

avions à décollage et atterrissage courts LE CANADA SERA-T-IL LE PAYS DES ADAC ?



Suite de la page 1

Il y a tout lieu de penser, en effet, que les avions à décollage court donneront, dans l'avenir immédiat et proche, la réponse la meilleure aux problèmes de l'encombrement routier dans les régions urbaines, à forte densité de population. Pour les distances inférieures à 400 ou 500 kilomètres, notamment de grande ville à grande ville, le besoin d'un moyen de transport plus efficace que la voiture, qui pâtit abusivement des embouteillages, se fait de plus en plus sentir. Le transport aérien classique lui-même est gêné par la saturation routière: on met souvent plus de temps à aller en voiture du centre de la ville à l'aéroport qu'on n'en met à effectuer le voyage aérien.

Les Adac utilisés pour le transport commercial seraient des appareils de 40 à 100 places qui partageraient d'un « adoport », aéroport spécialement conçu et situé en pleine ville, pour arriver soit à un autre adoport urbain, soit à un aéroport classique pour avions à réaction situé à l'extérieur de la ville. Décollant et atterrissant sous grand angle, les Adac ne réclament pas une grande longueur de piste: 600 à 700 mètres leur suffisent, ce qui rend possible l'implantation des adoport dans le centre même des villes. Les normes de sécurité sont les mêmes que celles des avions de ligne

ordinaires. Les Adac actuels ont cependant un inconvénient, le bruit, mais cet inconvénient est provisoire: dès maintenant, la société canadienne De Havilland a mis au point un appareil dont le niveau sonore sera inférieur à 95 décibels; cet appareil, le DHC-7, sera produit en série en 1973.

Le programme national ne prévoit pas seulement la mise en service, sur le plan commercial, d'avions à décollage court, mais un système total de transport par Adac qui comprendra, outre les Adac eux-mêmes, les adoport, les aides à la navigation, les réseaux de contrôle de la navigation aérienne, les liaisons avec d'autres moyens de transport ainsi que tous les services auxiliaires nécessaires.

Dans le cadre du projet, six Twin Otter seront mis en service, à titre expérimental, à la fin de l'année sur la liaison témoin Montréal-Ottawa. Le Twin Otter est un petit avion à décollage court de 14 passagers, très robuste, qui a fait ses preuves un peu partout dans le monde. Il excelle sur les courtes distances à partir de terrains difficiles. Il pourra parcourir les trois circuits proposés pour la phase initiale du projet dans des temps suffisamment courts pour tenter les passagers: Toronto-péninsule du Niagara, 23 minutes; Vancouver-Victoria, 26 minutes; Ottawa-Montréal-nouvel aéroport international de Sainte-Scholastique,

43 minutes. Dans une seconde phase, probablement au début de 1974, les Twin Otter céderont la place à des appareils plus avancés, les quadriturbopropulseurs DHC-7 pouvant transporter 48 passagers. Le DHC-7, construit comme le Twin Otter par De Havilland Aircraft of Canada, sera le seul de cette capacité que l'on trouvera sur le marché dans une période de trois à cinq ans. Au-delà, on prévoit la mise au point d'une seconde génération d'Adac — grâce à l'emploi de techniques nouvelles (avions à ailes pivotantes; systèmes dits « augmentor wing ») — qui pourraient transporter 70 ou même 100 passagers (1). Nous n'avons fait allusion, dans les diverses phases du projet, qu'aux appareils qui seront utilisés, mais il est bien entendu que tous les éléments du système de transport par Adac devront être développés en même temps.

Le projet suppose 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 an; ceux qui seront destinés au transport d'un moins grand nombre de passagers, soit de 500 000 à 2 millions par an; ceux enfin qui constitueront des annexes des grands aéroports, sous la forme de pistes pour Adac, dont la mission sera de compléter les services déjà assurés.

Le programme exige un investissement total de 150 millions de dollars canadiens (822 millions de francs). L'étude et le développement des Adac et le lancement de leur production pourraient coûter entre 75 et 80 millions de dollars (entre 411 millions et 438 millions de francs). Les adoport sont estimés à 5 millions de dollars chacun (27,4 millions de francs) et les différents équipements ainsi que le personnel nécessaire à la mise en service de cinq adoport coûteraient environ 50 millions de dollars (274 millions de francs). Des capitaux, dont le montant n'a pas été déterminé, seraient aussi nécessaires pour étudier les développements à long terme en vue d'assurer au Canada une position de pointe dans la technologie des Adac.

Suite page 4

(1) La compagnie Canadair de Montréal, a déjà mis à l'essai son groupe de propulsion à hélice destiné à équiper un Adac expérimental à quatre turbopropulseurs et à ailes pivotantes, le CL-246, capable d'emporter 70 passagers.

COOPÉRATION FRANCO-CANADIENNE DANS LA CONSTRUCTION NAVALE



Deux armateurs français, les Chargeurs réunis et la Société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux, ont commandé douze cargos polyvalents porte-conteneurs de 15 600 tonnes au chantier naval canadien Marine Industries (Sorel, Québec). Destinés aux liaisons entre l'Europe, d'une part, et l'Afrique et l'Extrême-Orient d'autre part, les navires seront livrés, à raison de trois par an, en 1973, 1974 et 1975.

Le contrat porte sur 120 millions de dollars canadiens (environ 648 millions de francs) et bénéficie notamment d'une subvention du gouvernement fédéral au titre de l'aide à la province de Québec; il prévoit l'installation à bord des navires de nombreux matériels et équipements français qui seront fournis, en particulier, par les Ateliers et Chantiers de Bretagne et par les Chantiers de l'Atlantique.