

canadien. Les États-Unis désignent plusieurs transporteurs sur toutes les grandes routes transfrontières.

L'accord bilatéral restrictif favorise la création d'une démarcation artificielle, entre les deux pays, au sein du réseau des compagnies aériennes. Voilà pourquoi, au Canada comme aux États-Unis, le trafic d'est en ouest se déroule selon deux réseaux linéaires distincts. Les compagnies aériennes ne sont pas en mesure de créer des réseaux d'aéroports en étoile économiques chevauchant la frontière entre le Canada et les États-Unis. Par exemple, il est peut-être plus économique d'aménager un réseau intégré d'aéroports en étoile en faisant appel à Toronto comme plaque tournante, non seulement pour ses villes rayons actuelles, mais également pour la Nouvelle-Angleterre et certaines villes de la région américaine du milieu de l'Atlantique. Les contraintes imposées par la politique transfrontière restrictive ont influencé l'évolution des courants du trafic d'origine et de destination intra-canadien, intra-américain et transfrontière, ce qui a eu pour effet d'accroître, dans l'ensemble, les coûts du réseau.

Les plus grands perdants sont les consommateurs, en particulier ceux qui empruntent les routes transfrontières, en raison des tarifs élevés, de la qualité inférieure des services et des choix moins vastes de lieux de départ et d'itinéraires.