

canadiennes à partir de leurs plaques tournantes aux États-Unis. En d'autres termes, huit ou neuf grands transporteurs (deux canadiens et peut-être six ou sept américains) se feraient concurrence. Grâce à leurs avantages structurels de plaques tournantes bien défendues, les transporteurs américains pourraient probablement, dans l'ensemble, porter leur part du marché au-delà du niveau qu'elle atteint à l'heure actuelle (69 pour cent; consulter l'annexe 3-7). Ils seraient certes en mesure de conserver leur part de marché actuelle.

- Étant donné que les Lignes aériennes Canadien International offrent des services transfrontières négligeables, cette entreprise pourrait sans doute tirer parti de la politique d'ouverture des espaces aériens, du moins sur le marché transfrontière. Elle devrait faire face à un certain effritement sur les marchés de la côte ouest dans le sens nord-sud, en raison de la concurrence nouvelle, mais pourrait conquérir des débouchés nouveaux et importants qui compenseraient toute perte à cet égard. Par ailleurs, Air Canada éprouverait de la difficulté à conserver sa part du marché transfrontière actuelle, puisqu'elle devrait faire face à la concurrence exercée par les transporteurs américains et les Lignes aériennes Canadien International.
- La négociation d'accords avec l'un des grands transporteurs américains pour amener du trafic canadien dans les villes américaines est un scénario qui pourrait être avantageux pour chacun des deux transporteurs canadiens. Étant donné qu'une part importante du trafic transfrontière en provenance du Canada est acheminée au-delà des plaques tournantes américaines et