

l'ensemble porter leur part du marché au-delà du niveau qu'elle atteint à l'heure actuelle (71 pour cent). Dans le pire des cas, ils conserveraient 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. Par ailleurs, Air Canada aurait de la difficulté à conserver sa part actuelle du marché transfrontière (environ 23 pour cent).

La négociation d'accords avec l'un des grands transporteurs américains pour acheminer du trafic canadien à destination de points aux États-Unis (et inversement) représente un scénario avantageux pour chacun des transporteurs canadiens. Étant donné qu'une part importante du trafic transfrontière en provenance du Canada est acheminée au-delà des aéroports-plaques tournantes aux États-Unis, les transporteurs canadiens pourraient conclure d'assez bons marchés avec certains transporteurs américains, dont le nombre est supérieur à celui de leurs homologues canadiens.

Marché intercontinental. Grâce à un échange complet de droits des cinquième et sixième libertés faisant intervenir les vols asiatiques, européens et sud-américains entre le Canada et les États-Unis, le Canada pourrait amener les transporteurs américains à utiliser un ou plusieurs points canadiens comme plaques tournantes d'accès pour un nombre important de vols intercontinentaux empruntant des routes dans le nord du Pacifique (via Vancouver), de vols européens (Edmonton ou Calgary pour l'ouest du Canada et des États-Unis), et Montréal ou Toronto pour le trafic à destination et au départ de l'est et du centre du Canada et du nord de l'Atlantique, ainsi que des états de la Nouvelle-Angleterre et du centre-nord.