

tournantes; cependant, cela pourrait ne pas être rentable, en raison des frais d'établissement élevés. Pour exploiter une plaque tournante de façon rentable, les transporteurs canadiens devraient créer le nombre critique minimal de points de correspondance et maintenir des fréquences suffisantes dans une ou plusieurs plaques tournantes américaines.<sup>45</sup> Le coût supplémentaire de création d'un tel système serait trop élevé pour pouvoir concurrencer effectivement les transporteurs américains qui disposent de plaques tournantes bien établies.

- Les transporteurs canadiens pourraient prendre en charge, en passant par Toronto, une partie des voyageurs intra-américains moyen-courriers à destination et au départ de la région de la Nouvelle-Angleterre.

### 3. Incidences sur le marché transfrontière

- À l'heure actuelle, plus de 95 pour cent des passagers transfrontières partent des huit grandes villes canadiennes et y arrivent. Il s'agit de Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Ottawa et Halifax.<sup>46</sup> Bien entendu, la quasi-totalité des grands transporteurs américains pourrait sans doute desservir une partie ou la totalité de ces grandes villes

<sup>45</sup>Le nombre critique minimal de vols nécessaire dépend de nombreux facteurs. Le calcul qui suit, fourni à titre d'exemple, laisse entendre qu'il faudrait réunir au moins 35 villes. On suppose que, pour des raisons de concurrence, il faut prévoir un minimum de trois vols par jour et que chaque vol doit accueillir 70 passagers pour être rentable. Si la ville type produit en moyenne six passagers par jour, quelle que soit la destination, la plaque tournante doit offrir des correspondances vers 35 destinations [(3 vols/jour) (70 passagers/destinations/jour)].

<sup>46</sup>Consulter la pièce 3-7 et Statistique Canada, 51-205, 1988, tableau 1.