

sur la déflexion du souffle des hélices afin d'augmenter la portance.

L'avion *Twin Otter*, construit par la compagnie de *Havilland Aircraft of Canada Limited*, se trouve dans cette catégorie. Cet appareil a été choisi pour la phase initiale de *Regionair* car cet ADAC canadien est une réussite sur le plan commercial dans le monde entier. Il peut transporter 14 passagers et il sera utilisé jusqu'à ce qu'il soit supplanté par un appareil plus avancé, peut-être vers le milieu de l'année 1974, c'est-à-dire par le quadriturbo-propulseur *DHC-7* construit par de *Havilland* et pouvant transporter 48 passagers. Cet appareil sera le seul de cette capacité que l'on trouvera sur le marché dans trois à cinq ans. Son niveau de bruit permettrait de l'utiliser 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 milles.

TROIS TYPES D'AÉROPORTS

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.

COÛT

Les investissements principaux seraient de 8.4 millions de dollars pour l'acquisition de 14 *Twin Otter* à raison de \$600,000 chacun et de 36.6 millions 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 7.5 millions de dollars.

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.

AVANTAGES POUR LE CANADA

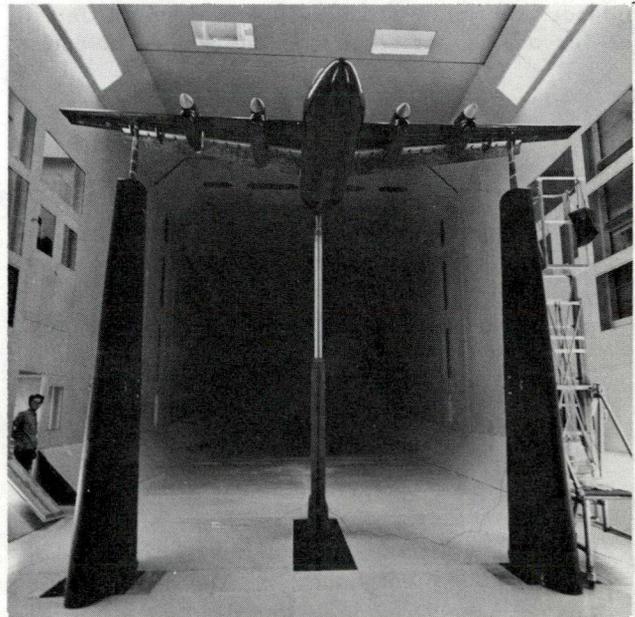
Ceux qui soutiennent la proposition de *Regionair* ont attiré l'attention sur le onzième rapport du Conseil

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 de 28,000 à 56,000 hommes-année 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'État par le fait qu'on pourrait étaler l'agrandissement des aéroports actuels.

Le programme implique un investissement total de 150 millions de dollars. L'étude et le développement des ADAC et le lancement de leur production pourraient coûter entre 75 et 80 millions de dollars. Les aéroports ADAC sont estimés à cinq millions chacun et les différents équipements et personnels pour en équiper cinq coûteraient environ 50 millions. Des capitaux, dont le montant n'est pas spécifié, seraient aussi nécessaires pour étudier les développements à long terme en vue d'assurer au Canada une position de pointe en technologie ADAC.

PARTICIPATION DU CNRC

Le Conseil national de recherches du Canada aura un grand rôle à jouer dans ce développement à long terme. Les laboratoires du CNRC dont les installations de recherche aéronautique sont estimées à 40 millions de dollars ont, au cours des vingt-cinq dernières années, contribué à l'étude, à la construction



Le de Havilland DHC-7 à l'essai dans la grande soufflerie du CNRC.