

provenance et à destination de la ville. Par ailleurs, une ville importante comme plaque tournante d'accès représente, pour la prise en charge du trafic intercontinental, un emplacement plus efficace qu'une ville de taille comparable dans un point central.

- Pour desservir les régions proches de la frontière canado-américaine, la théorie de l'emplacement amène plutôt les compagnies américaines à implanter leurs plaques tournantes importantes dans le nord des États-Unis et le sud de l'Ontario, plutôt que dans les points situés plus au nord. Ce principe apporte un avantage aux transporteurs américains.
- À l'heure actuelle, le réseau des compagnies aériennes est limité arbitrairement au nord et au sud de la frontière en raison des restrictions imposées par l'accord aérien bilatéral en vigueur. Dans le contexte de l'ouverture des espaces aériens, il est probable que la démarcation arbitraire du réseau de compagnies aériennes disparaisse, au fur et à mesure que les compagnies aériennes des deux pays s'efforceront de créer des réseaux d'aéroports en étoile optimaux en Amérique du Nord (plutôt que dans leur pays respectif seulement). Les transporteurs des deux pays relieront sans doute à leurs plaques tournantes des petites villes et des villes de taille moyenne dans le pays voisin.
- Quand on songe à la création de plaques tournantes d'accès dans un contexte d'ouverture des espaces aériens, les routes internationales prépondérantes ont des régions naturelles au sein desquelles on peut créer