

et onéreux pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International de constituer des aéroports plaques tournantes aux États-Unis que pour les transporteurs américains de créer des aéroports plaques tournantes de taille moyenne au Canada, au besoin. La plupart des aéroports plaques tournantes aux États-Unis sont bien défendus, puisque les nouveaux venus doivent supporter des inconvénients considérables pour ce qui est du coût et des services. En raison de l'absence de capacité suffisante dans les aéroports plaques tournantes aux États-Unis, il est très difficile, pour un transporteur canadien, de se constituer des assises importantes.<sup>41</sup> En raison simplement de l'importance des coûts supplémentaires d'un aéroport plaque tournante dans les régions plus peuplées des États-Unis et du maintien d'une masse critique minimale de points et de fréquences de service, il serait difficile, voire impossible, pour les transporteurs canadiens de concurrencer les transporteurs américains. Par ailleurs, Toronto pourrait devenir une plaque tournante intéressante pour le trafic d'est en ouest au départ du Canada et du nord-est des États-Unis.

- Au Canada, toute plaque tournante prendra en charge du trafic d'est en ouest. Les plaques tournantes nord-sud ne seraient pas viables au Canada.

---

<sup>41</sup>Un transporteur canadien pourrait être en mesure de se doter d'un aéronef plaque tournante à Milwaukee. Cette ville possède une population supérieure à un million de personnes et un aéroport qui n'est pas congestionné. Il est cependant trop proche de Détroit et de Minneapolis pour Northwest, trop proche de Chicago pour Américain ou United, et trop proche de Cincinnati pour Delta. Toutefois, la création d'un système en étoile aux États-Unis pourrait être à la fois onéreuse et pleine d'aléas.