

Toronto-Rochester, le transporteur américain effectue plusieurs vols quotidiens même si une très petite partie des passagers se rendent effectivement à Rochester. La majorité des voyageurs ont en fait d'autres destinations. À l'opposé, un transporteur canadien ne peut transporter de voyageurs au-delà de Chicago ou Rochester. Pour aller plus loin, les voyageurs doivent prendre un vol de correspondance d'un transporteur américain. Par conséquent, les voyageurs sont fortement tentés d'utiliser les services d'un transporteur américain afin d'éviter les vols de correspondance et les retards et risques accrus de pertes de bagages qu'ils occasionnent et ainsi de suite.

Lorsqu'un tel avantage structurel s'ajoute au dédouanement au Canada (ce qui permet aux transporteurs aériens américains de traiter leurs passagers comme des voyageurs américains se déplaçant aux États-Unis), la tentation de choisir un transporteur américain devient très grande. Ce dernier peut offrir aux passagers d'effectuer tout le trajet sur le même avion ou de prendre une correspondance sans perte de temps entre des villes inaccessibles aux transporteurs canadiens. Ces avantages concurrentiels inhérents permettent aux transporteurs américains de s'assurer une part substantielle du trafic sur de nombreuses routes bilatérales. Ce trafic plus important permet d'assurer un service plus fréquent (ce qui, avec les tarifs, est un élément clé de la concurrence). Ceci rend encore plus attrayants les services de transport aérien américains. Toutefois, lorsque ces avantages concurrentiels structurels font défaut, c'est-à-dire lorsque la majeure partie du trafic a sa véritable origine ou destination à la porte d'entrée américaine (par ex., Toronto - Los Angeles) ou qu'une part importante du trafic a son origine derrière la porte canadienne (par ex., Toronto), les transporteurs canadiens réussissent à faire concurrence aux transporteurs américains beaucoup plus importants.

Le Canada, avec sa faible population répartie d'est en ouest sur une étroite bande de 200 kilomètres au nord de la frontière, a un marché intérieur beaucoup plus restreint et ne dispose que de quelques plaques tournantes ou de points d'entrée et de sortie. En outre, nos deux transporteurs aériens nationaux réunis sont encore moins importants que le septième transporteur américain en importance sur le marché des vols transfrontaliers.

Le Comité estime que le déséquilibre dans l'échange des routes bilatérales, les différences importantes de densité démographique, le système des réseaux en étoile et des portes d'entrée et de sortie aux États-Unis, combinés au prédédouanement, donnent aux transporteurs américains un avantage concurrentiel important sur la plupart des marchés transfrontaliers ainsi qu'à destination d'autres pays.

Dans ces circonstances, nous sommes forcés de conclure non seulement que l'entente actuelle avantage les Américains, mais aussi qu'elle impose à nos deux transporteurs nationaux une concurrence très dure, et qu'un nouvel accord axé encore davantage sur la concurrence leur posera un formidable défi.