

- L'accord bilatéral a concouru, par son caractère restrictif, à la création d'une démarcation artificielle, au sein des réseaux des compagnies aériennes, entre les deux pays. Par conséquent, l'essentiel du trafic d'est en ouest dans les deux pays se déplace selon deux réseaux linéaires distincts. Les compagnies aériennes ne sont pas en mesure de créer des systèmes d'aéroports en étoile économiques le long de la frontière canado-américaine. Par exemple, il est beaucoup plus économique de créer un système d'aéroports en étoile intégré dans la région de Toronto ou du sud de l'Ontario et dans une partie des régions de New York et du milieu de l'Atlantique aux États-Unis. Les contraintes imposées par la politique transfrontière restrictive ont influencé les modes des courants du trafic d'origine et de destination intra-canadiens, intra-américains et transfrontières de façon à accroître considérablement le total des coûts du système.
- Les grands perdants sont les consommateurs, en particulier ceux qui empruntent les routes transfrontières, en raison des tarifs élevés, d'une qualité de service inférieure et du choix moins vaste de temps de déplacement et de routes.
- Les transporteurs américains profitent de suppléments de tarifs substantiels sur les routes transfrontières, en tirant parti de l'accord bilatéral restrictif en vigueur à l'heure actuelle, tandis que les transporteurs canadiens éprouvent, semble-t-il, de la difficulté à faire face à la concurrence sur les marchés transfrontières.