

et des villes de taille moyenne. Cependant, ces systèmes augmentent également la proportion de voyageurs qui doivent effectuer une ou plusieurs correspondances pour terminer leur voyage (soit le nombre de voyages brisés) et la quantité de vols comportant des détours (retours en arrière). Parce que les consommateurs préfèrent les correspondances directes aux correspondances interlignes, les accords bilatéraux et interlignes (pour le trafic complémentaire) ont pris une importance stratégique pour les grandes compagnies aériennes.³⁴ À une époque caractérisée par la réglementation, les correspondances interlignes multilatérales représentaient la seule solution qui s'offrait à tous les transporteurs.

Forces économiques naturelles favorables à la prépondérance exercée sur les aéroports plaques tournantes

Aperçu. Sur un marché aérien déréglementé, les forces économiques naturelles amènent inévitablement un ou deux grands transporteurs à exercer leur prépondérance sur un aéroport plaque tournante. Cette évolution est attribuable à quatre raisons essentiellement. Tout d'abord, un nombre important de villes rayons reliées à un aéroport plaque tournante (aménagement en étoile) apporte à la compagnie aérienne un avantage, en lui permettant d'offrir à ses passagers en correspondance un plus vaste choix de destinations directes. Deuxièmement, l'accroissement de la fréquence des vols diminue le temps que les passagers doivent consacrer aux correspondances. Troisièmement, le transporteur qui peut compter sur un aéroport plaque tournante important peut tirer parti d'un avantage de coût par rapport aux autres transporteurs. Enfin, le transporteur qui domine un aéroport plaque tournante peut compter un «supplément tarifaire» aux passagers en

³⁴ Consulter Phillips, 1987.