE CANADA POUR LA DÉCLARATION DES DONNÉES TARIFAIRES DANS L'ENREGISTREMENT DE L'ITINÉRAIRE**

Sept codes d'un seul caractère, établis par le U.S. Office of Airline Information, doivent servir à présenter l'information tarifaire dans l'Enquête sur l'origine et la destination. Ces codes sont conçus pour indiquer les tarifs sans restriction (complets) et avec restrictions (réduits) pour la première classe, la classe affaires et la classe économique; il y a un dernier code pour un tarif inconnu. Les codes de déclaration des tarifs pour l'Enquête sur l'origine et la destination sont les suivants :

- F - Première classe sans restriction
- G - Première classe avec restrictions
- C - Classe affaires sans restriction
- D - Classe affaires avec restrictions
- Y - Classe économique sans restriction
- X - Classe économique avec restrictions

U - Inconnu (Indiquer cette catégorie tarifaire lorsqu'un code tarifaire n'est pas indiqué sur le coupon d'un billet ou s'il est impossible de lire le code tarifaire, ou encore si les codes tarifaires de deux transporteurs ou plus sont réunis dans un seul coupon.)

On entend par « sans restriction » tous les tarifs ne comportant pas de restrictions autres que le moment de la journée, comme les tarifs de nuit et des heures creuses. Ces catégories comprennent tous les tarifs « complets » ou « de classe supérieure » (F, C, P, W, Y, J, R), plus tous les autres tarifs des heures creuses sans restriction (FN, YN, CN, et KN) et les tarifs « économiques » (K).

On entend par « avec restrictions » tous les tarifs assujettis à des restrictions importantes, comme l'achat préalable, un séjour minimal ou maximal, une pénalité de remboursement, l'adhésion à un groupe donné (forces armées, groupes de jeunes, clergé), un forfait d'excursion et des caractéristiques semblables.