

trafic d'origine et de destination, tandis que les transporteurs américains peuvent prendre en charge le trafic au-delà du point transfrontière américain.<sup>25</sup> Troisièmement, la désignation d'un seul transporteur, par le Canada, sur chaque route transfrontière explique également, en partie, l'infériorité des parts du marché des transporteurs canadiens. Même si les États-Unis ne désignent, en règle générale, que des transporteurs uniques, en pratique, d'autres transporteurs américains peuvent offrir des services concurrentiels à une seule escale sur de nombreuses routes transfrontières.

b) La protection accordée par les accords bilatéraux en ce qui concerne les nouveaux transporteurs et la concurrence des prix permettent aux transporteurs américains de maintenir des niveaux de tarifs comparables qui sont supérieurs aux tarifs intra-américains, ce qui défavorise le consommateur. Cette situation profite aux transporteurs américains. Dans la mesure où leurs coûts sont inférieurs à ceux des transporteurs canadiens, leur rentabilité est également supérieure. En définitive, cette situation porte atteinte aux transporteurs canadiens, qui ne sont pas obligés de devenir aussi efficaces que leurs homologues américains.

c) Les grands perdants sont les consommateurs, en raison des tarifs élevés, de la qualité inférieure des services et des choix moins nombreux en ce qui concerne les départs et les itinéraires.

---

<sup>25</sup>Les transporteurs canadiens, s'ils sont autorisés à prendre en charge le trafic de correspondance, n'ont pas facilement accès à ce trafic, en raison de la puissance des aéroports plaques tournantes des transporteurs américains.