

En second lieu, il est vraisemblable que la tendance au regroupement dans l'industrie du transport aérien se poursuive dans les années 1990, et ce regroupement pourrait se réaliser au-delà des frontières internationales. Les consommateurs ont manifesté clairement leur préférence pour utiliser chaque fois que c'est possible les services d'un même transporteur. Pour assurer la large couverture géographique du marché que veut le consommateur, les transporteurs vont, de plus en plus, forger des alliances entre eux. Les années 1990 pourraient voir apparaître des groupes ou des familles de transporteurs. Cette évolution serait parallèle à l'apparition de familles de transporteurs, constituées par un grand transporteur et des transporteurs d'appoint, qui s'est produite sur les marchés intérieurs des Etats-Unis et du Canada. Une famille de transporteurs mondiale serait vraisemblablement constituée de différentes compagnies aériennes nationales. Cependant, ces compagnies seraient réunies dans le cadre d'un programme de marketing commun, et le consommateur commencerait sans doute avec le temps à les percevoir comme un transporteur unique et non un ensemble d'entités distinctes. Il est trop tôt pour dire si le regroupement à travers les frontières internationales se réalisera sous la forme de fusions, d'alliances faibles entre transporteurs ou d'alliances plus fortes. Toutefois, il semble clair que certaines formes d'alliances entre transporteurs joueront un rôle de plus en plus important dans les années 1990.

En troisième lieu, le transport aérien international connaîtra dans les années 1990 une concurrence de plus en plus vive, qui prendra plusieurs formes. Il y aura une *concurrence accrue entre transporteurs*, surtout avec l'extension de la déréglementation et de la privatisation à d'autres parties du monde. Il y aura une *concurrence entre groupes ou familles de transporteurs*. A mesure que les alliances mondiales s'étaleront, la concurrence entre familles mondiales de transporteurs s'intensifiera. Il y aura aussi une *concurrence plus intense entre portes d'entrée*. Du fait de l'accroissement du nombre de portes d'entrée en concurrence, il ne sera plus possible de protéger ou d'isoler des transporteurs de la concurrence. Cela est particulièrement vrai pour la Canada, où il est facile pour une grande proportion de la population de se détourner vers des aéroports des Etats-Unis.

Il est à noter que si l'industrie du transport aérien connaît une concurrence grandissante dans les années 1990, cette concurrence pourrait être loyale ou ne pas l'être. Des efforts ont été faits au cours de la déréglementation aux Etats-Unis pour maintenir un terrain d'action où leurs transporteurs intérieurs auraient des chances égales, mais les transporteurs ont malgré tout été novateurs en dressant des barrières aux nouveaux arrivants. La partialité des systèmes informatisés de réservation, les programmes pour grands voyageurs et le contrôle des créneaux et des portes aux aéroports ne sont que quelques uns des éléments que ces transporteurs ont employés pour acquérir un avantage