

Gesser et Vellenga (1989) ont prédit que le nivellement complet du marché du transport aérien en Amérique du Nord aurait pour effet de permettre aux réseaux d'aéroports en étoile aux États-Unis d'absorber les transporteurs canadiens.

Haanappel (1980) a conclu que les accords entre le Canada et les États-Unis reposaient essentiellement sur le principe plus restrictif Bermudes I et qu'ils étaient par conséquent moins axés sur la concurrence que les accords bilatéraux plus récents signés en 1979 entre les États-Unis et d'autres pays, accords qui étaient plus souples pour ce qui est de la capacité, de la fréquence des vols, des tarifs et des règles en matière de vols affrétés internationaux.

Dempsey (1987, p. 380) a critiqué la politique américaine qui consiste à favoriser la série d'accords bilatéraux souples, en soutenant que les négociateurs américains ont peut-être attribué à des transporteurs étrangers des routes et des horaires d'une importance économique supérieure (les «droits essentiels», soit l'accès aux principaux marchés intérieurs américains) à celle à laquelle ils pouvaient s'attendre de la part de pays étrangers (les «droits incertains», soit l'accès théorique à des marchés étrangers et des engagements flous en ce qui concerne des perspectives de tarification souple). Ces accords bilatéraux souples ont peut-être concouru au préjudice économique grave qu'ont subi de nombreuses compagnies aériennes qui exercent leurs activités sur les marchés internationaux, parce que les négociateurs n'ont pas tenu compte du comportement anticoncurrentiel des autres gouvernements.

**Récapitulatif des points essentiels.** Presque tous les documents portant sur la question de l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis considèrent cet accord comme l'une des conventions les plus restrictives que le gouvernement américain ait conclue avec des pays au