

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
PLACE HAUTE-VILLE, 2<sup>ME</sup> ÉTAGE  
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE  
QUÉBEC, QUÉBEC, G1P 5H1

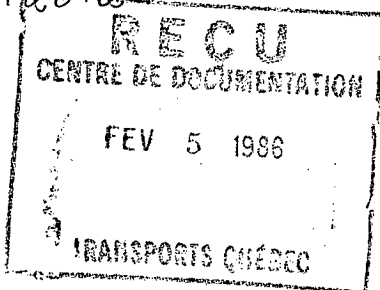
ANALYSE DE LA DESSERTE AÉRIENNE  
DES PRINCIPAUX MARCHÉS AU  
DÉPART DE QUÉBEC



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Direction du transport aérien  
Service du développement

CANQ  
TR  
TI  
116

472312



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

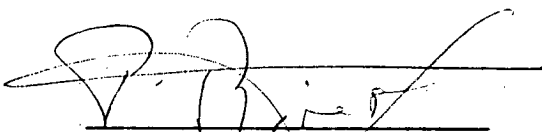
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

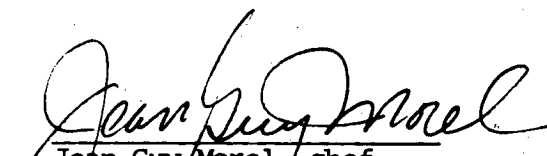
ANALYSE DE LA DESSERTE AÉRIENNE  
DES PRINCIPAUX MARCHÉS AU  
DÉPART DE QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21e ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

VU ET APPROUVÉ

JUILLET 1985

  
PIERRE RIVEST, directeur

  
Jean-Guy Morel, chef  
Service du Développement

CANQ.  
TR  
TI  
216



|                                                                                                                     |  |                                                                                      |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Titre et sous-titre du rapport<br><u>Analyse de la desserte aérienne des principaux marchés au départ de Québec</u> |  | N° du rapport Transports Québec<br>RTQ-86-04                                         |  |
|                                                                                                                     |  | Rapport d'étape <input type="checkbox"/> An Mois Jour                                |  |
|                                                                                                                     |  | Rapport final <input checked="" type="checkbox"/> 8, 5   0, 7   1, 5                 |  |
| Auteur(s) du rapport<br><u>Claude Gauthier</u>                                                                      |  | N° du contrat                                                                        |  |
|                                                                                                                     |  | Date du début d'étude Date de fin d'étude<br>8, 5   0, 6   0, 1   8, 5   0, 7   1, 5 |  |
|                                                                                                                     |  | Coût de l'étude                                                                      |  |

|                                                                                                                                                                                           |                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Etude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)<br>Ministère des Transports du Québec<br>Direction du Transport aérien<br>700 est St-Cyrille, 22e étage<br>Québec G1R 5H1 | Etude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires

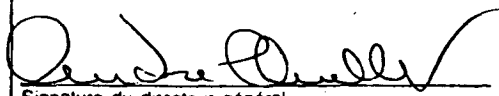
Le rapport d'étude présente l'analyse de la desserte des principaux marchés au départ de Québec en vue d'identifier les segments qui offrent les meilleures possibilités de développement.

Résumé du rapport

Sur les marchés intérieurs canadiens et transfrontaliers, le trafic aérien de Québec est concentré sur un noyau de points qui représente plus de la moitié de son trafic total. Parmi les marchés les plus importants, on retrouve ceux de Montréal, Toronto et Ottawa.

Aucun service aérien direct n'est offert vers les maritimes et les points à l'ouest de Toronto; le seul lien direct vers les Etats-Unis est celui de New-York. On doit correspondre à Montréal et Toronto pour se rendre dans ces régions.

Pour les transporteurs, le potentiel de développement des services aériens sur des marchés de moyennes ou de longues distances au départ de Québec est effectivement très restreint en raison du trafic peu élevé. Les meilleures perspectives semblent s'offrir sur des marchés de courte distance, soit vers Ottawa, Mirabel et Dorval avec l'exploitation d'appareils mieux adaptés aux besoins du trafic.

|                                                                 |                     |                      |                        |                                                                                                                                                     |                                                                                                        |                   |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Nbre de pages<br>34                                             | Nbre de photos<br>- | Nbre de figures<br>- | Nbre de tableaux<br>19 | Nbre de références bibliographiques<br>4                                                                                                            | Langue du document<br><input checked="" type="checkbox"/> Français<br><input type="checkbox"/> Anglais | Autre (spécifier) |
| Mots-clés<br>services aériens, desserte aérienne Québec marchés |                     |                      |                        | Autorisation de diffusion<br><input type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite                              |                                                                                                        |                   |
|                                                                 |                     |                      |                        | Signature du directeur général<br> 8, 6   0, 2   2, 6  <br>Date |                                                                                                        |                   |

COORDINATION

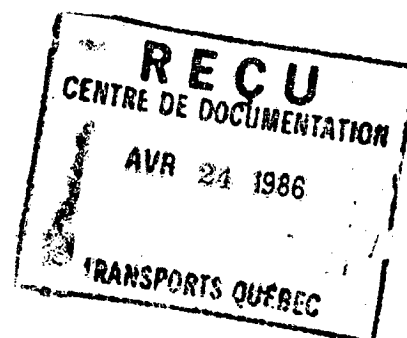
Jean-Guy Morel

RÉDACTION ET RECHERCHE

Claude Gauthier

SECRÉTARIAT

Céline Blais



## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. INTRODUCTION . . . . .                                                 | 1  |
| 2. CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ DE QUÉBEC . . . . .                         | 2  |
| 2.1 Aperçu général . . . . .                                              | 2  |
| 2.2 La région de Québec . . . . .                                         | 4  |
| 3. ANALYSE DE LA DESSERTE DES PRINCIPAUX MARCHÉS AU DÉPART DE Q . . . . . | 9  |
| 3.1 Québec - Montréal . . . . .                                           | 9  |
| 3.2 Québec - Toronto . . . . .                                            | 11 |
| 3.3 Québec - Ottawa . . . . .                                             | 14 |
| 3.4 Autres marchés intérieurs . . . . .                                   | 15 |
| 3.5 Marchés transfrontaliers . . . . .                                    | 15 |
| 4. CONTRAINTES ET POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT . . . . .                 | 16 |
| 4.1 Contraintes . . . . .                                                 | 16 |
| 4.2 Perspectives de développement . . . . .                               | 17 |
| 5. CONCLUSION . . . . .                                                   | 20 |

## 1. INTRODUCTION

Le présent document fait suite aux travaux de la Chambre de Commerce du Québec métropolitain en vue d'améliorer la desserte aérienne de Québec et présente l'analyse de la desserte des principaux marchés en vue d'identifier les segments qui offrent les meilleures possibilités de développement.

La première section résume les principales caractéristiques du marché de Québec et identifie les destinations les plus importantes.

La seconde section présente les comparaisons entre les marchés choisis et des paires de points qui possèdent des caractéristiques similaires.

La troisième section résume les contraintes de même que les principales perspectives de développement.



## 2. CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ DE QUÉBEC

### 2.1 Aperçu général

Parmi les principales régions métropolitaines au Canada, celle de Québec se classe au neuvième rang (484 040 voyages) pour le trafic intérieur et au dixième rang (56 650 voyages) pour le trafic transfrontalier (tableau 1).

Bien que la population de la région de Québec se rapproche de celle de Winnipeg, de Calgary et d'Edmonton, le volume du trafic se compare davantage à celui de régions où la population lui est inférieure: Victoria (462 980 passagers), Regina (442 860 passagers) et St. John's, T.-N., (429 700 passagers). Alors que le présent document ne vise pas à analyser les diverses causes de cette situation, il convient de mentionner que plusieurs facteurs peuvent avoir une incidence sur le niveau de trafic aérien.

En ce qui a trait à la région de Québec, il faut considérer que la proximité de Montréal, de même que la diversité des modes de transport utilisés entre ces deux points peuvent agir négativement sur le trafic aérien.

On pourrait sans doute faire le même parallèle lorsqu'on examine le niveau de trafic des régions de London et de Hamilton, lesquelles se situent près de Toronto.

TABLEAU 1

TRAFIC AÉRIEN DE QUELQUES-UNES DES  
PRINCIPALES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES

|                  | Population (CMA)*<br><u>1er juin 1983<sup>1</sup></u> | 1981(2)<br><u>Trafic intérieur O/D<br/>entrées &amp; sorties<sup>2</sup></u> | 1981(2)<br><u>Trafic transfrontalier O/D<br/>entrées et sorties<sup>3</sup></u> |
|------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Toronto          | 3 093 500                                             | 4 874 360                                                                    | 2 899 810                                                                       |
| Montréal         | 2 840 200                                             | 2 622 420                                                                    | 1 611 420                                                                       |
| Vancouver        | 1 293 900                                             | 3 198 790                                                                    | 929 740                                                                         |
| Ottawa/Hull      | 731 700                                               | 1 364 800                                                                    | 215 420                                                                         |
| Edmonton         | 683 100                                               | 2 265 890                                                                    | 298 290                                                                         |
| Calgary          | 628 100                                               | 2 532 890                                                                    | 585 280                                                                         |
| Winnipeg         | 598 100                                               | 1 284 770                                                                    | 223 640                                                                         |
| Québec           | 590 000                                               | 484 040                                                                      | 56 650                                                                          |
| Hamilton         | 550 100                                               | 83 180                                                                       | 8 580                                                                           |
| London           | 290 500                                               | 140 990                                                                      | 25 490                                                                          |
| Halifax          | 283 100                                               | 844 600                                                                      | 108 320                                                                         |
| Victoria         | 236 900                                               | 462 980                                                                      | 69 140                                                                          |
| Régina           | 170 400                                               | 442 860                                                                      | 44 780                                                                          |
| St. John's, T.N. | 160 100                                               | 429 700                                                                      | 35 980                                                                          |
| Saint John, N.B. | 114 800                                               | 134 760                                                                      | 19 390                                                                          |

- Sources: 1- The Financial Post Canadian Markets 1984, MacLean Hunter, Toronto, 1983.  
 2- Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur, 1981, Cat. no 51-204.  
 3- Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada - Etats-Unis, 1981, Cat. no 51-205.

(1) CMA: Census Metropolitan Area, tel que défini par le Financial Post Canadian Markets.

(2) Les chiffres de 1981 étaient les derniers disponibles au moment de la rédaction.

## 2.2 La région de Québec

A l'aide des tableaux 2 à 5, on peut résumer les caractéristiques qui représentent le plus la situation du trafic aérien de la région de Québec.

### Voyages intérieurs

Le trafic intérieur est concentré sur quinze points qui comptent pour 86 % du trafic intérieur total de Québec (tableau 2).

Par ordre d'importance, les quatre points les plus importants sont ceux de Montréal, Toronto, Sept-Iles et Ottawa qui représentent près de 60 % du trafic origine/destination de Québec.

### Voyages transfrontaliers

Le trafic transfrontalier est beaucoup plus faible que le trafic intérieur (56 650 vs 484 040 entrées et sorties), et les voyages en provenance et à destination de Miami, New York et Chicago comptent pour plus de la moitié du trafic transfrontalier de la région de Québec (tableau 3).

### Trajets intérieurs et transfrontaliers de voyages internationaux

Selon les statistiques des tableaux 4 et 5, on constate que les passagers aériens de Québec correspondent en grande partie à Montréal et à Toronto en vue d'effectuer un voyage à l'extérieur du Canada (50 760 et 13 440 trajets respectivement). Par contre, très peu de voyageurs choisissent un point aux Etats-Unis pour prendre correspondance vers une destination internationale.

Marché intérieur: Il comprend 2 éléments:

voyages intérieurs + trajets intérieurs de voyages

TABLERAU 2

internationaux

TABLERAU 4

voir page 10.

TABLEAU 2

VOYAGES INTÉRIEURS DE/VERS QUÉBEC<sup>(1)</sup>  
1981<sup>(2)</sup>

|                       | <u>Entrées et sorties</u> | <u>% du total</u> |
|-----------------------|---------------------------|-------------------|
| QUÉBEC/Montréal       | 125 670                   | 26,0              |
| /Toronto              | 85 620                    | 17,7              |
| /Sept-Iles            | 39 410                    | 8,1               |
| /Ottawa               | 37 370                    | 7,7               |
| /Baie Comeau          | 18 090                    | 3,7               |
| /Val d'Or             | 18 030                    | 3,7               |
| /Rouyn                | 17 470                    | 3,6               |
| /Mont-Joli            | 13 810                    | 2,9               |
| /Vancouver            | 11 230                    | 2,3               |
| /Gaspé                | 9 380                     | 1,9               |
| /Gatineau             | 9 300                     | 1,9               |
| /Iles-de-la-Madeleine | 8 160                     | 1,7               |
| /Calgary              | 7 730                     | 1,6               |
| /Halifax              | 7 610                     | 1,6               |
| /Edmonton             | 7 560                     | 1,6               |
| /AUTRES MARCHÉS       | <u>67 600</u>             | <u>14,0</u>       |
| TOTAL                 | 484 040                   | 100,0 %           |
| (voyages intérieurs)  |                           |                   |

Source: Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, 1981, Cat. no 51-204.

(1) Voyage intérieur: Sont considérés comme voyages intérieurs tous ceux dont le point d'origine et le point de destination se situent à l'intérieur d'une province ou d'un territoire canadien même si leur itinéraire passe par une ville frontalière des Etats-Unis.

(2) Les chiffres de 1981 étaient les derniers disponibles au moment de la rédaction.

TABLEAU 3

VOYAGES TRANSFRONTALIERS DE/VERS QUÉBEC<sup>(1)</sup>  
1981<sup>(2)</sup>

|                  | <u>Entrées et sorties</u> | <u>% du total</u> |
|------------------|---------------------------|-------------------|
| QUÉBEC/Miami     | 14 320                    | 25,3              |
| /New York        | 10 500                    | 18,5              |
| /Chicago         | 4 500                     | 7,9               |
| /Los Angeles     | 3 320                     | 5,9               |
| /Tampa           | 2 910                     | 5,1               |
| /Boston          | 2 590                     | 4,6               |
| /San Francisco   | 1 810                     | 3,2               |
| /Washington      | 1 630                     | 2,9               |
| /Philadelphie    | 1 030                     | 1,8               |
| /Fort Lauderdale | 920                       | 1,6               |
| /AUTRES MARCHÉS  | <u>13 120</u>             | <u>23,2</u>       |
| TOTAL            | 56 650                    | 100 %             |

(voyages transfrontaliers)

Source: Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada - Etats-Unis, 1981, Cat. no 51-205.

(1) Voyage transfrontalier: Voyage dont le point de départ (d'arrivée) se situe dans l'une des provinces ou l'un des territoires du Canada, et dont le point d'arrivée (de départ) se situe dans l'un des 50 Etats des États-Unis d'Amérique.

(2) Les chiffres de 1981 étaient les derniers disponibles au moment de la rédaction.

TABLEAU 4

TRAJETS INTÉRIEURS DE VOYAGES INTERNATIONAUX<sup>(1)</sup>  
DE/VERS QUÉBEC  
1981<sup>(2)</sup>

|                      | <u>Entrées et sorties</u> | <u>% du total</u> |
|----------------------|---------------------------|-------------------|
| QUÉBEC/Montréal      | 50 760                    | 77,6              |
| /Toronto             | 13 440                    | 20,5              |
| /Vancouver           | 860                       | 1,3               |
| /AUTRES MARCHÉS      | <u>370</u>                | <u>0,6</u>        |
| TOTAL                | 65 430                    | 100 %             |
| (trajets intérieurs) |                           |                   |

Source: Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur, 1981, Cat. no 51-204.

- (1) Trajet intérieur: Ensemble de deux points adjacents ou plus en territoire canadien compris dans un itinéraire à origine et destination internationales.  
Exemples: Los Angeles-Toronto-Montréal-Londres; Calgary-Regina-Winnipeg-Chicago.  
(Les trajets intérieurs ont été soulignés.)

Voyage international: Ensemble du monde en dehors du Canada.

- (2) Les chiffres de 1981 étaient les derniers disponibles au moment de la rédaction.

TABLEAU 5

TRAJETS TRANSFRONTALIERS DE VOYAGES INTERNATIONAUX<sup>(1)</sup>  
DE/VERS QUÉBEC  
1981<sup>(2)</sup>

|                      | <u>Entrées et sorties</u> | <u>% du total</u> |
|----------------------|---------------------------|-------------------|
| QUÉBEC/New York      | 970                       | 28,7              |
| /Miami               | 930                       | 27,5              |
| /Atlanta             | 530                       | 15,7              |
| /Chicago             | 310                       | 9,2               |
| /Dallas - Ft. Worth. | 260                       | 7,7               |
| /AUTRES MARCHÉS      | <u>380</u>                | <u>11,2</u>       |
| TOTAL                | 3 380                     | 100 %             |

(trajets transfrontaliers)

Source: Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada - Etats-Unis, 1981, Cat. no 51-205.

(1) Trajet transfrontalier: Ensemble constitué par le premier point situé au Canada et le dernier point situé aux Etats-Unis (ou inversement) compris dans un itinéraire international.

Voyage international: Ensemble du monde en dehors du Canada et des Etats-Unis.

(2) Les chiffres de 1981 étaient les derniers disponibles au moment de la rédaction.

### 3. ANALYSE DE LA DESSERTE DES PRINCIPAUX MARCHÉS AU DÉPART DE QUÉBEC

L'analyse porte sur les segments Québec - Montréal, Québec - Toronto et Québec - Ottawa qui comptent pour plus de la moitié du trafic au départ et à destination de Québec. Des comparaisons seront établies entre ces segments et d'autres marchés possédant des caractéristiques similaires. Les horaires de vol dont il est question ci-dessous figurent à l'annexe A.

#### 3.1 Québec - Montréal

Le marché Québec - Montréal est comparé au segment Ottawa - Montréal.

#### Caractéristiques des marchés

Les principales caractéristiques de ces marchés sont les suivantes.

- . Montréal est la principale destination au départ de Québec.
- . La distance aérienne entre Québec et Montréal est de 235 kilomètres alors que celle entre Ottawa et Montréal est de 152 kilomètres.
- . Le trafic transporté en 1981 par Air Canada et Quebecair entre Québec et Montréal était de 176 230 passagers<sup>(1)</sup>.  
176430
- . En janvier 1985, Nordair a obtenu le droit d'exploiter des services entre Québec et Montréal. Nordair exploite présentement un seul vol aller et retour par semaine entre ces deux points.

---

(1) Marché intérieur - 125 670; trajets intérieurs de voyages internationaux - 50 760.

- . Cinq transporteurs exploitent des services aériens entre Ottawa et Montréal et le trafic total se chiffre à 106 490 passagers<sup>(1)</sup>.  
Ces transporteurs sont: Air Canada, Air Ontario, City Express, First Air et Nordair.
- . Dix vols quotidiens<sup>(2)</sup> sont exploités de Québec vers Montréal et onze vols au retour (tableaux A1 et A2 en annexe).
- . Dix-sept vols quotidiens<sup>(2)</sup> sont exploités au départ d'Ottawa vers Montréal et seize vols au retour (tableaux A3 et A4 en annexe).

#### Comparaisons entre les marchés

En termes de fréquence des vols, le marché entre Ottawa et Montréal est mieux desservi que celui entre Québec et Montréal et ce, malgré que le niveau de trafic soit de 40 % inférieur au marché Québec - Montréal.

De plus, Ottawa est relié deux fois par jour à l'aéroport de Mirabel alors que le service entre Québec et Mirabel n'a pas été repris depuis le retrait de Quebecair de ce marché.

Les facteurs suivants peuvent toutefois contribuer à faire bénéficier le segment Ottawa - Montréal d'une fréquence plus élevée des vols: les vols d'Air Canada qui originent de l'Ouest font escale à Ottawa et Montréal et plusieurs de ces vols se terminent dans les Maritimes<sup>(3)</sup>. La desserte de ces points multiples permettrait par le fait même une plus grande fréquence des vols entre Ottawa et Montréal.

(1) Marché intérieur - 41 610; trajets intérieurs de voyages internationaux - 64 880.

(2) Du lundi au vendredi.

(3) AC 640: Ottawa - Montréal - Fredericton  
 AC 744: Ottawa - Montréal - New York  
 AC 174: Winnipeg - Ottawa - Montréal - Halifax  
 AC 104: Edmonton - Ottawa - Montréal  
 AC 166: Saskatoon - Winnipeg - Windsor - London - Ottawa -  
 Montréal - Saint John's  
 AC 160: Calgary - Regina - Winnipeg - Thunder Bay - Sudbury -  
 Ottawa - Montréal - Halifax - Sydney  
 AC 178: Winnipeg - Ottawa - Montréal

Contrairement à la desserte entre Montréal et Ottawa, aucun vol direct d'Air Canada ne relie à la fois Montréal et Québec aux Maritimes.

Tous les vols de Nordair entre Montréal, Ottawa et Hamilton sont exploités en FH-227, un turbopropulsé de 42 sièges, tandis que le marché de Québec est desservi uniquement par des réactés de plus de 100 sièges.

Tout comme Nordair, les trois transporteurs ontariens qui desservent Ottawa et Montréal exploitent des avions turbopropulsés. Deux de ces transporteurs viennent d'obtenir l'autorisation de desservir ce marché: Air Ontario, le 31 août 1984 et First Air le 21 juin 1984, ce qui confirme l'intérêt que représente ce marché comme prolongement du réseau de ces transporteurs.

### 3.2 Québec - Toronto

Le marché Québec - Toronto est comparé au segment Ottawa - Halifax.

#### Caractéristiques des marchés

Les principales caractéristiques de ces deux marchés sont les suivantes.

- . Québec - Toronto est le second marché en importance au départ de Québec.
- . La distance aérienne entre Québec et Toronto est de 735 kilomètres alors que la distance entre Ottawa et Halifax est de 959 kilomètres.

- . Les deux marchés sont de taille comparable: le trafic transporté entre Québec et Toronto est de 99 060 passagers alors qu'on en compte 83 740 entre Ottawa et Halifax<sup>(1)</sup>.
- . Deux transporteurs se font concurrence sur ces marchés: Air Canada et Quebecair entre Québec et Toronto; Air Canada et Eastern Provincial Airways entre Ottawa et Halifax.
- . Du lundi au vendredi, le marché Québec - Toronto est desservi directement quatre fois par jour (tableaux A5 et A6 en annexe), tandis que sur le marché Ottawa - Halifax cinq vols directs sont exploités quotidiennement à l'aller et au retour (tableau A7 en annexe). Par ailleurs, on compte de nombreuses correspondances via Montréal et Toronto pour le service entre Ottawa et Halifax.

#### Comparaisons entre les marchés

La fréquence plus élevée des vols entre Ottawa et Halifax s'explique en partie par la desserte de points multiples à l'est ou à l'ouest de ces deux points. Ces marchés représentent un trafic élevé<sup>(2)</sup>.

La majorité des vols d'Air Canada relie, par exemple, des villes de l'Ouest aux Maritimes (tableau 6). Eastern Provincial Airways qui dessert aussi le marché Ottawa - Halifax combine les points de Gander et de St. John's<sup>(3)</sup>, T.N.

---

(1) Québec - Toronto : marché intérieur - 85 620; trajets intérieurs de voyages internationaux - 13 440

Ottawa - Halifax : marché intérieur - 83 050; trajets intérieurs de voyages internationaux - 690

(2) Marché intérieur: Toronto - Halifax = 227 960 passagers  
 (1981) Winnipeg - Halifax = 17 340 passagers  
 Vancouver - Halifax = 24 700 passagers

(3) Marché intérieur: Ottawa - St. John's = 20 950 passagers  
 Ottawa - Gander = 2 860 passagers



TABLEAU 6

ITINÉRAIRE DES VOLS ENTRE QUÉBEC - TORONTO  
ET OTTAWA - HALIFAX

1) Québec - Toronto:

|        |                             |
|--------|-----------------------------|
| Ac 505 | Québec - Toronto - Windsor  |
| AC 535 | Québec - Toronto            |
| QB 441 | Québec - Montréal - Toronto |
| QB 447 | Québec - Montréal - Toronto |

2) Toronto - Québec

|        |                                                       |
|--------|-------------------------------------------------------|
| AC 534 | Toronto - Québec                                      |
| AC 524 | Toronto - Montréal - Québec                           |
| QB 460 | Toronto - Montréal - Québec - Sept-Iles - Wabush      |
| QB 482 | Toronto - Montréal - Québec - Baie Comeau - Mont-Joli |

3) Ottawa - Halifax

|        |                                        |
|--------|----------------------------------------|
| AC 174 | Winnipeg - Ottawa - Montréal - Halifax |
| AC 616 | Ottawa - Halifax - Sydney              |
| AC 138 | Vancouver - Ottawa - Halifax           |
| PV 162 | Ottawa - Halifax - Deer Lake           |
| PV 164 | Ottawa - Halifax - St. John's - Gander |

4) Halifax - Ottawa

|        |                                                |
|--------|------------------------------------------------|
| AC 113 | Halifax - Ottawa - Calgary - Vancouver         |
| AC 619 | Sydney - Halifax - Montréal - Ottawa - Toronto |
| AC 139 | Halifax - Ottawa - Vancouver                   |
| PV 161 | Gander - St. John's - Halifax - Ottawa         |
| PV 163 | Gander - St. John's - Halifax - Ottawa         |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

Sur le marché Québec - Toronto, tous les vols de Quebecair terminent à Toronto. Un seul des vols d'Air Canada se prolonge à l'Ouest de Toronto (vol AC 505 desservant Windsor). A l'Est de Québec, les seuls points desservis sur le même vol que Québec - Toronto représentent un trafic assez faible en direction de Toronto, ce qui limite la fréquence potentielle des vols: Baie Comeau - 40 passagers en 1981; Mont-Joli - 2000 passagers; Sept-Iles - 3790 passagers; Wabush - 1690 passagers.

### 3.3 Québec - Ottawa

#### Caractéristiques du marché

La distance entre Québec et Ottawa est de 371 kilomètres. En 1981, on a transporté 37 340 passagers entre ces deux points. Ce marché est le quatrième en importance au départ de Québec après Montréal, Toronto et Sept-Iles.

Depuis le retrait du vol direct d'Air Canada le 14 juin 1985, seul Québec Aviation exploite des vols directs entre Québec et Ottawa (deux vols quotidiens en B-99). La plupart des services offerts sont effectués via Montréal (tableaux A8 et A9 en annexe).

#### Comparaisons avec d'autres marchés

En termes de taille de marché, Québec - Ottawa se compare à Toronto - North Bay (34 300 passagers) et Hamilton - Ottawa (34 190 passagers). Toronto - North Bay est desservi directement cinq fois par jour par Air Canada, Air Ontario et Voyageur Airways et une fois par jour via Sudbury. Hamilton est relié directement à Ottawa quatre fois par jour.

La fréquence des vols directs est donc plus élevée pour ces deux marchés, mais compte tenu des correspondances à Montréal, le choix des heures de départ est cependant plus élevé sur le marché Québec - Ottawa.

### 3.4 Autres marchés intérieurs

Outre les points de Montréal, Toronto et Ottawa, on peut au départ de Québec voyager directement vers huit autres points sur les réseaux de Quebecair ou de Québec Aviation. Classés par ordre décroissant selon le niveau de trafic<sup>(1)</sup>, ces points sont: Sept-Iles (39 410 passagers), Baie Comeau (18 090), Val d'Or (18 030), Rouyn (17 470), Mont-Joli (13 810), Gatineau (9300), Wabush (7530) et Saguenay (1070).

Aucun service direct n'est donc offert vers les Maritimes et les points à l'ouest de Toronto. Les usagers doivent correspondre à Montréal ou à Toronto pour se rendre dans ces régions.

### 3.5 Marchés transfrontaliers

Vers les Etats-Unis, on compte 60 030 passagers de Québec<sup>(2)</sup> (entrées et sorties). Un seul point est desservi directement de Québec: il s'agit de New York qui est relié deux fois par semaine par Quebecair (tableaux A10, A11 et A12 en annexe). Tous les points transfrontaliers sont cependant accessibles via Montréal et Toronto d'où sont offerts des services directs vers les principales destinations américaines.

---

(1) Selon le total des entrées et sorties en 1981.

(2) Voyages transfrontaliers - 56 650 passagers; trajets transfrontaliers de voyages internationaux - 3380 passagers.

#### 4. CONTRAINTES ET POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT

##### 4.1 Contraintes

Tant au niveau du trafic local que pour le marché des correspondances, il ressort que Montréal et Toronto sont les deux principales destinations au départ de Québec. Les marchés de Sept-Îles et d'Ottawa sont également des destinations importantes pour la région de Québec.

En analysant la desserte des principaux points au départ et à destination de Québec et en lui comparant des marchés de même taille, on remarque une plus grande fréquence des services aériens dans d'autres marchés. Entre Montréal et Ottawa, par exemple, plusieurs transporteurs utilisent des avions turbopropulsés de cinquante sièges et moins par rapport aux réactés de 100 sièges et plus qui sont exploités entre Montréal et Québec. On constate également que l'addition de plusieurs points sur un même vol peut entraîner une fréquence accrue des vols; en l'occurrence, les points Ottawa - Montréal et Ottawa - Halifax sont desservis conjointement avec des destinations dans l'Ouest canadien et dans les Maritimes.

On remarque par ailleurs l'absence de vols directs vers l'Ouest canadien, les Maritimes et les Etats-Unis (sauf le vol bihebdomadaire de Quebecair vers New York).

Afin d'augmenter la fréquence des services aériens à Québec, une stratégie possible serait d'ajouter de nouveaux points aux services actuels en provenance ou à destination de Montréal ou de Toronto.

La taille des marchés entre Québec et l'Ouest canadien, les Maritimes et les Etats-Unis (tableau 7) limite toutefois le potentiel de développement vers ces endroits.

De plus, la tendance à faire une utilisation accrue des gros porteurs sur de longues distances au départ de Montréal et de Toronto (L-1011, B-767, B-747) n'est pas de nature à favoriser l'intégration de Québec sur des vols vers des points éloignés. Pour améliorer les services aériens à Québec, il faudrait plutôt examiner le potentiel sur de courtes distances.

#### 4.2 Perspectives de développement

En vue d'améliorer la desserte aérienne à Québec, les transporteurs aériens pourraient évaluer le potentiel sur des marchés de courte et de moyenne distance. A titre d'exemple, les trois marchés suivants semblent offrir de bonnes perspectives de développement.

##### Québec - Ottawa

Sur ce segment, Québec Aviation est le seul transporteur qui, au 15 juin 1985, exploite des vols directs entre ces deux points. Compte tenu de la taille du marché (37 340 passagers en 1981) et du fait qu'une bonne partie de la clientèle correspond à Montréal, un service direct entre Québec et Ottawa pourrait devenir une occasion intéressante pour un transporteur exploitant des aéronefs de capacité supérieure au B-99 qui est présentement utilisé. Ce marché pourrait notamment intéresser Quebecair et Nordair qui ont obtenu l'autorisation de la Commission canadienne des transports d'exploiter des vols réguliers entre ces deux points<sup>(1)</sup> et ce, douze mois par année au moyen d'aéronefs turbopropulsés d'une quarantaine de sièges jusqu'au Boeing 737.

---

(1) Nordair a de plus obtenu l'autorisation d'exploiter des vols entre Québec et Toronto et entre Québec et Montréal.

TABLEAU 7

TRAFFIC AÉRIEN ENTRE QUÉBEC, L'OUEST CANADIEN,  
LES MARITIMES ET LES ETATS-UNIS  
(entrées et sorties, 1981)<sup>(1)</sup>

|                                | <u>Trafic annuel</u> | <u>Trafic quotidien</u> |
|--------------------------------|----------------------|-------------------------|
| <u>Québec - Ouest canadien</u> |                      |                         |
| Winnipeg                       | 2 410                | 7                       |
| Calgary                        | 7 730                | 21                      |
| Edmonton                       | 7 560                | 21                      |
| Vancouver                      | 11 230               | 31                      |
| <u>Québec - Maritimes</u>      |                      |                         |
| Halifax                        | 7 610                | 21                      |
| Sydney                         | 630                  | 2                       |
| Fredericton                    | 1 490                | 4                       |
| Saint John                     | 1 220                | 3                       |
| Charlottetown                  | 310                  | 1                       |
| St. John's                     | 980                  | 3                       |
| <u>Québec - Etats-Unis</u>     |                      |                         |
| Boston                         | 2 590                | 7                       |
| New York                       | 10 500               | 29                      |
| Chicago                        | 4 500                | 12                      |
| Miami                          | 14 320               | 39                      |

Sources: Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur, 1981, Cat. no 51-204.

Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada - Etats-Unis, 1981, Cat. no 51-205.

(1) Les chiffres de 1981 étaient les derniers disponibles au moment de la rédaction.

Québec - Montréal

Une hausse de la fréquence des vols pourrait être obtenue en suivant l'exemple de la desserte entre Ottawa et Montréal. L'utilisation d'aéronefs turbopropulsés d'une capacité inférieure aux B-737, B-727 et DC-9 utilisés présentement et qui permettraient d'ajouter des vols à l'extérieur des périodes de pointe.

Les transporteurs pourraient également augmenter la fréquence des services entre Québec et Montréal en ajoutant des points supplémentaires sur le même vol. Nordair qui vient d'obtenir l'autorisation de transporter du trafic entre Québec et Montréal pourrait par exemple poursuivre ses vols vers Ottawa ou Toronto si les besoins le justifient.

Québec - Mirabel

En 1981, 50 760 passagers (entrées et sorties) ont voyagé entre Québec et Montréal<sup>(1)</sup> pour se rendre ensuite à l'extérieur du Canada alors que l'on ne compte aucun service de/vers Mirabel. En comparaison, 64 880 passagers ont voyagé entre Ottawa et Montréal<sup>(1)</sup> pour se rendre à l'extérieur du Canada et on évalue la part de marché de First Air à près de 25 % pour ses vols entre Ottawa et Mirabel.

Dans le cadre de la décision du Gouvernement canadien de faciliter l'accès aux aéroports sous-utilisés, People Express a procédé à l'intégration de l'aéroport de Mirabel aux autres points de son réseau. Compte tenu du succès qu'a connu People Express aux Etats-Unis, la venue de ce transporteur pourrait donc modifier les habitudes de voyages de la clientèle en déplaçant une partie de la demande à l'aéroport de Mirabel.

---

(1) Trajets intérieurs de voyages internationaux.

En raison du marché-cible important que constitue la région d'Ottawa pour les voyages à l'extérieur du Canada, il pourrait être intéressant d'ajouter ce point au vol Québec - Mirabel si les besoins le justifient. Ce marché pourrait vraisemblablement intéresser un transporteur exploitant des aéronefs variant de 15 à 40 sièges.

## 5. CONCLUSION

En analysant la desserte de trois des principaux marchés au départ de Québec, soit: Montréal, Toronto et Ottawa, on peut remarquer que les marchés de taille comparables reçoivent une plus grande fréquence de services aériens directs.

Sans conclure que la fréquence des services directs au départ de Québec est disproportionnée face aux autres marchés, on observe toutefois que le niveau de service dans les marchés choisis est complété par de nombreuses correspondances via Montréal.

La proximité de Montréal, de même que l'accès à de nombreux modes de transport sont sans doute des facteurs qui restreignent la croissance des services aériens et il en demeure que le potentiel de développement des marchés sur de moyennes ou de longues distances (les points à l'ouest de Toronto, les Maritimes et les Etats-Unis) est très limité en raison du trafic peu élevé. Ainsi, pour la desserte de ce type de marchés, la région de Québec doit dépendre des correspondances via Montréal et Toronto.

Malgré ces contraintes, l'analyse a permis d'identifier trois marchés de courte distance où les services aériens pourraient être améliorés.

Des services additionnels vers Montréal, Mirabel et Ottawa pourraient être développés au moyen d'aéronefs variant des turbopropulsés de 15 à 30 sièges jusqu'au Boeing 737 et ce, selon les besoins du trafic. Le point de Toronto pourrait être intégré à certains vols.

Dans chacun des cas, la décision d'un transporteur aérien d'étendre ses services doit être soigneusement étudiée en tenant compte notamment de ses ressources actuelles, de sa stratégie de développement, de la complémentarité de nouveaux marchés avec son réseau et de l'environnement dans lequel il évolue.

La nouvelle politique de transport aérien au Canada énoncée le 10 mai 1984, a déjà eu des suites sur le développement des services aériens en favorisant une concurrence accrue entre les transporteurs et en permettant à un transporteur nouveau ou existant de faire appel à la Commission canadienne des transports pour desservir n'importe quelle route intérieure au Canada.

Plus récemment, une nouvelle réforme des politiques régissant les transports a été amorcée par le ministre fédéral des Transports en juillet 1985, laquelle aurait entre autres pour objectif de permettre aux forces du marché de jouer un rôle plus important en encourageant activement la concurrence entre les services de transport aérien.

Encouragés à initier de nouveaux services, les transporteurs aériens doivent prendre l'initiative de ce développement et rechercher à satisfaire à la fois les besoins des usagers et ceux de leur entreprise.

A N N E X E    A

TABLEAUX A1 à A12

TABLEAU A1

SERVICES AÉRIENS DE QUÉBEC VERS MONTRÉAL (Dorval)  
en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|
| X67                  | 07:00         | 07:39          | QB 441           |
| 7                    | 07:05         | 07:45          | AC 503           |
| X7                   | 07:05         | 07:45          | AC 131           |
| X67                  | 07:35         | 08:12          | QB 463           |
| 7                    | 08:15         | 08:53          | QB 417           |
| X67                  | 10:50         | 11:29          | QB 481           |
| 6                    | 11:20         | 11:57          | QB 471           |
| X6                   | 13:00         | 13:40          | AC 515           |
| 7                    | 13:05         | 13:42          | QB 487           |
| 1@7                  | 15:30         | 16:07          | QB 461           |
| X7                   | 16:30         | 17:09          | QB 449           |
| X67                  | 17:00         | 17:40          | QB 447           |
| X6                   | 17:20         | 18:00          | AC 555           |
| 5                    | 17:30         | 18:09          | QB 457           |
| 7                    | 16:30         | 17:07          | QB 427           |
| 6                    | 19:35         | 20:15          | AC 525           |
| 4                    | 20:35         | 21:15          | ND 518           |
| X67                  | 22:15         | 22:52          | QB 483           |
| 7                    | 23:15         | 23:52          | QB 485           |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

(1) Légende:

|            |               |
|------------|---------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada |
| 2 mardi    | ND Nordair    |
| 3 mercredi | QB Quebecair  |
| 4 jeudi    |               |
| 5 vendredi |               |
| 6 samedi   |               |
| 7 dimanche |               |
| X sauf     |               |

## TABLEAU A2

SERVICES AÉRIENS DE MONTRÉAL (Dorval) VERS QUÉBEC  
en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|
| 1                    | 06:50         | 07:29          | ND 509           |
| X67                  | 07:00         | 07:38          | QB 480           |
| 1@7                  | 08:35         | 09:11          | QB 460           |
| 1@7                  | 08:40         | 09:18          | AC 510           |
| 7                    | 09:20         | 09:57          | QB 486           |
| 5                    | 11:50         | 12:27          | QB 456           |
| X7                   | 12:25         | 13:02          | QB 448           |
| 7                    | 14:05         | 14:42          | QB 426           |
| X6                   | 16:00         | 16:38          | AC 516           |
| X67                  | 16:00         | 16:39          | QB 420           |
| X67                  | 17:30         | 18:07          | QB 422           |
| 6                    | 17:30         | 18:07          | QB 418           |
| X67                  | 18:30         | 19:07          | QB 482           |
| 1@7                  | 19:10         | 19:48          | AC 524           |
| 7                    | 19:30         | 20:07          | QB 484           |
| X6                   | 20:30         | 21:07          | QB 462           |
| 1@7                  | 22:40         | 23:18          | AC 558           |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

---

(1) Légende:

|            |               |
|------------|---------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada |
| 2 mardi    | ND Nordair    |
| 3 mercredi | QB Quebecair  |
| 4 jeudi    |               |
| 5 vendredi |               |
| 6 samedi   |               |
| 7 dimanche |               |
| X sauf     |               |

TABLEAU A3

SERVICES AÉRIENS ENTRE OTTAWA ET MONTRÉAL  
en date du 15 juin 1985  
(Vols sans escale)

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) | <u>Type d'appareil</u> (1) |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|----------------------------|
| 1@7                  | 0715          | 0750           | AC 640           | D9S                        |
| X67                  | 0805          | 0845           | OU201            | SA2                        |
| X67                  | 0845          | 0920           | GX806            | CVR                        |
| X67                  | 0900          | 0940           | ND730            | FK7                        |
| X67                  | 0940          | 1015           | AC744            | 72S                        |
| 6                    | 0940          | 1015           | AC480            | D9S                        |
| 6                    | 1100          | 1140           | ND732            | FK7                        |
| X67                  | 1130          | 1210           | ND742            | FK7                        |
| 1@7                  | 1220          | 1255           | AC174            | 72S                        |
| 1@7                  | 1410          | 1455           | AC104            | 72S/767                    |
| 1@7                  | 1545          | 1620           | AC176            | D9S                        |
| 1@7(2)               | 1630          | 1705           | 7F304            | HS7                        |
| 1@7                  | 1640          | 1715           | AC166            | D9S                        |
| X6                   | 1730          | 1810           | ND736            | FK7                        |
| 1@7                  | 1755          | 1830           | AC160            | D9S                        |
| X67                  | 1805          | 1845           | OU203            | SA2                        |
| 1@7(2)               | 1830          | 1905           | 7F306            | HS7                        |
| 5                    | 1910          | 1945           | GX830            | CVR                        |
| X67                  | 2040          | 2120           | ND744            | FK7                        |
| 7                    | 2145          | 2220           | ND866            | 737                        |
| 1@7                  | 2235          | 2310           | AC178            | 72S/D9S                    |
| 4                    | 2240          | 2315           | ND522            | 73M                        |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

(1) Légende:

|            |                 |                               |
|------------|-----------------|-------------------------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada   | CVR Convair 580               |
| 2 mardi    | GX Air Ontario  | FK7 Fairchild - Hiller FH-227 |
| 3 mercredi | ND Nordair      | 72S Boeing 727-200            |
| 4 jeudi    | OU City Express | 767 Boeing 767                |
| 5 vendredi | 7F First Air    | D9S McDonnell Douglas DC9     |
| 6 samedi   |                 | séries 30, 40, 50 et 80       |
| 7 dimanche |                 | 737 et 73M Boeing 737         |
| X sauf     |                 | HS7 Hawker Siddeley 748       |
|            |                 | SA2 Saunders ST - 27 - ST2    |

(2) Vol Ottawa/Mirabel

## TABLEAU A4

SERVICES AÉRIENS ENTRE MONTRÉAL ET OTTAWA  
en date du 15 juin 1985  
(vols sans escale)

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) | <u>Type d'appareil</u> (1) |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|----------------------------|
| X67                  | 0715          | 0755           | ND741            | FK7                        |
| 1@7                  | 0840          | 0912           | AC167            | D9S                        |
| X67                  | 0900          | 0940           | OU202            | SA2                        |
| 1                    | 1045          | 1115           | ND501            | 73M                        |
| X6                   | 1245          | 1325           | ND737            | FK7                        |
| 1@7                  | 1330          | 1402           | AC179            | 72S                        |
| 5                    | 1455          | 1530           | GX849            | CVR                        |
| X7                   | 1540          | 1612           | AC619            | 72S                        |
| 7                    | 1600          | 1630           | ND863            | 737                        |
| 1234                 | 1630          | 1705           | GX841            | CRV                        |
| X67                  | 1603          | 1710           | ND743            | FK7                        |
| 7                    | 1715          | 1755           | ND735            | FK7                        |
| 1@7                  | 1720          | 1752           | AC181            | 72S/D9S                    |
| 1@7(2)               | 1730          | 1805           | 7F305            | HS7                        |
| 1@7                  | 1735          | 1807           | AC143            | 72S                        |
| X67                  | 1840          | 1920           | ND733            | FK7                        |
| X67                  | 1900          | 1940           | OU204            | SA2                        |
| 1@7                  | 1915          | 1947           | AC751            | D9S                        |
| 1@7(2)               | 1930          | 2005           | 7F307            | HS7                        |
| 5                    | 2015          | 2050           | GX847            | CVR                        |
| 1@7                  | 2140          | 2212           | AC671            | D9S                        |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

(1) Légende:

|            |                 |                               |
|------------|-----------------|-------------------------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada   | CVR Convair 580               |
| 2 mardi    | GX Air Ontario  | FK7 Fairchild - Hiller FH-227 |
| 3 mercredi | ND Nordair      | 72S Boeing 727-200            |
| 4 jeudi    | OU City Express | 767 Boeing 767                |
| 5 vendredi | 7F First Air    | D9S McDonnell Douglas DC9     |
| 6 samedi   |                 | séries 30, 40, 50 et 80       |
| 7 dimanche |                 | 737 et 73M Boeing 737         |
| X sauf     |                 | HS7 Hawker Siddeley 748       |
|            |                 | SA2 Saunders ST - 27 - ST2    |

(2) Vol Mirabel/Ottawa.

TABLEAU A5

SERVICES AÉRIENS DE QUÉBEC VERS TORONTO  
en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) | <u>Correspondance</u> |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|-----------------------|
| 1@7                  | 0615          | 0741           | AC505            | -                     |
| X67                  | 0700          | 0908           | QB441            | -                     |
| 1234                 | 0705          | 0940           | AC131/ND817      | via Montréal          |
| X7                   | 0705          | 1008           | AC131/AC405      | via Montréal          |
| 7                    | 0705          | 1008           | AC503/AC405      | via Montréal          |
| 7                    | 0815          | 1108           | QB417/AC407(2)   | via Montréal          |
| X67                  | 1050          | 1338           | QB481/AC121      | via Montréal          |
| 6                    | 1120          | 1508           | QB471/AC415      | via Montréal          |
| X67                  | 1300          | 1608           | AC515/AC417      | via Montréal          |
| X6                   | 1300          | 1703           | AC515/AC759      | via Montréal          |
| 7                    | 1305          | 1740           | QB487/ND863      | via Montréal          |
| 7                    | 1530          | 1740           | QB461            | -                     |
| X67                  | 1530          | 1835           | QB461/ND803      | via Montréal          |
| 7                    | 1530          | 1905           | QB461/ND847      | via Montréal          |
| 1@7                  | 1610          | 1736           | AC535            | -                     |
| 6                    | 1630          | 1905           | QB449/ND833      | via Montréal          |
| X67                  | 1700          | 1910           | QB447            | -                     |
| X67                  | 1720          | 1950           | AC555/ND837      | via Montréal          |
| X67                  | 1720          | 2010           | AC555/AC425      | via Montréal          |
| X6                   | 1720          | 2030           | AC555/AC199      | via Montréal          |
| 7                    | 1830          | 2110           | QB427/AC427      | via Montréal          |
| 7                    | 1830          | 2110           | QB427/CP29       | via Montréal          |
| 6                    | 1935          | 2307           | AC525/AC431      | via Montréal          |
| 4                    | 2035          | 2307           | ND578/AC431(3)   | via Montréal          |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

(1) Légende:

|            |               |
|------------|---------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada |
| 2 mardi    | CP CP Air     |
| 3 mercredi | ND Nordair    |
| 4 jeudi    | QB Quebecair  |
| 5 vendredi |               |
| 6 samedi   |               |
| 7 dimanche |               |
| X sauf     |               |

(2) En vigueur le 16 juin.

(3) En vigueur le 20 juin.

TABLEAU A6

SERVICES AÉRIENS DE TORONTO VERS QUÉBEC  
en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1)           | <u>Correspondance</u> |
|----------------------|---------------|----------------|----------------------------|-----------------------|
| 1@7                  | 0650          | 0918           | AC650/AC510                | via Montréal          |
| X67                  | 0655          | 0911           | QB460                      | -                     |
| 1234                 | 0700          | 0911           | ND810/QB460                | via Montréal          |
| X7                   | 0900          | 1302           | AC404/QB448                | via Montréal          |
| 5                    | 0930          | 1227           | ND862/QB456                | via Montréal          |
| X67                  | 0930          | 1302           | ND862/QB448                | via Montréal          |
| 5                    | 1000          | 1227           | AC406/QB456                | via Montréal          |
| X67                  | 1000          | 1302           | AC406/QB448 <sup>(2)</sup> | via Montréal          |
| X6                   | 1400          | 1638           | AC414/AC516 <sup>(3)</sup> | via Montréal          |
| 1@7                  | 1410          | 1527           | AC534                      | -                     |
| X67                  | 1700          | 1907           | QB482                      | -                     |
| X67                  | 1700          | 1907           | ND804/QB482                | via Montréal          |
| X6                   | 1700          | 1948           | AC420/AC524                | via Montréal          |
| X7                   | 1725          | 1948           | AC524                      | -                     |
| 7                    | 1800          | 2007           | ND842/QB484                | via Montréal          |
| 7                    | 1810          | 2007           | QB484                      | -                     |
| X6                   | 1900          | 2318           | AC120/AC558                | via Montréal          |
| 6                    | 1900          | 2318           | AC424/AC558                | via Montréal          |
| 7                    | 2000          | 2318           | AC426/AC558 <sup>(3)</sup> | via Montréal          |
| X67                  | 2000          | 2318           | AC330/AC558 <sup>(2)</sup> | via Montréal          |
| X67                  | 2045          | 2318           | ND864/AC558                | via Montréal          |
| 7                    | 2110          | 2318           | ND836/AC558                | via Montréal          |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

(1) Légende:

|            |               |
|------------|---------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada |
| 2 mardi    | ND Nordair    |
| 3 mercredi | QB Quebecair  |
| 4 jeudi    |               |
| 5 vendredi |               |
| 6 samedi   |               |
| 7 dimanche |               |
| X sauf     |               |

(2) En vigueur le 17 juin.

(3) En vigueur le 16 juin.

TABLEAU A7

SERVICES AÉRIENS DIRECTS DE OTTAWA VERS HALIFAX  
en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) | <u>Type d'appareil</u> (1) |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|----------------------------|
| 1@7                  | 0815          | 1041           | AC616            | 72S                        |
| X67                  | 1215          | 1451           | PV162            | 73S                        |
| 1@7                  | 1220          | 1600           | AC174            | 72S                        |
| 1@7                  | 1700          | 1926           | AC138            | 767                        |
| 1@7                  | 1755          | 2030           | PV164            | 73S                        |

SERVICES AÉRIENS DIRECTS DE HALIFAX VERS OTTAWA  
en date du 15 juin 1985

|     |      |      |       |     |
|-----|------|------|-------|-----|
| 1@7 | 0820 | 0900 | AC113 | 72S |
| X67 | 0845 | 0920 | PV161 | 73S |
| X7  | 1430 | 1612 | AC619 | 72S |
| 1@7 | 1615 | 1656 | PV163 | 73S |
| 1@7 | 1825 | 1905 | AC139 | 767 |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

(1) Légende:

1 lundi  
2 mardi  
3 mercredi  
4 jeudi  
5 vendredi  
6 samedi  
7 dimanche  
X sauf

AC Air Canada  
PV Eastern Provincial  
Airways

72S Boeing 727-200  
73S Boeing 737-200  
767 Boeing 767

# TABLEAU A8

## SERVICES AÉRIENS DE QUÉBEC VERS OTTAWA en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) | <u>Correspondance</u> |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|-----------------------|
| X67                  | 0700          | 0820           | QR251            | -                     |
| 1@7                  | 0705          | 0912           | AC131-503/AC167  | via Montréal          |
| X67                  | 0735          | 0940           | QB463/OU 202     | via Montréal          |
| 7                    | 0815          | 1325           | QB417/ND737      | via Montréal          |
| X67                  | 1050          | 1325           | QB481/ND737      | via Montréal          |
| 6                    | 1120          | 1402           | QB471/AC179      | via Montréal          |
| 5                    | 1300          | 1530           | AC515/GX849      | via Montréal          |
| X67                  | 1300          | 1612           | AC515/AC619(2)   | via Montréal          |
| X6                   | 1300          | 1752           | AC515/AC181(3)   | via Montréal          |
| X6                   | 1300          | 1807           | AC515/AC143      | via Montréal          |
| 7                    | 1305          | 1630           | QB487/ND863      | via Montréal          |
| X6                   | 1530          | 1752           | QB461/AC181(3)   | via Montréal          |
| 1@7                  | 1530          | 1807           | QB461/AC143      | via Montréal          |
| X67                  | 1655          | 1815           | QR255            | -                     |
| X67                  | 1700          | 1920           | QB447/ND733      | via Montréal          |
| X6                   | 1720          | 1947           | AC751/AC555(3)   | via Montréal          |
| 5                    | 1730          | 1940           | QB457/OU204      | via Montréal          |
| 7                    | 1830          | 2012           | QB427/AC671      | via Montréal          |
| 6                    | 1935          | 2012           | AC525/AC671      | via Montréal          |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

### (1) Légende:

|            |                    |
|------------|--------------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada      |
| 2 mardi    | GX Air Ontario     |
| 3 mercredi | ND Nordair         |
| 4 jeudi    | OU City Express    |
| 5 vendredi | QB Quebecair       |
| 6 samedi   | QR Québec Aviation |
| 7 dimanche |                    |
| X sauf     |                    |

(2) En vigueur le 17 juin.

(3) En vigueur le 16 juin.

TABLEAU A9

SERVICES AÉRIENS DE OTTAWA VERS QUÉBEC  
en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) | <u>Correspondance</u> |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|-----------------------|
| 1@7                  | 0715          | 0911           | AC640/QB460      | via Montréal          |
| 1@7                  | 0715          | 0918           | AC640/AC510      | via Montréal          |
| X67                  | 0840          | 0955           | QR252            | -                     |
| 5                    | 0940          | 1227           | AC744/QB456      | via Montréal          |
| X67                  | 0940          | 1302           | AC744/QB448      | via Montréal          |
| 6                    | 1100          | 1302           | ND732/QB448      | via Montréal          |
| 7                    | 1220          | 1442           | AC174/QB426      | via Montréal          |
| X6                   | 1220          | 1638           | AC174/AC516(2)   | via Montréal          |
| 7                    | 1410          | 1638           | AC104/AC516(2)   | via Montréal          |
| X67                  | 1410          | 1638           | AC104/AC516(3)   | via Montréal          |
| X67                  | 1410          | 1639           | AC104/QB420      | via Montréal          |
| X67                  | 1545          | 1807           | AC176/QB422      | via Montréal          |
| 7                    | 1545          | 1807           | AC176/QB458      | via Montréal          |
| 6                    | 1640          | 1857           | AC166/QB418      | via Montréal          |
| 1@7                  | 1755          | 1948           | AC160/AC524      | via Montréal          |
| X67                  | 1805          | 2107           | OU203/QB462      | via Montréal          |
| X67                  | 1835          | 1950           | QR256            | -                     |
| 5                    | 1910          | 2107           | GX830/QB462      | via Montréal          |
| X67                  | 2040          | 2318           | ND544/AC558      | via Montréal          |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

(1) Légende:

|            |                    |
|------------|--------------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada      |
| 2 mardi    | GX Air Ontario     |
| 3 mercredi | ND Nordair         |
| 4 jeudi    | OU City Express    |
| 5 vendredi | QB Quebecair       |
| 6 samedi   | QR Québec Aviation |
| 7 dimanche |                    |
| X sauf     |                    |

(2) En vigueur le 16 juin.

(3) En vigueur le 17 juin.

# TABLEAU A10

## SERVICES AÉRIENS DE QUÉBEC VERS MIAMI en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1)  | <u>Correspondance</u>     |
|----------------------|---------------|----------------|-------------------|---------------------------|
| X67                  | 0700          | 1204           | QB441/DL215       | via Montréal              |
| X7                   | 0705          | 1204           | AC131-503/DL215   | via Montréal              |
| 1@7                  | 0705          | 1215           | AC131-503/AC930   | via Montréal              |
| 7                    | 0815          | 1806           | QB417/EA107       | via Montréal              |
| 5                    | 1250          | 2052           | QB456/EA003       | via Newark                |
| X6                   | 1530          | 1135           | QB461/QB452/EA449 | via Montréal<br>et Boston |
| 1@7                  | 1610          | 2235           | AC535/AC914       | via Toronto               |

## SERVICES AÉRIENS DE MIAMI VERS QUÉBEC en date du 15 juin 1985

|     |      |      |                   |              |
|-----|------|------|-------------------|--------------|
| 5   | 0940 | 1700 | EA008/QB457       | via Newark   |
| 1@7 | 0950 | 1527 | AC911/AC534       | via Toronto  |
| X67 | 1200 | 1807 | DL214/QB422       | via Montréal |
| 7   | 1200 | 1807 | DL214/QB458       | via Montréal |
| 6   | 1200 | 1857 | DL214/QB418       | via Montréal |
| X7  | 1200 | 1948 | AC915/AC524       | via Toronto  |
| X6  | 1305 | 1807 | AC933/QB458-QB422 | via Montréal |
| 6   | 1305 | 1857 | AC933/QB418       | via Montréal |
| 1@7 | 1305 | 1948 | AC933/AC524       | via Montréal |
| 1@7 | 1610 | 2318 | DL432/AC558       | via Montréal |
| 7   | 1615 | 2240 | EA006/QB459       | via Newark   |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

### (1) Légende:

|            |                      |
|------------|----------------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada        |
| 2 mardi    | DL Delta Air Lines   |
| 3 mercredi | EA Eastern Air Lines |
| 4 jeudi    | QB Quebecair         |
| 5 vendredi |                      |
| 6 samedi   |                      |
| 7 dimanche |                      |
| X sauf     |                      |

# TABLEAU A11

## SERVICES AÉRIENS DE QUÉBEC VERS NEW YORK en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1)  | <u>Correspondance</u> |
|----------------------|---------------|----------------|-------------------|-----------------------|
| X7                   | 0705          | 1214           | AC131/EA107       | via Montréal          |
| 1@7                  | 0705          | 1233           | AC131-AC503/AC744 | via Montréal          |
| 7                    | 0815          | 1214           | QB417/EA107       | via Montréal          |
| X67                  | 1050          | 1413           | QB481/AC746       | via Montréal          |
| 6                    | 1120          | 1521           | QB471/EA571       | via Montréal          |
| 5                    | 1250          | 1430           | QB456             | -                     |
| X6                   | 1300          | 1611           | AC515/AC748       | via Montréal          |
| X6                   | 1530          | 1831           | QB461/AC750       | via Montréal          |
| 1@7                  | 1530          | 2045           | QB461/DL721       | via Montréal          |
| X7                   | 1630          | 2033           | QB449/AC752       | via Montréal          |
| X6                   | 1720          | 2033           | AC555/AC752       | via Montréal          |
| 7                    | 1830          | 2010           | QB458             | via Montréal          |

## SERVICES AÉRIENS DE NEW YORK VERS QUÉBEC en date du 15 juin 1985

|     |      |      |                |              |
|-----|------|------|----------------|--------------|
| 5   | 0915 | 1227 | AC743/QB456    | via Montréal |
| X7  | 0915 | 1302 | AC743/QB448    | via Montréal |
| 7   | 0915 | 1442 | AC743/QB426    | via Montréal |
| X6  | 1315 | 1638 | AC747/AC516(2) | via Montréal |
| X67 | 1500 | 1807 | AC749/QB422    | via Montréal |
| X6  | 1525 | 1948 | FH77/AC524     | via Montréal |
| 5   | 1530 | 1700 | QB457          | -            |
| 1@7 | 1616 | 1948 | EA150/AC524    | via Montréal |
| X6  | 1655 | 1948 | AC751/AC524    | via Montréal |
| X6  | 1920 | 2318 | AC753/AC558    | via Montréal |
| 7   | 2110 | 2240 | QB459          | -            |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

### (1) Légende:

|            |                      |
|------------|----------------------|
| 1 lundi    | AC Air Canada        |
| 2 mardi    | DL Delta Air Lines   |
| 3 mercredi | EA Eastern Air Lines |
| 4 jeudi    | FH Mall Airways      |
| 5 vendredi | QB Quebecair         |
| 6 samedi   |                      |
| 7 dimanche |                      |
| X sauf     |                      |

(2) En vigueur le 16 juin.

# TABLEAU A12

## SERVICES AÉRIENS DE QUÉBEC VERS CHICAGO en date du 15 juin 1985

| <u>Fréquence</u> (1) | <u>Départ</u> | <u>Arrivée</u> | <u># Vol</u> (1) | <u>Correspondance</u> |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|-----------------------|
| 1@7                  | 0615          | 0934           | AC505/AC721      | via Toronto           |
| 1@7                  | 0705          | 1036           | AC131-503/AA249  | via Montréal          |
| X67                  | 0735          | 1036           | QB463/AA249      | via Montréal          |
| X67                  | 1050          | 1410           | QB481/AA575      | via Montréal          |
| 6                    | 1120          | 1410           | QB471/AA575      | via Montréal          |
| 7                    | 1305          | 1629           | QB487/AC735      | via Montréal          |
| 7                    | 1220          | 1759           | QB487/AA205      | via Montréal          |
| 1@7                  | 1610          | 2053           | AC535/AA293      | via Toronto           |
| X67                  | 1700          | 2053           | QB447/AA293      | via Toronto           |

## SERVICES AÉRIENS DE CHICAGO VERS QUÉBEC en date du 15 juin 1985

|     |      |      |                   |              |
|-----|------|------|-------------------|--------------|
| 5   | 0714 | 1227 | AA162/QB456       | via Montréal |
| X7  | 0714 | 1302 | AA162/QB448       | via Montréal |
| 7   | 0714 | 1442 | AA162/QB426       | via Montréal |
| X6  | 1323 | 1807 | AA572/QB422-QB458 | via Montréal |
| 6   | 1323 | 1857 | AA572/QB418       | via Montréal |
| 1@7 | 1729 | 2318 | AA448/AC558       | via Montréal |

Source: Official Airline Guide, 1er juin 1985.

### (1) Légende:

|            |                      |
|------------|----------------------|
| 1 lundi    | AA American Airlines |
| 2 mardi    | AC Air Canada        |
| 3 mercredi | QB Quebecair         |
| 4 jeudi    |                      |
| 5 vendredi |                      |
| 6 samedi   |                      |
| 7 dimanche |                      |
| X sauf     |                      |

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 885