

nord du Pacifique, Edmonton/Calgary pour l'Europe et le nord-ouest des États-Unis et Montréal/Toronto pour le centre-nord de l'Europe et la côte mi-atlantique des États-Unis. En outre, les transporteurs canadiens pourraient être en mesure de prendre en charge des passagers américains en passant par des points canadiens en provenance de l'Europe et de l'Asie, de même que le trafic de la cinquième liberté entre l'Amérique du Sud et les États-Unis. En accordant des droits de cinquième liberté à des transporteurs distincts de ceux de l'Amérique du Nord pour desservir les États-Unis via le Canada, on produirait des effets analogues.

C. Autres conséquences

- Les économies de coût de l'industrie des compagnies aériennes s'améliorera : a) avec l'extension des systèmes d'aéroports en étoile; et b) en raison de l'accroissement de la concurrence entre les compagnies aériennes, en particulier sur les parcours transfrontières et intra-canadiens.
- Comme nous le précisons à l'annexe A, les tarifs moyens sur les routes intra-canadiennes (en particulier dans le sens est-ouest) pourraient fléchir de 15 à 30 pour cent selon la distance, et les tarifs sur les routes transfrontières pourraient se replier de 10 à 25 pour cent, toujours selon la distance. Sur les routes transfrontières empruntées essentiellement par les voyageurs d'agrément, les tarifs ne devraient pas diminuer autant que sur les autres routes, puisque les tarifs aériens actuels y sont inférieurs à ceux des autres trajectoires en raison : a) de la concurrence exercée par les services de vols affrétés; et b) des tarifs aériens actuels, qui tiennent compte