

niveaux de tarifs transfrontières sur les routes dont la distance est moindre semble légèrement inférieurs à ceux des routes intra-américaines. On pourrait analyser cette affirmation à la lumière de la constatation du Groupe de travail du secrétaire américain sur la concurrence dans le secteur des compagnies aériennes des États-Unis (ministère des Transports des États-Unis, 1990), selon laquelle les tarifs aériens court-courriers (jusqu'à concurrence de 1 000 milles) à destination et au départ des plaques tournantes dominées par un ou deux transporteurs sont nettement supérieurs aux tarifs d'autres marchés de paires de villes comparables aux États-Unis. L'étude du ministère américain des Transports a permis de constater que les niveaux de tarifs moyens sur les routes à destination et au départ de huit plaques tournantes concentrées (où 75 pour cent ou plus du total des embarquements étaient assurés par un transporteur prépondérant) sont, en moyenne, supérieurs de 18,7 pour cent à d'autres routes comparables, même après avoir contrôlé les effets de la distance et de la densité du trafic.<sup>49</sup> Étant donné que la plupart des routes transfrontières partent de plaques tournantes dominées par un ou deux transporteurs ou y aboutissent, il faut, pour compter 98,6 pour cent du tarif moyen intra-américain sur une route transfrontière de 500 milles (voir les ratios tarifaires prévus ci-dessus) au départ et à destination d'une plaque tournante, compter un tarif nettement supérieur au tarif intérieur moyen, après avoir contrôlé l'incidence, sur les tarifs, de la prépondérance exercée sur une plaque tournante. **Si l'on tient compte de ce facteur, il semble que les transporteurs américains comptent en moyenne des tarifs de 15 à 30 pour cent supérieurs,<sup>50</sup> sur leurs routes transfrontières, à ceux pratiqués sur les routes intra-américaines comparables.**

<sup>49</sup> Consulter U.S. Department of Transportation (1990, pp. 12-13), Pricing: Executive Summary, Report of the Secretary's Task Force on Competition in the U.S. Domestic Airline Industry (Office of the Secretary of Transportation, février 1990).

<sup>50</sup> En réalité, 17,3 pour cent (18,7 pour cent - 1,4 pour cent) pour les routes de 500 milles, 22,2 pour cent pour les routes de 1 500 milles et 28,8 pour cent pour les routes de 2 000 milles.