

### E. Routes transcontinentales

1. Los Angeles-Toronto/Montréal<sup>(4) (5)</sup>
2. San Francisco-Toronto/Montréal<sup>(4) (5) (10)</sup>

### F. Routes des États du Pacifique

1. Los Angeles/San Francisco-Vancouver<sup>(2)</sup>
2. Los Angeles-Calgary/Edmonton<sup>(2) (6) (8)</sup>
3. San Francisco-Calgary/Edmonton<sup>(2) (6) (8)</sup>
4. Las Vegas-Calgary/Edmonton<sup>(8)</sup>
5. Spokane-Calgary/Edmonton<sup>(8)</sup>
6. Spokane-Vancouver
7. Seattle-Vancouver
8. Ketchikan-Prince Rupert
9. Juneau-Whitehorse
10. Fairbanks-Whitehorse
11. Fairbanks-Inuvik
12. Honolulu-Vancouver<sup>(4)</sup>

### G. Routes intercontinentales

1. États-Unis-Gander-Europe et points situés au-delà.

#### Notes

<sup>(1)</sup> Le Gouvernement des États-Unis peut désigner deux entreprises de transport aérien pour desservir la route B.2 et deux entreprises de transport aérien pour desservir la route B.9. Il pourra désigner plus d'une entreprise de transport aérien pour toute autre route, sous réserve de l'approbation préalable du Gouvernement du Canada.

<sup>(2)</sup> Si, à l'égard de chacune des routes jumelées mentionnées dans la première colonne ci-dessous, la même entreprise de transport aérien des États-Unis est désignée pour exploiter les routes jumelées mentionnées, chacune desdites routes jumelées pourra être exploitée comme si elle était une route combinée, tel qu'il est indiqué dans la deuxième colonne ci-dessous, et ladite entreprise de transport aérien aura droit, dans l'exploitation de cette route combinée, à tous les privilèges conférés par l'Accord:

Routes A.1 et A.2	Boston-Montréal/Toronto
Routes A.10 et A.11	Tampa/Miami-Toronto/Montréal
Routes B.4 et B.5	Cleveland-Toronto/Montréal
Routes B.6 et B.7	Milwaukee/Détroit-Toronto/Montréal
Routes B.8 et B.9	Chicago-Toronto/Montréal
Routes F.1 et F.2	Los Angeles-Vancouver-Calgary/Edmonton
Routes F.1 et F.3	San Francisco-Vancouver/Calgary/Edmonton

<sup>(3)</sup> Sur la route A.9, la ville de Washington pourra à l'occasion de tout vol, au choix de l'entreprise, être desservie par l'un des aéroports suivants: National, Baltimore-Washington international ou Dulles.

<sup>(4)</sup> Nonobstant les dispositions du paragraphe a) de l'Article III de l'Accord, on ne pourra effectuer d'escales commerciales additionnelles sur les routes A.10, A.11, B.8, B.9, E.1, E.2 et F.12 pourvu, toutefois, que cette mesure n'interdise en aucune façon les services transitaires, sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, vers des points aux États-Unis situés derrière la ou les têtes de ligne des États-Unis sur toute autre route par des entreprises de transport aérien désignées pour cette autre route, malgré le fait que ces services constitueraient en fait un service entre la ou les têtes de ligne des États-Unis et la ou les têtes de ligne du Canada pour ce qui est des routes A.10, A.11, B.8, B.9, E.1, E.2 et F.12.

<sup>(5)</sup> Les services sur la route B.4, la route B.6, la route D.2, le tronçon Montréal-Los Angeles de la route E.1 et le tronçon San Francisco-Montréal de la route E.2 ne seront pas inaugurés avant le 29 avril 1979.

<sup>(6)</sup> Les services sur la route B.5, le tronçon sans escale Milwaukee-Toronto de la route B.7, la route B.8, la route C.4, la route F.2 et la route F.3 ne seront pas inaugurés avant le 25 avril 1976.

<sup>(7)</sup> Les vols exploités sur les routes C.2 et D.1 peuvent prendre fin ou débiter à un point nommé au Canada ou desservir des points aux États-Unis aux deux extrémités et pourront transporter du trafic intérieur des États-Unis en transit tout comme du trafic qui fait escale à un point nommé au Canada.