

passagers au Canada ont voyagé grâce à des tarifs à rabais en 1988.<sup>44</sup> L'utilisation des tarifs à rabais pourrait même être supérieure à 63 pour cent sur les grandes routes transcanadiennes, étant donné que les routes long-courriers ont tendance à utiliser les tarifs à rabais à un degré supérieur à la moyenne. Compte tenu de la forte élasticité de la demande par rapport aux prix dans le cas des voyages à rabais (entre 1,4 et 2,0), les transporteurs américains pourraient attirer un nombre important des voyageurs de cette catégorie. Même si les transporteurs américains réunis ne conquièrent que 20 pour cent du marché des passagers à rabais, il s'agirait de 15 pour cent du trafic actuel sur les grandes routes transcanadiennes comme Vancouver-Toronto et Calgary et Toronto. Cela pourrait être suffisant pour entraîner le fléchissement de la fréquence des vols sans escale au Canada.

- Les passagers long-courriers (d'affaires et d'agrément) en provenance et (ou) à destination de villes de taille inférieure prennent actuellement leurs correspondances dans l'un des grands aéroports au Canada. Dans leur cas, une correspondance dans un aéroport américain ne ferait guère de différence pour ce qui est du temps de déplacement et des inconvénients. Ainsi, les transporteurs américains seraient en mesure, grâce aux avantages dont ils disposent pour ce qui est des coûts et de la structure, d'offrir la même commodité à des tarifs inférieurs à ceux des transporteurs canadiens, en étendant simplement leur réseau étoilé à ces villes. Ainsi, sur ces marchés, les transporteurs américains pourraient attirer un nombre

<sup>44</sup>Oum, Tretheway et Stanbury (1990)