

Présentation du rapport Macdonald

La Commission royale d'enquête sur l'union économique et les perspectives de développement du Canada vient de rendre public un rapport qui préconise des réformes de grande envergure. Celles-ci toucheraient plusieurs programmes actuels de maintien du revenu, comme les allocations familiales, les crédits d'impôt pour enfants, l'exemption de personne mariée, les exemptions au titre des enfants, les contributions fédérales au Régime d'assistance publique du Canada et les programmes fédéraux de logement social.

Les points saillants du rapport

Voici les principales recommandations de la commission Macdonald :

- Négocier une zone de libre-échange avec les États-Unis visant à éliminer les tarifs et les barrières non tarifaires.
- Exempter certains secteurs, mais concentrer l'aide à la transition sur les individus plutôt que sur les entreprises.
- Reconnaître la spécificité du Québec et la dualité canadienne dans le préambule de la constitution.
- Accorder au Québec un droit de veto sur les amendements constitutionnels à carac-

tère institutionnel et le droit de retrait avec pleine compensation financière pour les autres questions.

- Élire le Sénat au scrutin proportionnel établi sur une base régionale.
- Réduire le déficit fédéral de 10 milliards de dollars d'ici cinq ans.
- Diminuer les prestations d'assurance-chômage et canaliser les économies dans un nouveau programme temporaire d'assistance au recyclage.
- Encourager les négociations multipatronales toutes les fois où cela faciliterait le dialogue.
- Financer directement les étudiants plutôt que les institutions d'enseignement post-secondaire; la Commission prend toutefois garde de trancher le contentieux fédéral-provincial sur l'éducation et la formation professionnelle.
- Établir un Régime universel de sécurité du revenu qui remplacerait le supplément du revenu garanti, les allocations familiales, le crédit d'impôt à l'enfant, l'exemption de personne mariée, les exemptions pour enfants et la part fédérale du programme d'assistance sociale.

Nouveau record



Le 30 mai, une équipe de l'Université de Saskatchewan a battu le record nord-américain d'économie de carburant lors du « Fuel-athon » organisé par Shell Canada à Oakville. Son véhicule à trois roues, le Westwind IX, a consommé 0,0948 L/100 km. Des étudiants canadiens et américains participent chaque année à ce concours dont le but est de sélectionner ceux qui sont passés maîtres dans l'art d'économiser l'essence.

Un brise-glace perfectionné et à toute épreuve

Le monde entier s'intéresse aux transformations que fait subir la compagnie Canarctic Shipping à son navire, le *m.v. Arctic*, afin d'en faire le brise-glace commercial le plus perfectionné du monde occidental.

La compagnie Canarctic Shipping, dont le principal actionnaire est le gouvernement fédéral, a adjugé un contrat de 25 millions

de dollars à l'Ontario Shipbuilders Consortium pour la modification et l'amélioration en deux phases du *m.v. Arctic*.

Au cours de la première phase, trois des cales du navire ont été converties en cinq citernes devant permettre le transport de 21 000 t d'hydrocarbures en vrac ou de marchandises sèches. La deuxième phase



Le *m.v. Arctic*, brise-glace perfectionné, sera le précurseur d'une nouvelle lignée de brise-glace commerciaux.

qui se poursuivra cet hiver consistera à remplacer la proue du navire par un modèle plus perfectionné et plus résistant et à augmenter la résistance de la coque de manière à ce qu'elle dépasse les exigences de la classe 4 pour la navigation dans les glaces.

La conception de la nouvelle proue, fruit de six ans d'expérience dans les glaces de l'Arctique, fait appel à de nouvelles caractéristiques de déglacage qui, d'après les essais effectués sur des modèles réduits, permettront pour ainsi dire de doubler le rendement du navire dans les glaces et la durée de sa saison de navigation. Cette performance est obtenue grâce à la proue qui permet de déglacer une surface plus large que le bau du navire, entraînant une diminution du frottement latéral qu'il subit lorsqu'il est chargé de marchandises. De plus, des essais sur modèles réduits ont indiqué que le bâtiment serait plus manœuvrable dans des endroits où il y aura beaucoup de glace, facteur important pour la prolongation de la saison de navigation.

Le navire modifié permettra au Canada d'entreprendre le transport de la première cargaison d'hydrocarbures en provenance du Grand Nord canadien en 1985. Ce projet réalisé par la Canarctic, à Bent Horn sur l'île Cameron, constituera une première en matière de transport dans l'Arctique.