

**Tableau VII : Études examinées, modèles d'optimisation des réseaux (selon un ordre chronologique)**

- Loss, Marc et Sang Nguyen (1981).
- Knafani, Adib (1981).
- Ben-Akiva, Moshe (1985).
- Friesz, L. Terry (1985).
- Sen, Ashish (1985).
- Cary Malachy (1987).
- Puebla, Javier, Gutierrez (1987)
- Still, E., Stephen (1988).
- Cascetta, Ennio (1989).
- Daskin S. Mark et Nicholaos D. Panayotopoulos (1989).
- Jones, C., Philip et Eric S. Theise (1989).

b) Récemment, on a tenté d'établir l'implantation des lieux de travail et les habitudes de voyage simultanément.<sup>29</sup> Le type de modèle de demande de voyages selon la gravité est généralement utilisé. Cependant, la quasi-totalité des modules de la demande utilisés dans ces modèles ne tient pas compte de la co-incidence de la qualité des services sur la demande. Ces modèles permettent d'établir le lieu d'implantation qui réduira le coût global du réseau de trafic, compte tenu des volumes de trafics d'origine et de destination.

c) L'implantation optimale des aéroports plaques tournantes et le nombre de ces aéroports doivent être établis en réduisant les coûts (ou les avantages) généralisés, à savoir : le tarif aérien, le temps d'escale, la durée et les inconvénients des correspondances, l'accès aux aéroports et les temps de digression, ainsi que les heures de retard d'horaire (fréquence et retard stochastique).

<sup>29</sup>Voir O'Kelly, 1986, p.1, pour la liste des documents dans ce domaine.