

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

**AÉROPORT RÉGIONAL DU TÉMISCAMINGUE
L'ÉTABLISSEMENT D'UN SERVICE AÉRIEN
RÉGULIER A TAUX UNITAIRE**

CANQ
TR
TPM
TMAF
124

476380

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

AÉROPORT RÉGIONAL DU TÉMISCAMINGUE
L'ÉTABLISSEMENT D'UN SERVICE AÉRIEN
RÉGULIER A TAUX UNITAIRE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

ÉTUDE DE POSSIBILITÉ

MARS 1988

CANQ

TR

TPM

TMAF

124



Titre et sous-titre du rapport Aéroport régional du Témiscamingue				N° du rapport Transports Québec RTQ-88-11			
L'établissement d'un service aérien régulier				Rapport d'étape <input type="checkbox"/>		An Mois Jour	
à taux unitaire. Etude de possibilité.				Rapport final <input checked="" type="checkbox"/>		8, 8 0, 3 2, 4	
Auteur(s) du rapport Ralph Plourde				Date du début d'étude		Date de fin d'étude	
				8, 8 1, 0 0, 1		8, 8 0, 3 2, 4	
				Coût de l'étude			
Etude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Service du transport aérien Ministère des Transports 700 est, boul. St-Cyrille, 22e étage Québec, G1R 5H1				Etude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)			
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Etablir la clientèle potentielle de la région du Témiscamingue pour un service aérien régulier à taux unitaire, proposer et évaluer divers scénarios reliés à un service aérien éventuel.							
Résumé du rapport <p>Un aéroport est présentement en construction à St-Bruno-de-Guigues au Témiscamingue. Cette infrastructure ne sera pleinement utile aux gens de la région que dans la mesure où ils auront accès à un service aérien régulier à taux unitaire.</p> <p>L'étude fait l'évaluation des possibilités de l'établissement d'un service aérien à taux unitaire à cet aéroport, propose et évalue divers scénarios de service aérien. Dans un premier temps, la clientèle potentielle pour ce service est évaluée par le biais d'un sondage soumis aux gens d'affaires de la région et par l'utilisation d'une formule comportant plusieurs facteurs. Dans un deuxième temps, les déplacements éventuels sont présentés selon une grille origine-destination. Enfin, après avoir déterminé l'appareil-type et la fréquence du service aérien sur la base des données de trafic, l'étude évalue divers scénarios de dessertes aériennes en tenant compte que l'aéroport du Témiscamingue ne serait qu'une escale à l'intérieur d'un réseau. Suite à cette étude, les intervenants de la région du Témiscamingue sont en mesure de négocier l'établissement d'un service aérien régulier auprès de transporteurs aériens.</p>							
Nbre de pages 19	Nbre de photos Annexe A Annexe B	Nbre de figures 2	Nbre de tableaux 3	Nbre de références bibliographiques	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais	Autre (spécifier)	
Mots-clés Aéroport, Témiscamingue, service aérien, taux unitaire, sondage, enquête, questionnaire				Autorisation de diffusion <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite			
				Signature du directeur général <i>Ralph Plourde</i>		Date 8, 8 0, 4 0, 5	

RECHERCHE, INFORMATIQUE ET RÉDACTION

Ralph Plourde, agent de recherche, Service du transport aérien

COORDINATION

Jean-Guy Morel, chef du Service du transport aérien

SECRETARIAT

Linda Aderholdt, sténo-dactylo, Service du transport aérien

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
2. LE MARCHÉ POTENTIEL POUR UN SERVICE AÉRIEN RÉGULIER .	2
2.1 Le contexte.....	2
2.2 Méthodologie du sondage.....	3
2.3 L'évaluation de la clientèle	6
2.4 Les résultats de l'analyse origine-destination ..	9
3. LES CARACTÉRISTIQUES D'UN ÉVENTUEL SERVICE AÉRIEN RÉGULIER	
3.1 Le choix de l'appareil-type.....	11
3.2 L'appartenance du Témiscamingue à un réseau aérien articulé.....	15
4. CONCLUSION	19
5. ANNEXES	
Annexe A - Questionnaire du sondage	
Annexe B - Résultats bruts aux réponses du sondage (90 répondants)	

1. INTRODUCTION

Un aéroport est présentement en construction à St-Bruno-de-Guigues. Cet aéroport, situé à quelques kilomètres au nord de Ville-Marie, doit répondre aux besoins de la population du Témiscamingue. Cette infrastructure ne sera pleinement utile aux gens de la région que dans la mesure où ils auront accès à un service aérien régulier à taux unitaire. Ce rapport fait l'évaluation des possibilités de l'établissement d'un service aérien à taux unitaire à cet aéroport et évalue divers scénarios reliés à la mise sur pied éventuelle d'un service aérien régulier à taux unitaire.

2. LE MARCHÉ POTENTIEL POUR UN SERVICE AÉRIEN RÉGULIER

2.1 Le contexte

A la fin de 1979, le ministère des Transports du Québec recevait d'un groupe de représentants de la région du Témiscamingue une demande d'aide pour l'implantation d'un aéroport sur ce territoire.

En même temps, la Direction du transport aérien amorçait une série d'études d'ensemble portant, entre autres, sur la distribution géographique des aéroports au Québec et sur l'identification des zones jugées déficientes quant à la disponibilité d'infrastructures de transport aérien. Parmi les zones déficientes identifiées, le Témiscamingue apparaissait au premier rang en raison de l'absence d'une infrastructure aéroportuaire, de l'importance des populations en place et des distances routières importantes devant être franchies afin d'avoir accès à un service aérien à taux unitaire ou de nolissement.

En septembre 1983, la Direction du transport aérien terminait la rédaction d'une étude d'opportunité pour un éventuel aéroport dans la région du Témiscamingue⁽¹⁾. En février 1984, le Gouvernement du Québec donnait son accord au projet de construction d'un aéroport régional pour le territoire du Témiscamingue. Cet aéroport serait doté, entre autres, d'une

(1) L'implantation d'un aéroport dans la région du Témiscamingue. Etude d'opportunité. Ralph Plourde, Direction du transport aérien, ministère des Transports du Québec, 1983, 42 pages.

piste asphaltée de 4 500 pieds, d'une voie de circulation donnant accès à une aérogare et d'un radiophare non-directionnel (NDB) qui permettrait une approche de non-précision aux instruments. Enfin, les travaux de construction de l'aéroport débutèrent à l'été 1987; la fin de ceux-ci et l'ouverture de l'aéroport sont prévues pour l'automne 1988.

La Corporation de développement économique du Témiscamingue (CDET) est présente dans le dossier de l'aéroport régional du Témiscamingue depuis les débuts du projet. C'est d'ailleurs sous son égide et celle de la Municipalité régionale de comté du Témiscamingue que se sont faites les premières représentations auprès du MTQ pour l'obtention d'un aéroport. Maintenant que le projet est en voie de réalisation, la CDET poursuit son travail de promotion; elle tient à ce que l'aéroport soit desservi par un transporteur aérien offrant un service régulier à taux unitaire.

A cette fin, la Corporation de développement économique du Témiscamingue est intervenue auprès du Service du transport aérien dans le but d'obtenir une aide technique. Au moment d'une rencontre à Ville-Marie le 30 septembre 1987, il fut convenu que le Service du transport aérien effectuerait, avec l'aide de la CDET, une étude en vue d'évaluer le marché potentiel de la région pour un éventuel service aérien. Par la suite, il la conseillerait dans ses efforts auprès des transporteurs aériens pour obtenir ledit service.

2.2 Méthodologie du sondage

Il fut décidé d'évaluer le marché potentiel de la région par le biais d'un sondage postal auprès des institutions et

des organismes publics, des entreprises de fabrication et des commerces situés sur le territoire de la MRC du Témiscamingue. Cette méthodologie a été retenue parce que le sondage postal permet d'obtenir des informations nombreuses, variées et fiables dans des laps de temps relativement courts, soit environ 1 mois. Par ailleurs, le sondage a été limité aux organismes publics, aux entreprises de fabrication et de service et aux commerces parce que dans le domaine du transport aérien au Canada et au Québec, il est admis que de 70% à 80% des passagers sont constitués de gens d'affaires. Il n'était donc pas intéressant de s'adresser à la population en général.

Le questionnaire du sondage dont une copie se retrouve en annexe "A" comportait 11 questions réparties en deux sections, à savoir une première partie dont l'objectif était d'obtenir des renseignements qualitatifs et quantitatifs à propos du répondant et une seconde axée sur l'estimation des besoins de transport. Les questions du sondage étaient structurées de façon à connaître les destinations finales des répondants au moment de leurs voyages d'affaires, mais aussi de façon à obtenir l'origine géographique des personnes venant de l'extérieur de la région et rendant visite aux répondants durant l'année. D'autres questions permettaient enfin de quantifier les voyages et le nombre de personnes impliquées. Ainsi, il s'avère possible en bout de compte de quantifier les besoins de transport en termes de déplacements/personne.

Aussi, afin d'éviter au maximum une surenchère quant aux voyages aériens éventuels, le questionnaire ne faisait mention que de besoins en transport et non pas de besoins en transport aérien. Ce n'est qu'au moment de l'interprétation des résultats qu'une évaluation a été faite au niveau des besoins en transport aérien.

L'identification des répondants éventuels au sondage a été déterminée conjointement par le Service du transport aérien et la CDET à l'aide de divers répertoires. Un total de 221 répondants furent retenus et chacun reçut un questionnaire durant la première semaine du mois de novembre 1987. Les derniers questionnaires complétés furent reçus le 16 décembre 1987. Cent trente-trois (133) questionnaires furent complétés par les répondants pour un taux de réponse de 60,2%. On peut considérer ce taux comme excellent pour un sondage postal.

Par après, il fut décidé de ne considérer pour analyse que les questionnaires dont les répondants avaient affirmé (question 4 du questionnaire) être appelés à effectuer des voyages d'affaires à l'extérieur de la région de l'Abitibi-Témiscamingue et les questionnaires dont les répondants avaient déclaré être (question 3 du sondage) à 30 minutes et moins de temps de route de l'aéroport. A ce moment, 90 questionnaires ont été retenus pour un taux de réponse corrigé de 40,7%.

Les marges d'erreur que l'on peut appliquer aux résultats sont fonction des valeurs obtenues et du nombre de répondants pour chaque question. Ainsi, pour un niveau de confiance de 95%, le taux d'erreur que l'on peut appliquer aux différents résultats varie entre 4% et 13% si le nombre de répondants est inférieur à 100. Compte tenu du nombre de répondants retenus, ces marges d'erreur sont considérées comme faibles.

Il n'est pas de notre intention de décrire et de commenter les résultats de chacune des questions. L'objet de la présente partie de ce rapport est plutôt d'évaluer le marché potentiel pour un éventuel service aérien régulier à l'aéroport du Témis-

camingue. A tout événement, les résultats bruts de chacune des questions sont présentés en annexe "B" pour consultation.

2.3 L'évaluation de la clientèle

Sur la base des réponses fournies au sondage, il demeure possible d'évaluer la clientèle potentielle d'un service aérien régulier à partir ou à destination de l'aéroport régional du Témiscamingue. Les composantes et les valeurs qui entrent dans le calcul du trafic sont les suivantes:

Le nombre de déplacements: (DÉD = 633) (DÉO = 604)	Ce nombre est égal à 633 voyages d'affaires par année qui originent du territoire de la MRC du Témiscamingue (DÉD). Par ailleurs, il y a 604 déplacements d'affaires par année qui originent de l'extérieur (DÉO). Ces nombres ont été obtenus à partir des réponses aux questions 6 et 9 du sondage. Le point milieu de chaque classe a été utilisé pour calculer le nombre total de déplacements. En ce qui concerne la catégorie "10 et plus", le chiffre 10 a été utilisé. Il faut multiplier chacun des deux nombres (DÉD et DÉO) par 2 pour établir le nombre total de voyages.
----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Le nombre moyen de personnes impliquées par déplacement:

(PiD = 1.52)

(PiO = 1.49)

Les besoins en transport:

(B = 149)

Le pourcentage d'utilisation du service aérien:

(U = 30% à 50%)

Ce nombre est égal à 1.52 personne pour les déplacements qui ont l'extérieur du territoire-cible comme point de départ et à 1.49 personne pour les déplacements qui originent du territoire-cible.

Ce facteur représente le nombre de personnes au sein de la population considérée ayant effectivement des besoins en transport à l'extérieur du territoire de la MRC du Témiscamingue. Comme 90 répondants sur 133 ayant complété le questionnaire (67,6%) ont manifesté des besoins en transport à l'extérieur de la région, tout en étant situés à moins de 30 minutes de l'aéroport, ce nombre atteindrait 149 individus pour l'ensemble de la population d'affaires.

Quel serait le pourcentage d'utilisation du service aérien par les gens d'affaires par rapport aux autres modes. Compte tenu des résultats d'une expérience-pilote menée à Sherbrooke en 1986 où le pourcentage d'utilisation avait été de 20%, compte tenu de l'éloignement de la MRC du Témiscamingue des grands centres de population, en particulier de Montréal et de

Toronto, on peut postuler que le pourcentage d'utilisation des services aériens serait de 30% la première année. Après trois années de service, le pourcentage d'utilisation du service aérien pourrait grimper à 50%.

La clientèle additionnelle:
(C = 20%)

Traditionnellement au Canada, la clientèle d'affaires représente entre 70% et 80% de l'ensemble des usagers d'un service aérien. Dans le cas présent, compte tenu de la localisation du territoire cible, on peut prétendre à une clientèle additionnelle de l'ordre de 20%.

La formule pour obtenir une évaluation de la clientèle potentielle est donc la suivante:

$$2 \frac{[(Déd \times PiD) + (Dé0 \times Pi0)]}{90} \times B \times U + C = \text{clientèle potentielle}$$

90

$$2 \frac{[(633 \times 1.52) + (604 \times 1.49)]}{90} \times 149 \times 30\% + 20\% = 2\,220 \text{ passagers}$$

90

(première année)

Pour la deuxième année du service aérien, si le pourcentage d'utilisation du service aérien était de 40%, le nombre de passagers serait de 2 960. Enfin, pour la troisième année, si le pourcentage d'utilisation était de 50%, le nombre de passagers transportés serait de 3 700.

Il est évident qu'une variation apportée à chacun des facteurs entrant dans la formule de calcul de la clientèle potentielle influencera le résultat final. Toutefois, selon nous, le résultat est réaliste. A tout le moins, il démontre que le trafic potentiel est de l'ordre de 2 200 passagers pour la première année d'exploitation

2.4 Les résultats de l'analyse origine-destination

Les réponses au sondage permettent également de quantifier les déplacements à destination et/ou en provenance de certaines villes. C'est ainsi que le tableau 1 montre que près de 60% des déplacements se feraient à destination et en provenance de Montréal. La ville de Québec occupe le deuxième rang à cet égard avec un taux de 18,3%. Enfin, l'agglomération de Hull/Ottawa accapare la troisième position avec un pourcentage de 9,9% et Toronto, la quatrième position avec un taux de 9,7%. Il est à noter qu'au niveau de l'agglomération de Hull/Ottawa, les intentions de déplacement vers et en provenance de Hull ou d'Ottawa sont équivalentes, soit 61 dans le premier cas, et 62 dans le second cas.

TABLEAU 1

ESTIMATION DU NOMBRE ANNUEL DES DÉPLACEMENTS D'AFFAIRES
SELON LES VILLES D'ORIGINE ET DE DESTINATION
(Tous modes de transport)

<u>Villes</u>	<u>Au départ du Témiscamingue</u>	<u>Vers le Témiscamingue</u>	<u>Total des déplacements</u>	<u>%</u>
Québec	120	106	226	18,3
Montréal	351	374	725	58,6
Hull	41	20	61	4,9
Ottawa	25	37	62	5,0
Chicoutimi	8	2	10	0,8
Baie Comeau/Sept-Iles	2	0	2	0,2
Toronto	64	56	120	9,7
Boston	2	0	2	0,2
New York	4	2	6	0,5
Autres villes	16	7	23	1,8
Total	633	604	1237	100%

3. LES CARACTÉRISTIQUES D'UN ÉVENTUEL SERVICE AÉRIEN RÉGULIER

3.1 Le choix de l'appareil-type

Que faut-il comprendre des déplacements d'affaires déclarés au sondage et de l'estimation de la clientèle potentielle dans une perspective de mise sur pied d'un service aérien régulier? Au titre de l'origine et de la destination des déplacements recensés au tableau 1, il ressort que les déplacements d'affaires au départ du Témiscamingue et en direction de cette région sont en nombres égaux à 2,35% près. Dans l'éventualité de l'introduction d'un service aérien desservant l'aéroport du Témiscamingue, on pourrait donc s'attendre à ce que le service aérien favorise également les vols au départ du Témiscamingue ou se dirigeant vers cette région. A la limite, si un seul vol aller-retour par jour était offert, il devrait, selon nous, favoriser la région du Témiscamingue, de façon à permettre un aller-retour la même journée pour les usagers en provenance de ce territoire.

L'évaluation de la clientèle potentielle a démontré qu'à la fin de la première année d'un éventuel service aérien, on pouvait espérer un trafic total de 2 220 passagers, 2 960 passagers la deuxième année et 3 700 la troisième année. Le tableau 2 montre que selon divers scénarios de fréquences du service aérien, le nombre moyen de passagers par vol varierait de 3,6 passagers au minimum à 11,9 passagers au maximum selon les 3 formules proposées.

TABLEAU 2

LE NOMBRE MOYEN DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR VOL
SELON DIVERSES FRÉQUENCES DE VOLS

Nombre de passagers transportés
par vol

Nombre de passagers transportés par année	1 vol A-R/jour 3 jours/semaine (6 vols)	2 vols A-R/jour 2 jours/semaine (8 vols)	2 vols A-R/jour 3 jours/semaine (12 vols)
	2 220	7,1	5,3
2 960	9,5	7,1	4,7
3 700	11,9	8,9	5,9

Par ailleurs, il importe de mettre en rapport le nombre moyen de passagers transportés par vol et la capacité d'aéronefs-types afin de déterminer le coefficient de remplissage que pourrait représenter cette escale et, par conséquent, la rentabilité économique d'y faire une escale.

En effet, à notre avis, le territoire de l'aéroport du Témiscamingue présente une capacité maximale annuelle de l'ordre de 4 000 passagers. Pour cette raison, un service aérien éventuel y aura toujours un statut d'escale. Sur la base des données présentées aux tableaux 2 et 3, il apparaîtrait logique de desservir l'aéroport du Témiscamingue la première année de l'introduction du service aérien régulier avec un appareil de 15 à 19 sièges et à raison de 2 vols aller-retour par jour, 2 jours par semaine. Cette façon de faire permettrait d'atteindre un coefficient de remplissage minimum de 26,3% dans la mesure où le nombre de passagers prévus pour la première année était atteint (2 220 passagers). Compte tenu que par hypothèse l'avion qui s'arrêterait à l'aéroport du Témiscamingue aurait déjà à son bord un certain nombre de passagers (3 530 passagers ont voyagé par avion en 1986 entre Rouyn, Val-D'Or et Ottawa), à notre avis, cette escale pourrait être profitable pour le transporteur.

La deuxième année (2 960 passagers prévus), le service aérien pourrait être offert à raison de 2 vols aller-retour par jour répartis sur 3 jours/semaine, ce qui permettrait encore une fois d'y faire une escale rentable économiquement. La situation serait encore plus avantageuse avec un nombre total de passagers atteignant 3 700 par année (troisième année).

Les tableaux 2 et 3 montrent aussi que l'appareil optimal pour desservir le Témiscamingue serait celui qui comprendrait de 15 à 20 sièges. En effet, il ne serait rentable économiquement pour un appareil de 36 sièges ou plus de faire escale à

cet aéroport que dans la mesure où il y aurait réduction du nombre de vols offerts. Toutefois, à ce moment, il y aurait diminution de la qualité du service offert. En effet, pour qu'une escale soit rentable pour un aéronef de 36 sièges, il faut un embarquement théorique de 9 passagers. Pour atteindre ce nombre sur la base d'un total annuel de 3 700 passagers, il faudrait réduire le service à 2 vols aller-retour par jour répartis sur 2 jours/semaine. La situation est encore pire pour un avion de 48 sièges.

TABLEAU 3

LE COEFFICIENT DE REMPLISSAGE POUR CERTAINS APPAREILS-TYPES

Nombre de passagers embarqués par vol	Coefficient de remplissage en %			
	Capacité des appareils			
	15 sièges	19 sièges	36 sièges	48 sièges
3	20,0	15,8	8,3	6,2
4	26,6	21,0	11,1	8,3
5	33,3	26,3	13,9	10,4
6	40,0	31,5	16,6	12,5
7	46,7	36,8	19,4	14,6
8	53,3	42,1	22,2	16,6
9	60,0	47,4	25,0	18,7
10	66,6	52,6	27,7	20,8
11	73,3	57,8	30,5	22,9
12	80,0	63,2	33,3	25,0

— limite inférieure d'une escale rentable en termes de coefficient de remplissage (méthode empirique)

3.2 L'appartenance de Témiscamingue à un réseau aérien articulé

Il reste à choisir pour l'aéroport du Témiscamingue le réseau aérien qui correspond le mieux à ses paramètres de déplacements. A cette fin, il importe de placer l'aéroport du Témiscamingue dans son contexte géographique et d'analyser les services aériens offerts à l'heure actuelle ou qui pourraient être offerts.

L'analyse des déplacements d'affaires (tableau 1) a montré que les points géographiques les plus demandés étaient par ordre d'importance: Montréal (58,6%), Québec (18,3%), Hull/Ottawa (9,9%) et Toronto (9,7%). Par ailleurs, une analyse du Official Airline Guide (North American Edition) qui présente les horaires pour les services aériens réguliers offerts en Amérique du Nord démontre qu'il n'y avait au 29 février 1988 aucun service aérien régulier direct entre le Nord-Ouest du Québec et la région de Hull/Ottawa (aéroports d'Uplands et de Gatineau) de même qu'entre Montréal (Dorval, Mirabel) et l'aéroport de Gatineau⁽²⁾.

Les 3 530 passagers qui ont voyagé par avion en 1986 dans les deux directions entre les aéroports de Val-D'Or, de Rouyn-Noranda et celui d'Ottawa (Uplands) ont obligatoirement fait

(2) Le vol # 89 offert par la compagnie Nordair Metro (Inter-canadien) entre Montréal et Gatineau via Ottawa (Uplands) n'est en réalité qu'un vol de positionnement.

escale à Montréal⁽³⁾. De même, les 26 870 passagers qui ont utilisé en 1986 les services aériens entre la région de la capitale nationale et Montréal n'ont pas eu le choix: leur point d'arrivée ou leur point de départ, selon le cas, fut l'aéroport international d'Ottawa même si cette infrastructure est considérée par plusieurs comme étant congestionnée. Somme toute, il est possible d'améliorer le service aérien en provenance du Nord-Ouest québécois et de la région de Montréal vers celle de la capitale nationale.

L'importance de la clientèle potentielle de la région du Témiscamingue pour un service aérien régulier, la localisation des villes qui font l'objet des déplacements d'affaires à partir du territoire-cible ou en sa direction, la structure présente du réseau aérien à taux unitaire, l'appareil-type identifié comme étant le plus adéquat pour desservir l'aéroport régional du Témiscamingue, la sous-utilisation relative de l'aéroport de Gatineau, entre autres, nous incitent à prévoir l'insertion de l'aéroport régional du Témiscamingue dans un réseau de service aérien ayant pour plaque tournante l'aéroport de Gatineau.

Ce choix de l'aéroport de Gatineau pour les passagers en provenance du Témiscamingue et du Nord-Ouest québécois, tout en occasionnant une plus grande utilisation de cette infrastructure, permettrait d'inaugurer une liaison directe Gatineau Montréal (Dorval) et d'accroître possiblement la fréquence des vols entre Gatineau et Québec. Les seuls passagers pénalisés par le choix de l'aéroport de Gatineau comme point de chute seraient ceux qui iraient ou qui seraient en provenance de Toronto, l'aéroport de Gatineau n'offrant pas cette liaison

(3) Source: Origine et destination des passagers aériens 1986
Statistique Canada 51-204

aérienne. Au cours de la première année du service aérien, 215 passagers potentiels seraient donc touchés; un transfert obligatoire en voiture entre l'aéroport d'Ottawa (Uplands) et celui de Gatineau s'imposerait alors pour eux.

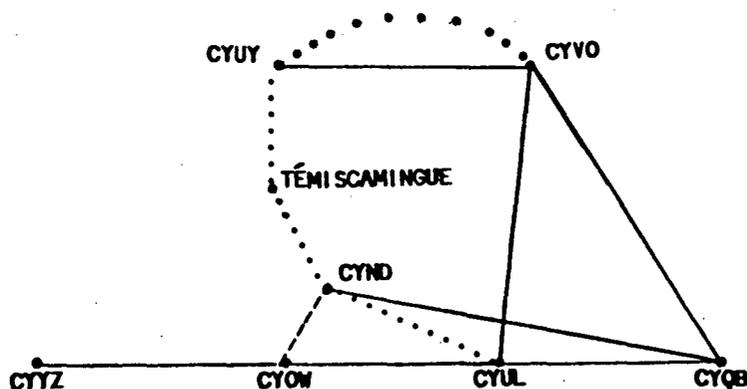
Si le transporteur éventuel retenu ne voulait pas utiliser l'aéroport de Gatineau et choisissait plutôt l'aéroport d'Ottawa (Uplands) comme point d'arrivée, le passager en provenance du Témiscamingue n'aurait aucun problème de correspondance. Toutefois, apparaîtraient alors d'autres inconvénients comme le temps minimum de correspondance, les délais pour le transfert de bagages, l'achalandage de l'aéroport. Bref, compte tenu de la sous-utilisation de l'aéroport de Gatineau par rapport à celui d'Ottawa (Uplands) et des conséquences positives au niveau des aspects qualitatifs du service aérien, l'aéroport de Gatineau serait un premier choix comme base d'un éventuel service aérien à destination ou en provenance de Témiscamingue et du Nord-Ouest québécois, et l'aéroport d'Ottawa (Uplands) un second choix. Le premier choix est toutefois conditionnel à l'inauguration d'une liaison aérienne entre Gatineau et Montréal.

Au sud, le service aérien éventuel aurait donc la région de Hull/Ottawa comme noeud et l'aéroport de Gatineau ou d'Ottawa comme point d'arrivée. Dans le secteur Nord, quelle serait la structuration du réseau? A notre avis, le service éventuel devrait inclure Val-D'Or et Rouyn-Noranda à cause de l'importance de leur clientèle et ce, même si les passagers en provenance de Val-D'Or se voyaient imposer deux escales avant d'arriver à l'aéroport de Gatineau ou de Ottawa. Présentement, ce sont les passagers en provenance de Rouyn-Noranda qui se voient imposer deux escales au moment d'un voyage vers Ottawa, puisque le service aérien offert prévoit une escale à Val-D'Or et une autre à Montréal.

Essentiellement, il se dégage donc deux scénarios et les deux remplissent l'objectif recherché, à savoir, d'assurer une desserte aérienne pour l'aéroport du Témiscamingue. Chacun des scénarios présente des avantages et des inconvénients.

Pour les motifs énoncés ci-haut, le premier scénario est préféré au second. Les deux schémas ci-dessous illustrent les caractéristiques de chacun en termes de liaisons aériennes (les croquis ne sont pas à l'échelle).

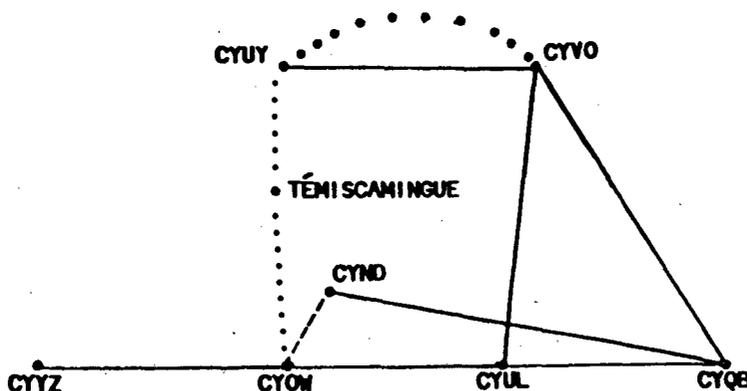
Scénario no 1



LÉGENDE

- Lien aérien existant
- Lien aérien à établir
- - - Lien routier

Scénario no 2



- CYUY Rouyn-Noranda
- CYVO Val-D'Or
- CYQB Québec
- CYUL Montréal
- CYND Gatineau
- CYOW Ottawa
- CYYZ Toronto

4. CONCLUSION

Un aéroport sera inauguré dans la région du Témiscamingue près de Ville-Marie à l'automne 1988. Les gens d'affaires de la région ont des besoins de déplacements qui ont été clairement identifiés au moyen d'un sondage. Il a aussi été démontré qu'il y avait un marché potentiel maximal de quelque 4 000 passagers par année pour un service aérien régulier qui desservirait l'aéroport du Témiscamingue. Même si ce trafic potentiel n'est pas important en nombre absolu, il y a suffisamment de passagers, selon nous, pour que cet aéroport constitue une escale intéressante sur une liaison aérienne régionale entre le Nord-Ouest québécois et la région de Hull-Ottawa. Aussi, le choix de l'aéroport de Gatineau comme point de chute privilégié de ce service aérien dans la région d'Ottawa pourrait être l'occasion d'introduire un nouveau service aérien entre Gatineau et Montréal de façon à accroître la qualité des services aériens entre la région de Hull-Ottawa et Montréal.

Il ne reste plus maintenant qu'à déployer les efforts de mise en marché pour convaincre un transporteur aérien de lancer un service aérien à taux unitaire dont pourrait bénéficier la population de la région du Témiscamingue.

ANNEXE A

LE QUESTIONNAIRE DU SONDAGE

LA CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TÉMISCAMINGUE
SONDAGE SUR UNE UTILISATION ÉVENTUELLE D'UN SERVICE AÉRIEN RÉGULIER
AU DÉPART DE L'AÉROPORT RÉGIONAL DU TÉMISCAMINGUE

QUESTIONNAIRE

Note: SVP répondre aux questions qui suivent **en encerclant ou en cochant la ou les bonnes réponses.**

Pour tout renseignement concernant ce sondage, on peut communiquer avec Madame Francine Bessette au numéro de téléphone suivant: 819-629-3355.

Après avoir complété le questionnaire, veuillez le retourner dans les meilleurs délais dans l'enveloppe annexée.

A) Fiche d'identification (Lettres majuscules)

- . Nom du répondant: _____
- . Fonction: _____
- . Numéro de téléphone: _____

B) Fiche signalétique

ESPACE
RÉSERVÉ



ESPACE
RÉSERVÉ

C) Renseignements généraux:

1- Statut de l'organisme ou de l'entreprise:

1. Bureau privé (ex.: professions libérales)
2. Entreprise de fabrication
3. Commerce
4. Organisme gouvernemental (fédéral ou provincial)
5. Organisme municipal
6. Ecole, collège, commission scolaire
7. Autre (Spécifier) _____

U
5

2- Nombre d'employés de l'entreprise, de l'organisme ou de l'unité administrative identifié sur le collant apposé à la section B (Fiche signalétique):

1. 1 à 3 employés
2. 4 à 6 employés
3. 7 à 9 employés
4. 10 à 15 employés
5. 16 à 25 employés
6. 26 à 50 employés
7. 51 à 75 employés
8. 76 à 100 employés
9. Plus de 100 employés (Spécifier le nombre) _____

U
6

3. Quel sera le temps moyen requis pour se rendre à l'aéroport régional du Témiscamingue (présentement en construction à St-Bruno-de-Guigues) à partir de votre bureau, de votre entreprise, ou de votre organisme?

1. Moins de 15 minutes
2. 15 à 30 minutes
3. 30 à 45 minutes
4. Plus de 45 minutes
5. Ne sait pas

U
7

D) Evaluation des besoins en transport

4- Etes-vous appelés ou des employés de votre entreprise ou de votre organisme sont-ils appelés à effectuer des voyages d'affaires à l'extérieur de la région de l'Abitibi-Témiscamingue?

1. Oui
2. Non

U
8

Note: Si vous avez répondu non à cette question, n'allez pas plus loin et retournez-nous le questionnaire SVP.

5- Quel est le nombre total d'employés impliqués dans ces déplacements?

1. 1 à 3 employés
2. 4 à 6 employés
3. 7 à 9 employés
4. 10 à 15 employés
5. Plus de 15 employés (Spécifier le nombre) _____

ESPACE
RÉSERVÉ

9

6- Parmi les villes énumérées ci-dessous, indiquer par un crochet celle(s) qui constitue(nt) la destination finale de ces voyages d'affaires et le nombre moyen de voyages par année pour chacune de ces destinations?

Destinations finales
(Plusieurs choix de réponses
sont possibles)

Nombre moyen de voyages par année

	1 à 3	4 à 6	7 à 9	10 et plus
1. Québec				
2. Montréal				
3. Hull				
4. Ottawa				
5. Chicoutimi				
6. Baie Comeau/Sept-Iles				
7. Toronto				
8. Boston				
9. New-York				
10. Autre ville: _____				

10

15

7- Quelle est présentement la durée moyenne et le nombre moyen d'employés touchés par ces voyages d'affaires? (Encercler votre réponse)

ESPACE
RÉSERVÉ

<u>Durée moyenne de chaque voyage</u>	<u>Nombre moyen d'employés par voyage</u>
1. 1 journée	1. 1 personne
2. 2 journées	2. 2 personnes
3. 3 journées	3. 3 personnes
4. Plus de 3 journées	4. Plus de 3 personnes

20

8- Quel budget votre entreprise ou votre organisme consacre-t-il annuellement aux voyages d'affaires à l'extérieur de la région de l'Abitibi-Témiscamingue?

1. Moins de 1 000 \$
2. Entre 1 000 \$ et 3 000 \$
3. Entre 3 000 \$ et 5 000 \$
4. Plus de 5 000 \$

22

9- Des personnes de l'extérieur de la région de l'Abitibi-Témiscamingue viennent-elles vous rencontrer durant l'année pour des raisons d'affaires? Si oui, indiquer par un crochet celle(s) qui constitue(nt) le point de départ de ces voyages d'affaires et le nombre moyen de voyages par année originant de chacun de ces points.

Points de départ
(Plusieurs choix de réponses
sont possibles)

Nombre moyen de voyages par année

	<u>1 à 3</u>	<u>4 à 6</u>	<u>7 à 9</u>	<u>10 et plus</u>
1. Québec				
2. Montréal				
3. Hull				
4. Ottawa				
5. Chicoutimi				
6. Baie Comeau/Sept-Iles				
7. Toronto				
8. Boston				
9. New-York				
10. Autre ville: _____				

23

28

10- Si vous avez répondu à la question 9, spécifier quelle est la durée moyenne et le nombre moyen d'employés touchés par ces voyages d'affaires? (Encercler votre réponse)

ESPACE
RÉSERVÉ

Durée moyenne de
chaque voyage

Nombre moyen d'employés
par voyage

1. 1 journée
2. 2 journées
3. 3 journées
4. Plus de 3 journées

1. 1 personne
2. 2 personnes
3. 3 personnes
4. Plus de 3 personnes

U
33

11. Si vous avez des commentaires personnels à formuler concernant la mise sur pied éventuelle d'un service aérien régulier au départ de l'aéroport régional du Témiscamingue, utilisez l'espace prévu à cette fin ci-dessous.

U
35

La Corporation de Développement économique du Témiscamingue vous remercie de votre collaboration et vous prie de retourner le questionnaire dans les plus brefs délais au moyen de l'enveloppe affranchie prévue à cette fin.

ANNEXE B

RÉSULTATS BRUTS DES RÉPONSES AU SONDAGE

(90 répondants)

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

STATUT DES ORGANISMES ET DES ENTREPRISES

STATUT DE L'ORGANISME	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	0	0.0 %	0.0 %
1 = BUREAU PRIVE	18	20.0 %	20.0 %
2 = FABRICATION	8	8.9 %	28.9 %
3 = COMMERCE	33	36.7 %	65.6 %
4 = ORG. GOUV.	7	7.8 %	73.3 %
5 = ORG. MUNIC.	4	4.4 %	77.8 %
6 = INST. ENSEIG.	1	1.1 %	78.9 %
7 = AUTRE	19	21.1 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

NOMBRE D'EMPLOYES DES ORGANISMES ET DES ENTREPRISES

NOMBRE D'EMP. DE L'ENTREPRISE	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	4	4.4 %	4.4 %
1 = 1 A 3 EMPLOYES	35	38.9 %	43.3 %
2 = 4 A 6 EMPLOYES	24	26.7 %	70.0 %
3 = 7 A 9 EMPLOYES	7	7.8 %	77.8 %
4 = 10 A 15 EMPLOYES	13	14.4 %	92.2 %
5 = 16 A 25 EMPLOYES	1	1.1 %	93.3 %
6 = 26 A 50 EMPLOYES	2	2.2 %	95.6 %
7 = 51 A 75 EMPLOYES	2	2.2 %	97.8 %
8 = 76 A 100 EMPLOY.	0	0.0 %	97.8 %
9 = PLUS DE 100 EMP.	2	2.2 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

LE TEMPS REQUIS POUR SE RENDRE A L'AEROPORT

TEMPS DE TRANSP. VERS L'AEROPORT	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	0	0.0 %	0.0 %
1 = MOINS DE 15 MIN.	57	63.3 %	63.3 %
2 = 15 A 30 MIN.	33	36.7 %	100.0 %
3 = 30 A 45 MIN.	0	0.0 %	100.0 %
4 = PLUS DE 45 MIN.	0	0.0 %	100.0 %
5 = NE SAIT PAS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

NOMBRE TOTAL D'EMPLOYES IMPLIQUES DANS LES DEPLACEMENTS

EMPLOYES/DEPLACEMENTS	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	4	4.4 %	4.4 %
1 = 1 A 3 EMPLOYES	78	86.7 %	91.1 %
2 = 4 A 6 EMPLOYES	5	5.6 %	96.7 %
3 = 7 A 9 EMPLOYES	0	0.0 %	96.7 %
4 = 10 A 15 EMPLOY.	1	1.1 %	97.8 %
5 = PLUS DE 15 EMP.	2	2.2 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION QUEBEC	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	41	45.6 %	45.6 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	45	50.0 %	95.6 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	2	2.2 %	97.8 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	97.8 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	2	2.2 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION MONTREAL	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	5	5.6 %	5.6 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	46	51.1 %	56.7 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	25	27.8 %	84.4 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	3	3.3 %	87.8 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	11	12.2 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION HULL	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	77	85.6 %	85.6 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	8	8.9 %	94.4 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	5	5.6 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION OTTAWA	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	79	87.8 %	87.8 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	10	11.1 %	98.9 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	1	1.1 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION CHICOUTIMI

	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	86	95.6 %	95.6 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	4	4.4 %	100.0 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION BC/SI	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	89	98.9 %	98.9 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	1	1.1 %	100.0 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION TORONTO

	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	71	78.9 %	78.9 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	14	15.6 %	94.4 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	2	2.2 %	96.7 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	2	2.2 %	98.9 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	1	1.1 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION NEW YORK

	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	88	97.8 %	97.8 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	2	2.2 %	100.0 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION BOSTON	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	89	98.9 %	98.9 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	1	1.1 %	100.0 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %
Missing cases = 0			
Response percent = 100.0 %			

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES D'AFFAIRES

DESTINATION AUTRE V.	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	85	94.4 %	94.4 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	4	4.4 %	98.9 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	98.9 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	1	1.1 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DUREE MOYENNE DE CHAQUE VOYAGE D'AFFAIRES

DUREE MOY. DE CHAQUE VOYAGE	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	1	1.1 %	1.1 %
1 = 1 JOURNEE	5	5.6 %	6.7 %
2 = 2 JOURS	36	40.0 %	46.7 %
3 = 3 JOURS	34	37.8 %	84.4 %
4 = PLUS DE 3 JOURS	14	15.6 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %
Missing cases = 0			
Response percent = 100.0 %			

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

NOMBRE MOYEN D'EMPLOYES PAR VOYAGE D'AFFAIRES

NOMBRE MOY. EMPLOY/VOYAGE

Number

Percent

Cumulative

= AUCUNE REPONSE	6	6.7 %	6.7 %
1 = 1 PERSONNE	51	56.7 %	63.3 %
2 = 2 PERSONNES	26	28.9 %	92.2 %
3 = 3 PERSONNES	3	3.3 %	95.6 %
4 = PLUS DE 3 PERS.	4	4.4 %	100.0 %

Total	90	100.0 %	100.0 %
-------	----	---------	---------

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

BUDGET POUR VOYAGES A L'EXTERIEUR DE LA REGION DE L'ABITIBI-TEMISC.

BUDGET VOYAGES DE L'ENTREPRISE	Number	Percent	Cumulative
1 = MOINS DE 1000\$	23	25.8 %	25.8 %
2 = 1000\$-3000\$	43	48.3 %	74.2 %
3 = 3000\$-5000\$	15	16.9 %	91.0 %
4 = PLUS DE 5000\$	8	9.0 %	100.0 %
5 = AUCUNE REPONSE	0	0.0 %	100.0 %
Total	89	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 1

Response percent = 98.9 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE QUEBEC	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	54	60.0 %	60.0 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	29	32.2 %	92.2 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	4	4.4 %	96.7 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	1	1.1 %	97.8 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	2	2.2 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %
Missing cases = 0			
Response percent = 100.0 %			

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE MONTREAL

	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	15	16.7 %	16.7 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	29	32.2 %	48.9 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	26	28.9 %	77.8 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	7	7.8 %	85.6 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	13	14.4 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE HULL	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	83	92.2 %	92.2 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	5	5.6 %	97.8 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	2	2.2 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE CHICOUTIMI	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	89	98.9 %	98.9 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	1	1.1 %	100.0 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE OTTAWA

	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	76	84.4 %	84.4 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	11	12.2 %	96.7 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	3	3.3 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE BC/SEPT-ILES	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REponse	90	100.0 %	100.0 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE TORONTO	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	72	80.0 %	80.0 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	13	14.4 %	94.4 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	4	4.4 %	98.9 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	98.9 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	1	1.1 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE BOSTON

	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	90	100.0 %	100.0 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE NEW YORK	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	89	98.9 %	98.9 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	1	1.1 %	100.0 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %
Missing cases = 0			
Response percent = 100.0 %			

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

POINTS D'ORIGINE DE VOYAGES D'AFFAIRES VERS LA REGION DU TEMISCAMINGUE

ORIGINE AUTRE VILLE	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	88	97.8 %	97.8 %
1 = 1 A 3 VOYAGES/AN	1	1.1 %	98.9 %
2 = 4 A 6 VOYAGES/AN	1	1.1 %	100.0 %
3 = 7 A 9 VOYAGES/AN	0	0.0 %	100.0 %
4 = 10 VOY. ET PLUS	0	0.0 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

DUREE MOYENNE DE CHAQUE VOYAGE D'AFFAIRES EN PROVENANCE DE L'EXTERIEUR

DUREE MOY DE CHAQUE VOYAGE	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	14	15.6 %	15.6 %
1 = 1 JOURNEE	44	48.9 %	64.4 %
2 = 2 JOURS	24	26.7 %	91.1 %
3 = 3 JOURS	6	6.7 %	97.8 %
4 = PLUS DE 3 JOURS	2	2.2 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

NOMBRE MOYEN D'EMPL. DE CHAQUE VOY. D'AFF. EN PROVENANCE DE L'EXTERIEUR

NOMBRE MOY EMPLOYES/VOY	Number	Percent	Cumulative
= AUCUNE REPONSE	23	25.6 %	25.6 %
1 = 1 PERSONNE	40	44.4 %	70.0 %
2 = 2 PERSONNES	23	25.6 %	95.6 %
3 = 3 PERSONNES	2	2.2 %	97.8 %
4 = PLUS DE 3 PERS.	2	2.2 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

SONDAGE SUR UN EVENTUEL SERVICE AERIEN A L'AEROPORT DU TEMISCAMINGUE

NOMBRE DE COMMENTAIRES FORMULES SUR LE SONDAGE

<u>COMMENTAIRES FORMULES</u>	<u>Number</u>	<u>Percent</u>	<u>Cumulative</u>
= AUCUN COMMENT.	70	77.8 %	77.8 %
1 = OUI	20	22.2 %	100.0 %
Total	90	100.0 %	100.0 %

Missing cases = 0

Response percent = 100.0 %

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 119