

## ... L'ADAC!

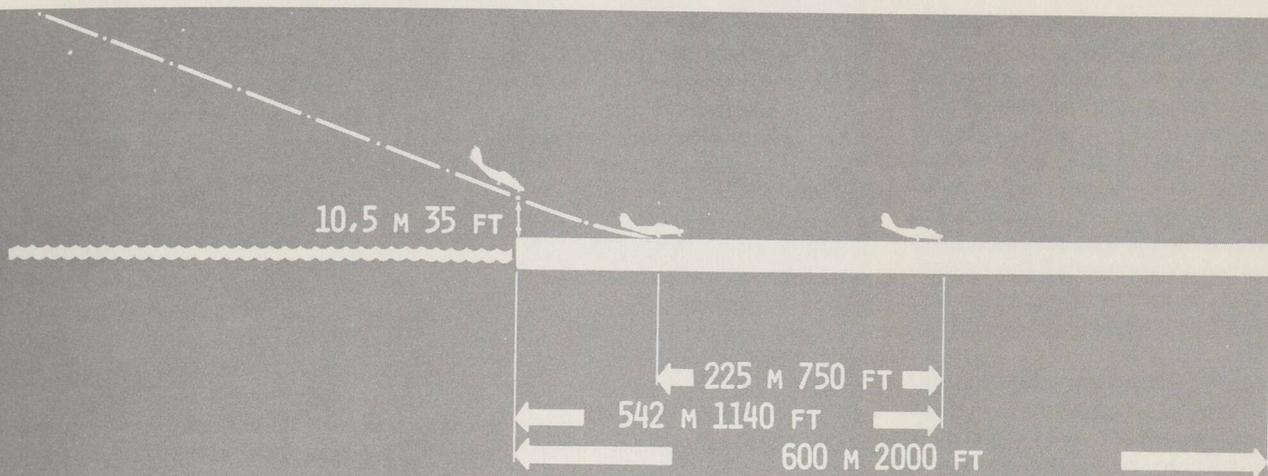


SCHÉMA ILLUSTRANT LE DÉCOLLAGE ET L'ATERRISSAGE DU DHC-7 SUR PISTE D'ADAC, DE 2 000 PIEDS, EN PLEINE VILLE; DÉCOLLAGE AU POIDS DE 37 400 LIVRES À 59°F OU DE 36 000 LIVRES À 90°F PAR VENT NUL, AU NIVEAU DE LA MER.

au centre des villes. Actuellement, on procède aux derniers essais sur maquettes et la production en série est prévue pour 1973.

Les routes initiales considérées actuellement comprennent des services de navettes entre Vancouver et Victoria, Toronto et la péninsule du Niagara, Montréal et Ottawa et, plus tard, le nouvel aéroport de Ste-Scholastique, ces navettes décollant et atterrissant dans les villes. Ces services peuvent être considérés comme types de ceux que le Twin Otter peut assurer sur des trajets inférieurs à 100 miles.

Le projet implique la construction, à l'intérieur des villes, de trois types d'aéroports pour ADAC: ceux qui seront nécessaires pour transporter un grand nombre de personnes soit de un à quatre millions de passagers par année, ceux destinés aux transports d'un nombre moins élevé de passagers soit de 500 000 à deux millions annuellement et, enfin, ceux qui constitueront des annexes des grands aéroports sous forme de pistes pour ADAC dont la

mission sera de compléter les services déjà assurés. Le système total d'ADAC comprend les avions, les aéroports pour ADAC, les appareils de navigation, le contrôle de la navigation aérienne et les autres services de soutien.

Les investissements principaux seraient de \$8 400 000 pour l'acquisition de 14 Twin Otter à raison de \$600 000 chacun et de \$36 600 000 pour construire les aéroports pour ADAC dont sept pour les transports à haute densité et deux pour les transports à faible densité. Le coût annuel de l'exploitation de ces 14 appareils volant à raison de 3 600 heures par an serait de \$7 500 000.

Les responsables du projet estiment qu'avec seulement 14 avions il ne sera pas possible de couvrir les frais même si les revenus sont estimés à un dollar par passager et par an. Par contre, l'introduction du DHC-7 et de nouvelles routes devraient permettre de ne plus se trouver en déficit.

Ceux qui soutiennent la proposition de Regionair ont attiré l'attention sur

le rapport N° 11 du Conseil des sciences où l'on peut lire quels seraient les avantages que le Canada pourrait tirer d'un système fonctionnant entièrement à base d'ADAC. On estime que les ventes pourront se situer entre 500 millions et un milliard de dollars rien que pour les ventes d'avions; ces travaux permettraient d'offrir 28 000 à 56 000 hommes-années de travail dans des industries à technologie élevée et uniquement pour couvrir les ventes d'appareils; les grandes et les petites villes bénéficieraient d'égales facilités de transport; l'environnement serait amélioré en diminuant la pollution, la congestion des voies de communications et le bruit; l'utilisation des terres serait meilleure; enfin, ce mode de transport bien adapté aux conditions du nord du pays permettrait aussi de réduire les dépenses de l'Etat par le fait qu'on pourrait étaler l'agrandissement des aéroports actuels.

Le Conseil des sciences est en faveur de ce service d'ADAC en coopération entre l'industrie et l'Etat. Dans son