

### 3. Création de réseaux près de la frontière canado-américaine

Comme nous l'avons vu auparavant, le réseau de compagnies aériennes est limité arbitrairement, au nord comme au sud de la frontière, en raison des restrictions imposées par l'accord aérien bilatéral en vigueur. Dans le cadre d'une politique d'ouverture des espaces aériens, il se pourrait que cette division arbitraire du réseau de compagnies aériennes disparaisse, puisque les compagnies aériennes des deux pays s'efforceront de se doter de réseaux en étoile optimaux. Les transporteurs des deux pays relieront sans doute à leurs plaques tournantes des petites villes et des villes de taille moyenne de part et d'autre de la frontière.

### 4. Emplacement des plaques tournantes pour le trafic intercontinental

L'utilisation de l'étoile centralisée, prépondérante sur le marché intérieur américain, pourrait ne pas constituer la technique la plus efficace de prise en charge du trafic intercontinental dans un contexte d'ouverture des espaces aériens. Les caractéristiques qui expliquent l'efficacité de l'étoile centralisée n'existent pas sur le marché intercontinental, dominé par les vols long-courriers et une densité de trafic inférieure. Selon une analyse à partir d'un réseau hypothétique, l'étoile au point d'entrée pourrait constituer une méthode plus fructueuse des répartitions du trafic d'arrivée des voyageurs internationaux. Les figures 7 et 8 font état d'un scénario selon lequel 900 passagers par jour arrivent dans une région dotée de destinations géographiquement uniformes, selon une durée de vol de deux heures à partir d'un aéroport plaque tournante central. Le système d'étoile centralisée traditionnelle nécessite 10 600 heures-passagers de déplacement, tandis qu'un système d'étoile au point d'entrée ne réclame que 9 454 heures-passagers de déplacement, soit une économie de 11 pour cent du temps de déplacement des passagers, accompagnée de réductions correspondantes du temps d'exploitation des compagnies aériennes.