

dans la concurrence et exclure les concurrents lorsque c'était possible. On peut s'attendre à voir ces pratiques se poursuivre, mais les autorités nationales responsables des questions de concurrence pourraient veiller de plus près à assurer le maintien d'une concurrence loyale.

En quatrième lieu, avec une industrie où la concurrence est de plus en plus vive, les consommateurs vont acquérir un pouvoir de décision grandissant à l'égard du transport aérien. Leur pouvoir d'achat, lorsqu'il sera couplé à un plus large choix entre portes d'entrée, transporteurs, tarifs proposés, etc., les mettra en mesure de choisir, parmi les transporteurs, ceux qui survivront et ceux qui ne survivront pas. A nouveau, à cause de la concurrence grandissante entre portes d'entrée, il ne sera pas possible à un pays de protéger ses transporteurs des exigences des consommateurs voulant une concurrence.

En cinquième lieu, il est vraisemblable que l'industrie du transport aérien international des années 1990 sera davantage intégrée qu'elle ne l'est actuellement. Les alliances entre transporteurs sont une des façons dont cela se réalisera. Dans le cadre des alliances, les services seront synchronisés et coordonnés de manière à offrir au consommateur des itinéraires plus directs et meilleurs. Si les gouvernements évoluent vers des régimes internationaux plus libéraux et vers un abaissement des exigences relatives à la proportion obligatoire de propriété et de contrôle par des intérêts nationaux, l'intégration du système mondial sera encore accrue.

Enfin, il convient de faire remarquer que les possibilités seront limitées, dans les années 1990, en matière d'infrastructures. La congestion des aéroports n'est pas un phénomène propre à l'Amérique du Nord. De nombreux aéroports européens connaissent des encombrements graves, par exemple Francfort et Londres Heathrow. Le Japon connaît des problèmes de capacité particulièrement graves, de même que Hong Kong. Au cours de cette décennie, on verra certaines expansions des installations et services aéroportuaires, mais même ces expansions connaîtront à nouveau des problèmes d'encombrement, puisque les taux de croissance du transport aérien sont toujours supérieurs à ceux de l'économie en général. Ce que cela implique est clair. Si l'on attend que la capacité devienne disponible et que la demande commence à augmenter, cela peut signifier que l'on arrive trop tard sur le marché. La négociation ou l'échange de droits de capacité avant que la capacité ne devienne disponible pourrait être une très importante stratégie à suivre.

Vers des recommandations

Il y a tout lieu de croire que l'évolution en cours, d'un régime du transport aérien international étroitement réglementé et structuré à un régime permettant une plus grande