

Perspectives sur l'habitation

La demande de maisons neuves atteindra son plus haut niveau en 1981 et baissera ensuite pendant tout le reste de la décennie, affirme-t-on dans les dernières prévisions de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL).

Un modèle mathématique établi par la SCHL annonce une demande de 237 300 unités en 1981 et de seulement 165 700 en 1989. Le modèle montre également le maintien de la préférence pour la propriété aux dépens de la location.

Selon Anh Trinh, économiste de la SCHL, ces prévisions reflètent la poussée des naissances qui a suivi la Seconde Guerre mondiale. Les Canadiens nés peu après la guerre ont commencé à louer des appartements dans les années 60 et à devenir propriétaires dans les années 70.

Les descendants de ces derniers qui, croit-on, font partie d'une poussée nataliste commencée il y a cinq ans, n'arriveront pas sur le marché résidentiel avant la fin du siècle.

Les constructeurs pourraient ressentir le ralentissement prévu, a dit l'économiste, mais ils pourraient se rattraper avec la restauration des maisons plus anciennes.

Selon la SCHL, deux maisons sur trois auront au moins 21 ans en l'an 2 000. Les vieilles maisons représentaient environ 54 p.c. du total en 1977.

La proportion de citoyens jeunes va baisser durant les deux prochaines décennies et celle des plus âgés montera légèrement. Le groupe qui doit progresser le plus est celui des 35 à 64 ans.

La SCHL prévoit aussi une hausse assez prononcée des mariages et une légère baisse des célibats à la fin du siècle. On s'attend aussi à un peu plus de divorces et de veuvages.

Le goût de la propriété reflète cette situation, estime-t-on, car les chefs de famille âgés de 35 ans ou plus préfèrent être propriétaires de leur logis.

La demande d'appartements, prévoit par ailleurs la SCHL, atteindra un sommet de 74 000 l'an prochain et tombera à 24 000 en 1989.

Pour ces mêmes années, la demande de maisons en rangée montera à 31 700 et descendra à 19 000. Celle de maisons unifamiliales sera de 136 000 en 1983 et de 122 000 en 1989.

Les prévisions ne touchent pas le Yukon ni les Territoires-du-Nord-Ouest.

Garder l'attention des étudiants

Il existe différentes manières de réveiller une classe d'étudiants endormis. Celle d'un professeur de l'Université McGill, de Montréal, est assez originale.

Lorsqu'il sent que ses étudiants ont la tête ailleurs, M. Robert Vogel, parsème son récit d'erreurs de fait et de date. Si la réaction tarde à venir, il en rajoute jusqu'à ce que la plupart des étudiants le regardent avec des yeux ronds et que l'un d'eux, indigné, lui fasse une remarque.

Prototype d'auto économique

Parcourir 128 km en dépensant seulement 4,5 l d'essence, voilà de quoi faire rêver les automobilistes. Cette performance pourrait être atteinte grâce à un véhicule construit par les huit membres de l'équipe EEVET (Energy Efficient Vehicle Engineering Team) à l'Université du Manitoba.

Après avoir effectué les recherches nécessaires, l'équipe, formée d'étudiants en génie, a commencé la construction du véhicule en 1977.

Cette année, Jeunesse-Canada au travail lui a octroyé une subvention de \$17 286.

L'équipe a réduit la conception à sa plus simple expression; elle s'est restreinte à l'installation du moteur y compris la

M. Vogel, qui est doyen de la faculté des lettres, jouit d'une grande popularité auprès des étudiants. C'est pourquoi les membres du bureau de perfectionnement pédagogique de l'Université l'ont rencontré et lui ont demandé de décrire la façon dont il aborde le cours magistral. Cinq autres professeurs, tous très populaires, ont dû répondre à la même question. Ces entrevues ont été publiées dans une brochure fort divertissante à lire même si l'on y traite de sujets aussi arides que la préparation et l'agencement des cours, les examens, l'utilisation des livres et des moyens audio-visuels.

modification d'un turbo-chargeur, cadeau de la société Ford Motor, à l'allègement du corps du véhicule et à la réduction du poids global. Le produit fini pèsera 300 livres de moins qu'une petite Volkswagen.

Les restrictions financières ont contraint l'équipe d'étudiants à faire preuve d'ingéniosité. Par exemple, ils ont construit eux-mêmes le moule du corps du véhicule au lieu de le commander.

Les sièges ont été disposés par paires, dos à dos avec un dossier commun. Chaque siège double est immobilisé pour plus de sécurité en cas de collision. Le tableau de bord a été disposé de façon à permettre une manipulation facile et sûre.

D'après un article de *Panorama*, vol 2, n. 6.



Une équipe d'étudiants en génie de l'Université du Manitoba a gagné un concours international pour la conception et la réalisation de cette voiture très économique côté essence. A droite, M. Jim Horner, directeur technique du groupe.