

CONSTRUCTION POUSSÉE D'AVIONS ADAC

La société de Havilland du Canada entreprendra immédiatement la réalisation de deux prototypes de pré-série de l'avion DHC-7 *Quiet STOL Airliner* a annoncé le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Jean-Luc Pepin.

Le DHC-7 est un avion à décollage et atterrissage courts (ADAC), pouvant transporter 48 passagers, et conçu principalement pour le transport interurbain de faible distance et pour desservir facilement les aéroports situés près des agglomérations urbaines.

"Le DHC-7 sera en fait l'appareil de transport le plus silencieux jamais offert sur le marché", a déclaré le président de la société de Havilland, M. B.B. Bundesman. En outre, les dernières techniques employées pour la réalisation des moteurs PT6A-50 leur confèrent des caractéristiques d'émission de gaz polluant nettement inférieures aux limites admissibles.

Le coût global de développement de l'avion et des moteurs pourrait atteindre environ 80 millions de dollars. Ces coûts seront répartis entre le fabricant de l'avion, le producteur du moteur et le Gouvernement fédéral, par l'entremise du ministre de l'Industrie et du Commerce. De pair avec l'approbation du programme de développement, le Gouvernement a conclu un accord d'option avec *Hawker Siddeley Limited*, la compagnie mère de la société de Havilland, visant l'achat éventuel de la compagnie canadienne. L'option demeurera en vigueur jusqu'au 30 juin 1974.

La fabrication des deux prototypes de pré-série doit aboutir à la certification civile de l'avion ADAC prévue pour le début de 1975. Le premier des deux avions devrait être prêt pour les essais en vol d'ici deux ans. L'objectif du programme est de mener à terme tous les travaux de génie, de conception et de réalisation, y compris les essais en vol, et de permettre à la société de Havilland de réagir rapidement aux demandes du marché et de lancer un programme définitif de production.

L'HABITATION EN SEPTEMBRE

Des données provisoires communiquées par la Société centrale d'hypothèques et de logement indique le volume de mises en chantier a quelque peu augmenté au mois de septembre. Compte tenu des facteurs saisonniers, le chiffre annuel hypothétique de production à la fin du mois atteignait 264,400 unités par rapport à celui de 249,700 unités enregistré à la fin du mois d'août. Les mises en chantier de septembre portent la moyenne de production pour le troisième trimestre à 255,600 unités, par rapport à 262,300 et 256,800 unités respectivement pour les premier et second trimestres.

M. Pepin a ajouté que les dernières études de marché effectuées à la fois par le ministère et la société de Havilland permettent d'espérer, pour le moins, la vente de 150 DHC-7 entre 1975 et 1980: les ventes pourraient même atteindre de 450 à 500, et proviendraient en grande partie des marchés d'exportation.

AUTRES FONCTIONS POSSIBLES

En plus de répondre à l'urgente nécessité de mettre au point un réseau de transport doté d'appareils ADAC à court rayon d'action dans les secteurs à forte densité de circulation aérienne, le DHC-7 devrait également jouer un rôle important dans le secteur du développement régional. Dans la perspective du développement des régions nordiques, le DHC-7 devrait offrir un service aérien efficace entre les localités que les gros avions à réaction ne peuvent desservir économiquement compte tenu du coût élevé des installations aéroportuaires.

Bon nombre d'applications semblables pourraient également être trouvées dans les pays en voie de développement, offrant au Canada une position avantageuse sur les marchés de plus en plus compétitifs d'exportation d'avions. Les ventes de DHC-7 dans le monde pourraient s'étendre sur une bonne partie de la prochaine décennie.

ACCORD AVEC LES ÉTATS-UNIS

La société de Havilland a conclu un accord avec la société *Boeing* des États-Unis concernant un programme conjoint de commercialisation de l'appareil. Les démarches initiales auprès d'acheteurs possibles parmi les compagnies aériennes mondiales ont déjà débuté. Les deux sociétés se proposent d'entreprendre immédiatement une campagne élaborée et soutenue de commercialisation.

On estime que l'ensemble du programme (la cellule, le moteur et certaines pièces d'équipement) créera environ 1,500 emplois au cours des années 1973 et 1974, et pourrait donner de l'emploi à 3,000 travailleurs canadiens pendant une période de 10 ans.

Le nombre réel de logements mis en chantier dans les régions urbaines s'élevait à 20,276 au mois de septembre, ce qui porte à 151,015 le total cumulé pour l'année en cours. On estime que pour les neuf premiers mois de l'année en cours, le nombre de logements commencés est de 9 pour cent plus élevé que celui de l'an dernier à la même époque, compte tenu des fluctuations occasionnées par les changements apportés aux limites des territoires urbains à la suite du recensement de 1971. Le nombre cumulé de mises en chantier de maisons individuelles a augmenté d'environ 25 pour cent, alors que les habitations multifamiliales accusent une hausse d'environ un pour cent.