

II. LA SITUATION ACTUELLE

En vertu de l'accord actuel sur les services aériens réguliers et de l'accord sur les services transfrontières régionaux, locaux et de troisième niveau (l'accord RLCS), des services aériens transfrontaliers existent entre 83 couples de villes. Les transporteurs canadiens exploitent exclusivement 26 routes, et les transporteurs américains ont l'exclusivité sur 39 routes. Les transporteurs des deux pays peuvent desservir 18 couples de villes. À l'heure actuelle, plus de 13 millions de passagers effectuent chaque année des vols entre le Canada et les États-Unis, assurant ainsi aux transporteurs aériens des recettes d'environ 2,3 milliards de dollars. Les transporteurs américains assurent plus de 60 p. 100 des vols transfrontaliers et encaissent chaque année environ 500 millions de dollars de plus que les transporteurs canadiens. En outre, les transporteurs américains ont directement accès à 90 p. 100 de la population canadienne, tandis que les transporteurs canadiens ne rejoignent que 30 p. 100 du marché américain.

Bien entendu, le déséquilibre actuel est dû en partie au nombre de routes bilatérales accordées aux transporteurs aériens des deux pays. En outre, certains avantages liés à la structure concurrentielle ont permis aux transporteurs américains de maintenir leur prédominance et même d'accroître leur part du marché. Cette situation est une conséquence de l'apparition, depuis la déréglementation, des réseaux «en étoile» aux États-Unis et du système qui permet aux passagers des vols transfrontaliers au Canada d'obtenir leur congé des autorités douanières avant de quitter le Canada.

À cause de l'importance de la population américaine et de sa répartition relativement homogène, les grands transporteurs américains ont pu établir d'importantes plaques tournantes. Ils dirigent leur trafic vers ces plaques tournantes, le regroupent puis le distribuent vers les nombreux points de leurs réseaux. Le regroupement et la concurrence ont permis à plusieurs «méga» transporteurs américains de s'imposer. Grâce à leur importance, à leur système de réservations informatisé, au contrôle des lignes aériennes d'apport, au contrôle des portes et des créneaux et aux programmes pour grands voyageurs, ces transporteurs ont réussi à créer des «plaques tournantes forteresses» fermées à d'éventuels concurrents.

Certaines grandes plaques tournantes comme l'aéroport de Chicago sont des points d'entrée désignés pour le trafic transfrontalier en provenance du Canada. Une fois arrivé à Chicago, le trafic est regroupé avec le trafic américain intérieur, puis distribué par le transporteur aérien vers ses points de destination nationaux et internationaux «à l'intérieur et à l'extérieur» de la plaque tournante qui sert de point d'entrée. Ce système permet par exemple à un transporteur qui exploite le marché Toronto-Chicago d'effectuer des vols quotidiens plus fréquents parce qu'une partie importante du trafic n'est pas destinée à Chicago mais au-delà, vers les nombreux points de son vaste réseau. Ce système est également à l'origine de la création de plaques tournantes «fictives». Ainsi, sur la route