

parce qu'il y a plus de transporteurs américains que canadiens, les compagnies aériennes canadiennes pourraient conclure d'assez bons marchés avec certains transporteurs américains.

4. Acheminement du trafic intercontinental

Comme nous l'avons vu auparavant, il est plus efficace de faire appel à l'étoilage au point d'entrée pour le trafic intercontinental très long-courrier qu'à l'étoilage à un point central du réseau. Par conséquent, une politique d'ouverture des espaces aériens prévoyant un désencadrement substantiel des droits de trafic de cinquième et de sixième libertés pour le trafic intercontinental devrait modifier l'emplacement des plaques tournantes internationales des compagnies aériennes. Parce que la totalité des vols transocéaniques (Asie du Pacifique, Atlantique, Antilles et Amérique du Sud) porte sur de longs trajets, l'implantation d'une plaque tournante d'accès dans la première grande ville du continent pourrait permettre aux systèmes des compagnies aériennes de réduire les frais combinés d'exploitation et de temps des passagers en éliminant les retours en arrière à partir d'une plaque tournante au centre de la plaque tournante de gravité. Le succès de l'étoilage au point d'entrée dépendrait d'un certain nombre de considérations, soit la congestion relative de l'aéroport, l'immigration et les exigences douanières dans le cas des passagers en transit, de même que la question de savoir si les accords bilatéraux entre le Canada et les pays d'outremer permettent aux transporteurs de créer des trajectoires optimales à destination de l'Amérique du Nord, pour leur permettre de tirer parti de l'étoilage au point d'entrée.

Selon ce scénario, les transporteurs canadiens et certains transporteurs américains pourraient utiliser Vancouver comme l'une des plaques tournantes d'accès pour les vols dans le