

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

(ÉTAT 3 (I, II))

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

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	Utilisation d'un échantillon de 10 %	4
3.2	Utilisation d'un échantillon de 100 %	4
4.	Conversion de l'itinéraire avec billet au format exigé dans les cas de double transporteur ...	5
5.	Identification du transporteur déclarant	6
6.	Renseignements à déclarer pour l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens	6
6.1	Nombre de passagers	6
6.2	Transporteur – Données sur l'acheminement	6
6.3	Valeur totale du billet (taxes comprises) en dollars canadiens	7
7.	Compilation des données enregistrées	8
8.	Sources des données pour la présentation de l'information.....	8
9.	Exposé des procédures	9
10.	Présentation des rapports	9
10.1	Présentation des données par transfert électronique de fichiers	9
10.2	Présentation des données sur disque compact	9
11.	Conservation des enregistrements.....	10
Annexe A :	Transporteurs aériens canadiens participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens	11
Annexe B :	Cliché d'enregistrement pour l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens.....	12
Annexe C :	Glossaire	15
Annexe D :	Résumé de la logique de sélection de l'échantillon	19
Annexe E :	Codes de l'United States 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	20

1. Introduction

L'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens est menée de façon ininterrompue par tous les transporteurs aériens canadiens des niveaux de déclaration I et II¹ qui, au cours de chacune des deux années précédant l'année de déclaration, ont transporté au moins 600 000 passagers payants sur des vols réguliers dans des aéronefs à voilure fixe. Le Centre des statistiques de l'aviation (CSA) de Statistique Canada recueille les données en vertu de la *Loi sur la statistique*, LRC 1985, chapitre S19, et de l'article 50 de la *Loi sur les transports au Canada* aux fins statistiques de Statistique Canada et de Transports Canada.

L'enquête porte sur les voyages faits par des passagers payants en totalité ou en partie sur des vols réguliers intérieurs et/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). 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. Les transporteurs qui déclarent un échantillon de 10 % de leurs itinéraires doivent déclarer seulement les billets dont le numéro se termine par zéro.

Le présent document expose les exigences de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens, 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 aériens comprend tous les voyages par les passagers payants qui se déplacent en totalité ou en partie sur des vols intérieurs ou internationaux exploités par les transporteurs participants. Tous 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 en vertu desquels le transporteur a fait voyager un passager. L'enregistrement de vente du billet électronique peut être la source des données. Les données sur l'itinéraire figurant sur le billet du passager devant être déclarées dans l'enquête peuvent être saisies à partir du premier coupon de vol. Il n'est pas nécessaire d'attendre qu'un voyage soit terminé pour déclarer les données de l'itinéraire figurant sur le billet. Les coupons d'un ensemble de billets complémentaires² sont considérés comme

¹ Voir les définitions de « niveau de déclaration du transporteur » dans le glossaire à l'annexe C.

² Voir la définition de « billet complémentaire » dans le glossaire à l'annexe C.

un seul itinéraire selon le numéro du billet principal (ou premier billet) 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 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

3.1 Utilisation d'un échantillon de 10 %

Dans le cas où les données de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens représentent un échantillon de 10 % des billets en vertu desquels un transporteur participant a transporté des passagers sur au moins un segment du voyage figurant sur le billet, chaque ligne aérienne participante doit examiner 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 d'échantillonnage 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). Dans le cas des billets complémentaires, le numéro de série du premier groupe de billets détermine l'obligation de déclaration de tout l'ensemble complémentaire.
3. Les billets de groupe comportant au plus dix passagers dont le numéro de série se termine par le chiffre zéro (non le chiffre de contrôle).

3.2 Utilisation d'un échantillon de 100 %

Pour améliorer l'exactitude de l'échantillon ou prévenir l'effet de distorsion, le Centre des statistiques de l'aviation peut obliger un transporteur à utiliser un échantillon de 100 %.

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 de 100 %. Dans ce cas, il faut obtenir l'autorisation préalable 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.

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

Le Centre des statistiques de l'aviation 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.

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 participant³ dans un voyage de présenter l'information pour l'enquête puisqu'il est 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 aériens

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). Il convient de souligner 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 billet 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 passagers⁴. Si un transporteur aérien déclarant, utilisant la méthode de l'échantillon de 10 %, a délivré des billets valables pour plus de dix passagers, le nombre de passagers associés à ces billets est divisé par dix et le résultat est arrondi au chiffre entier le plus proche. (Les transporteurs déclarant un échantillon de 10 % peuvent communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation au sujet d'autres méthodes possibles de déclaration des billets pour plus de 10 passagers.)

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 outre, pour chaque segment de l'itinéraire, la ligne aérienne déclarante doit indiquer 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

³ La liste des transporteurs participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens figure à l'annexe A.

⁴ Voir la définition de « passager payant » dans le glossaire à l'annexe C.

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 de codes n'est pas l'exploitant et qui ne sont pas annoncés pour la ligne aérienne déclarante ou l'un de ses partenaires en raison d'un partage de codes, le transporteur exploitant doit être le même que le transporteur annoncé. Voici les éléments de données à déclarer qui représentent les données sur l'acheminement par le transporteur :

1. Code d'emplacement IATA pour l'**aéroport d'origine** du segment, c.-à-d. l'aéroport où le passager s'est embarqué.
2. Code de transporteur 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 de transporteur IATA pour la **ligne aérienne annoncée**, ou la ligne aérienne figurant sur le coupon de vol. Il ne s'agit pas nécessairement de la ligne aérienne qui a délivré le billet.
4. Code tarifaire. Il s'agit du code tarifaire d'un caractère proposé par l'United States Department of Transportation (US DOT). Les codes tarifaires des transporteurs aériens doivent être remplacés par ces codes (voir la liste des codes à l'annexe E).
5. Code d'emplacement 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. Si un transport de surface est indiqué dans l'itinéraire, utiliser le code « -- » (double tiret). 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 (taxes comprises) en dollars canadiens

Il s'agit de la valeur totale indiquée pour le billet, en dollars. Le montant doit être déclaré en dollars canadiens.

Les transporteurs déclarants qui utilisent la méthode de l'échantillon de 10 % doivent diviser la valeur totale du billet par le nombre de passagers déclarés si le nombre de passagers figurant sur le billet se situe entre 2 et 10. 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 de l'instruction précédente de diviser 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 reçue 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.

C'est 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 est tenu de trier les données enregistrées en ordre alphabétique d'après l'itinéraire, c.-à-d. d'après l'origine selon le billet, l'acheminement complet (y compris le code tarifaire) et la destination selon le billet. Toutes les données identiques doivent ensuite être rassemblées en un seul enregistrement sommaire chaque trimestre.

Le nombre de passagers figurant dans les enregistrements sommaires doit être la somme de tous les passagers de la totalité des enregistrements identiques individuels combinés. La somme des tarifs doit également être établie en conséquence.

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 aériens doivent avoir recours à toutes les sources possibles d'information nécessaires pour présenter des données complètes et exactes sur l'itinéraire.

Si un billet 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 enregistrements de numéros 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 un billet électronique fait partie d'un billet délivré par une autre ligne aérienne, 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 une alliance de marketing qui comprend un transporteur aérien canadien, le transporteur déclarant doit alors obtenir auprès du transporteur qui a délivré le billet tous 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 aériens 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 des statistiques de l'aviation 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 des rapports

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 données doivent être créées en format texte et être présentées dans l'un ou l'autre des formats suivants :

- Service de transfert électronique de fichiers de Statistique Canada
- Disque compact

10.1 Présentation des données par transfert électronique de fichiers

Statistique Canada a mis en place un Service de transfert électronique de fichiers (TEF), qui permet à des organismes à l'extérieur de Statistique Canada d'échanger des fichiers électroniques de manière sécuritaire par Internet.

Si les données de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens sont fournies par transfert électronique de fichiers, prière de se reporter aux instructions détaillées à l'intention des utilisateurs qui figurent dans le document distinct ci-joint intitulé « Service de transfert électronique de fichiers de Statistique Canada : Guide de l'utilisateur externe ».

Les transporteurs qui choisissent d'utiliser le Service de transfert électronique de fichiers doivent communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation afin que les autorisations et les comptes d'utilisateur appropriés puissent être établis.

10.2 Présentation des données sur disque compact

Dans le cas où les données de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens sont présentées sur disque compact, chaque fichier figurant sur le disque doit être protégé par un mot de passe, et chaque disque doit porter une étiquette sur laquelle figurent les renseignements suivants :

« l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens »
Code du transporteur
Période de déclaration (AAT)
Nom et numéro de téléphone de la personne-ressource du transporteur déclarant

Envoyer les disques compacts à l'adresse suivante :

Centre des statistiques de l'aviation
Division des transports
Statistique Canada
Pièce 1506, immeuble Principal
150, promenade Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

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

Les mots de passe des différents fichiers doivent être communiqués directement au gestionnaire de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens.

11. Conservation des enregistrements

Chaque ligne aérienne participante est tenue 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 des passagers aériens. 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 enregistrements stockés.

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

Transporteur aérien	Code IATA
Air Canada	AC
Jazz Aviation LP	QK
Air Transat	TS
Porter Airlines Inc.	PD
WestJet	WS

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

Division des transports

Passagers payants – relevé de l'origine et la destination – État 3 (I, II)

Renseignements généraux	
Ces renseignements sont recueillis en vertu de la <i>Loi sur la statistique</i> , Lois révisées du Canada, 1985, chapitre S-19.	
EN VERTU DE CETTE LOI, IL EST OBLIGATOIRE DE REMPLIR LE PRÉSENT QUESTIONNAIRE.	
Objet de l'enquête – L'objet de cette enquête est de fournir des estimations, par paire de villes, des passagers aériens voyageant sur des vols commerciaux réguliers. Votre information pourrait être utilisée par Statistique Canada à d'autres fins statistiques ou de recherche. Confidentialité – La loi interdit à Statistique Canada de divulguer toute information recueillie qui pourrait dévoiler l'identité d'une personne, d'une entreprise ou d'un organisme sans leur permission ou sans en être autorisé par la loi. Statistique Canada utilisera les données de cette enquête à des fins statistiques. Divulgateion des renseignements transmis par télécopieur ou courriel – Statistique Canada tient à vous avertir que la transmission des renseignements par télécopieur ou courriel peut poser un risque de divulgation. Toutefois, dès la réception de votre document, Statistique Canada garantit la protection de tous les renseignements recueillis en vertu de la <i>Loi sur la statistique</i>. Couplages d'enregistrements - Dans le but d'améliorer les données de la présente enquête, Statistique Canada pourrait combiner les renseignements de cette enquête avec ceux provenant d'autres enquêtes ou de données administratives.	Ententes de partage de données – Afin de réduire le fardeau des répondants, Statistique Canada a conclu des ententes de partage de données, en vertu de l'article 12 de la <i>Loi sur la statistique</i>, avec Transports Canada et l'Office des transports du Canada. Statistique Canada communiquera les données de la présente enquête seulement aux organisations ayant démontré qu'elles avaient besoin de les utiliser. En vertu de l'article 12 de la <i>Loi sur la statistique</i>, les répondants peuvent s'opposer au partage des données avec les autres organisations. Cependant, comme Transports Canada possède l'autorisation légale de recueillir ces données sur une base obligatoire en vertu de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> et du <i>Règlement sur les renseignements relatifs au transport</i>, les répondants n'ont pas le droit de s'opposer au partage des données. Cependant, les répondants peuvent refuser de partager leurs données avec l'Office des transports du Canada en écrivant une lettre d'objection au statisticien en chef et en la retournant avec le questionnaire rempli. En vertu des dispositions de l'entente de l'article 12, l'Office des transports du Canada a accepté de garder les données confidentielles et de les utiliser uniquement à des fins statistiques.
Veuillez retourner le questionnaire dans les 30 jours suivant la période de référence.	

NUMÉRO DE LA ZONE	ÉLÉMENT DE DONNÉES	EMPLACEMENT DES DONNÉES
1.	NOMBRE DE PASSAGERS	1-6
2.	CODE DU 1 ^{er} AÉROPORT	7-9
3.	1 ^{er} TRANSPORTEUR EXPLOITANT	10-11
4.	1 ^{er} TRANSPORTEUR ANNONCÉ	12-13
5.	CODE TARIFAIRE	14
6.	CODE DU 2 ^e AÉROPORT	15-17
7.	2 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	18-19
8.	2 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	20-21
9.	CODE TARIFAIRE	22
10.	CODE DU 3 ^e AÉROPORT	23-25
11.	3 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	26-27
12.	3 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	28-29
13.	CODE TARIFAIRE	30
14.	CODE DU 4 ^e AÉROPORT	31-33
15.	4 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	34-35
16.	4 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	36-37
17.	CODE TARIFAIRE	38
18.	CODE DU 5 ^e AÉROPORT	39-41
19.	5 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	42-43
20.	5 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	44-45
21.	CODE TARIFAIRE	46
22.	CODE DU 6 ^e AÉROPORT	47-49
23.	6 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	50-51
24.	6 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	52-53
25.	CODE TARIFAIRE	54
26.	CODE DU 7 ^e AÉROPORT	55-57
27.	7 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	58-59
28.	7 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	60-61
29.	CODE TARIFAIRE	62
30.	CODE DU 8 ^e AÉROPORT	63-65
31.	8 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	66-67
32.	8 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	68-69
33.	CODE TARIFAIRE	70
34.	CODE DU 9 ^e AÉROPORT	71-73
35.	9 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	74-75
36.	9 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	76-77
37.	CODE TARIFAIRE	78
38.	CODE DU 10 ^e AÉROPORT	79-81
39.	10 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	82-83
40.	10 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	84-85
41.	CODE TARIFAIRE	86
42.	CODE DU 11 ^e AÉROPORT	87-89
43.	11 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	90-91
44.	11 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	92-93
45.	CODE TARIFAIRE	94
46.	CODE DU 12 ^e AÉROPORT	95-97
47.	12 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	98-99
48.	12 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	100-101
49.	CODE TARIFAIRE	102
50.	CODE DU 13 ^e AÉROPORT	103-105
51.	13 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	106-107
52.	13 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	108-109
53.	CODE TARIFAIRE	110
54.	CODE DU 14 ^e AÉROPORT	111-113
55.	14 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	114-115
56.	14 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	116-117
57.	CODE TARIFAIRE	118
58.	CODE DU 15 ^e AÉROPORT	119-121
59.	15 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	122-123
60.	15 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	124-125

61.	CODE TARIFAIRE	126
62.	CODE DU 16 ^e AÉROPORT	127-129
63.	16 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	130-131
64.	16 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	132-133
65.	CODE TARIFAIRE	134
66.	CODE DU 17 ^e AÉROPORT	135-137
67.	17 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	138-139
68.	17 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	140-141
69.	CODE TARIFAIRE	142
70.	CODE DU 18 ^e AÉROPORT	143-145
71.	18 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	146-147
72.	18 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	148-149
73.	CODE TARIFAIRE	150
74.	CODE DU 19 ^e AÉROPORT	151-153
75.	19 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	154-155
76.	19 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	156-157
77.	CODE TARIFAIRE	158
78.	CODE DU 20 ^e AÉROPORT	159-161
79.	20 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	162-163
80.	20 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	164-165
81.	CODE TARIFAIRE	166
82.	CODE DU 21 ^e AÉROPORT	167-169
83.	21 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	170-171
84.	21 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	172-173
85.	CODE TARIFAIRE	174
86.	CODE DU 22 ^e AÉROPORT	175-177
87.	22 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	178-179
88.	22 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	180-181
89.	CODE TARIFAIRE	182
90.	CODE DU 23 ^e AÉROPORT	183-185
91.	23 ^e TRANSPORTEUR EXPLOITANT	186-187
92.	23 ^e TRANSPORTEUR ANNONCÉ	188-189
93.	CODE TARIFAIRE	190
94.	CODE DU 24 ^e AÉROPORT	191-193
95.	VIDE	194-195
96.	VALEUR TOTALE DES BILLETS (\$ CAN)	196-200

ANNEXE C : GLOSSAIRE

Certains termes utilisés dans les présentes instructions sont définis et expliqués dans le glossaire dans le contexte de ces instructions seulement. 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.

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 aériens, 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 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 le même transporteur aérien exploite les deux vols.

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 allers-retours, la destination et l'origine selon le billet sont les mêmes.)

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.

Niveau de déclaration du transporteur (définitions de 2010) :

Niveau I : Tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année civile ayant précédé immédiatement l'année de déclaration, a transporté 2 millions de passagers payants ou plus, ou 400 000 tonnes métriques de fret ou plus.

Niveau II : Tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année civile ayant précédé immédiatement l'année de déclaration, a transporté 100 000 passagers payants ou plus, mais moins de 2 millions, ou 50 000 tonnes métriques de fret ou plus, mais moins de 400 000.

Niveau III : Tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I ou II qui a réalisé, au cours de l'année civile ayant précédé immédiatement l'année de déclaration, des recettes brutes de 2 millions de dollars ou plus pour la fourniture de services aériens pour lesquels il est titulaire d'un permis.

Niveau IV : Tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II ou III qui a réalisé, au cours de l'année civile ayant précédé immédiatement l'année de déclaration, des recettes brutes de moins de 2 millions de dollars pour la fourniture de services aériens pour lesquels il est titulaire d'un permis.

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'ils ont répondu à des offres promotionnelles (« deux pour un ») ou qu'ils 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, matelots, militaires, 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; (iii) les employés d'un transporteur aérien qui voyagent en service commandé pour le transporteur; (iv) 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 : Tout transporteur aérien régulier, canadien ou étranger, figurant sur le coupon pour un segment de vol dans un itinéraire avec billet, y compris les transporteurs par hélicoptère et par taxi aérien.

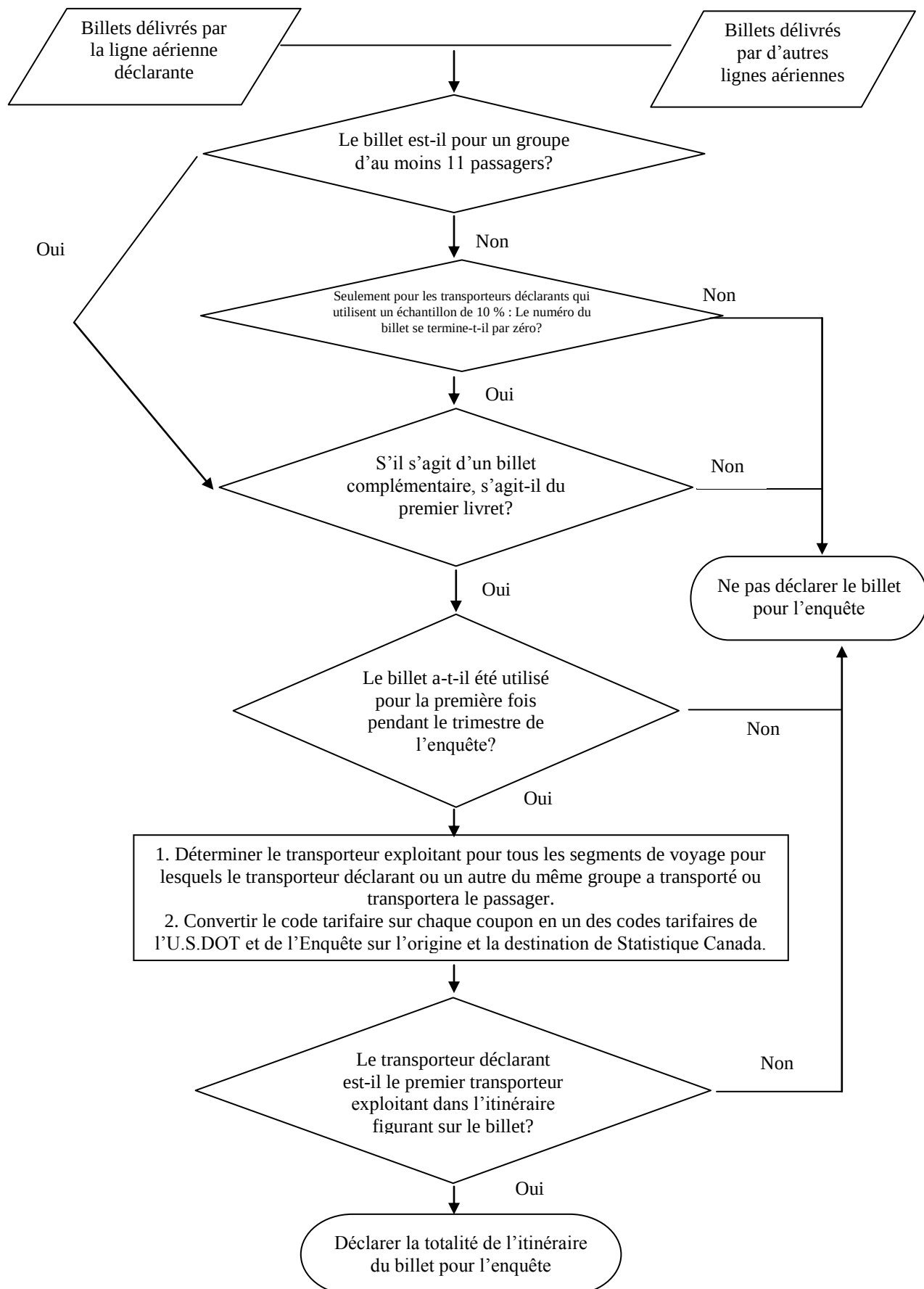
Transporteur annoncé : Ligne aérienne dont le code et le numéro de vol figurent sur le coupon de vol ou dans l'itinéraire avec billet.

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

Transporteur exploitant : Transporteur aérien qui a effectivement fait le vol annoncé. Le transporteur exploitant peut annoncer son propre vol tout en autorisant une autre ligne aérienne à annoncer 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 auprès du Centre des statistiques de l'aviation des déclarations sur l'origine et la destination.

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



**ANNEXE E :
CODES DE L'U.S. 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 l'U.S. DOT, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, doivent servir à présenter l'information tarifaire dans l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens. 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 des passagers aériens 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), auxquels s'ajoutent 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.