

Competition in the U.S. Domestic Airline Industry, volume II, «Pricing» (février 1990). La comparaison de ces données de 1988 justifie absolument la conclusion voulant que les voyages aériens soient plus chers au Canada qu'aux États-Unis. Dans tous les cas, le rendement moyen par mille était supérieur au Canada par rapport aux États-Unis, y compris les plaques tournantes américaines réputées pratiquer des tarifs supérieurs à la moyenne. En outre, les voyageurs américains ont davantage accès aux tarifs à rabais et, même si les pleins tarifs sont peut-être comparables entre les marchés intérieurs canadiens et américains, l'accès aux billets à rabais donne lieu à des tarifs moins élevés, en général, aux États-Unis. Oum, Stanbury et Tretheway (1990, pièce 4) ont démontré que les niveaux des rabais intérieurs étaient non seulement plus élevés aux États-Unis qu'au Canada (soit 63 pour cent contre 45 pour cent en 1988), mais aussi que l'utilisation des rabais par les passagers était également supérieure (soit 91 pour cent comparativement à 63 pour cent en 1988). Le niveau supérieur de concurrence sur le marché américain a amené les transporteurs des États-Unis à faire preuve de beaucoup plus de souplesse et a fait rejaillir des avantages plus importants sur les voyageurs aériens de ce pays.

On peut établir les mêmes interprétations en comparant le marché transfrontière avec les deux marchés intérieurs. Il semble que les voyages à plein tarif soient comparables pour ce qui est du rendement; cependant, les tarifs à rabais laissent apparaître une variété beaucoup plus importante. Avec son niveau inférieur de concurrence, le marché canadien offre le moins de choix de tarifs et de rabais. Avec un nombre supérieur de transporteurs et, par conséquent, une concurrence plus vive, le marché transfrontière offre un choix de tarif et des rabais supérieurs. Le marché américain, avec une concurrence très âpre, offre le meilleur choix de tarifs et les rabais les plus élevés.