

e) Le nombre d'aéroports plaques tournantes dans un réseau de passagers est sans doute plus important que dans un réseau de transport comparable, puisque les voyageurs tiennent compte de la valeur du temps qu'ils consacrent à leurs déplacements dans leur choix de voyages.

f) Kanafani (1981) a démontré qu'un réseau court-courrier à faible densité favoriserait davantage une structure d'aéroports en étoile, en raison des économies représentées par la fréquence des vols et la densité du trafic.

On peut déduire, du principe de réduction du coût généralisé, les caractéristiques d'emplacement des aéroports plaques tournantes des compagnies aériennes. Dans le cas d'un réseau intracontinental ou local, l'emplacement qui permet de réduire le coût généralisé que représente le service offert dans tous les points du réseau correspond à une ville située le plus près possible du centre de gravité de tous les points du réseau, où chacun des points est pondéré en fonction de son volume de trafic. Dans le cas du trafic transocéanique, l'emplacement souhaité d'une plaque tournante d'accès est généralement la première grande ville du continent. En voici les raisons :³⁰

g) La centralité de la ville plaque tournante potentielle du réseau qu'elle espère desservir est un facteur important dans l'établissement d'un aéroport plaque tournante qui permettra de desservir un réseau régional (intracontinental). Cela permet de réduire le coût de transport généralisé, puisqu'une implantation centrale

³⁰C'est ce que certaines personnes appellent l'«aéroport plaque tournante en vrac cassé». Il s'agit de l'aéroport-plaque tournante d'un réseau de compagnies aériennes où les vols internationaux long-courriers effectuent une première escale pour répartir les passagers et les marchandises vers différentes destinations du continent.