

miner encore une fois le niveau des prestations, car on s'inspirera sans doute de cette mesure pour établir presque tous les chiffres tendant à redresser la situation commerciale dans les années à venir. A moins que le niveau soit accru considérablement, on suscitera du mécontentement dans tout le secteur commercial du Canada qui refusera sa collaboration.

Nous aimerions que le projet de loi renferme certaines exigences afin que les compagnies soient tenues de cotiser. Nous n'estimons pas qu'il suffit de laisser cela au gré des intéressés et de s'en remettre à la conscience sociale des compagnies Ford, General Motors et Chrysler parce que, à ma connaissance, elles n'ont jamais témoigné de beaucoup de responsabilité sociale, à moins d'être aiguillonnées par le mouvement syndical. Enfin, nous espérons que le gouvernement prendra des dispositions afin de faire bénéficier la population du Canada de la réduction de prix dont jouiront les compagnies.

**M. le président suppléant (M. Tardif):** Le projet de résolution est-il adopté?

**L'hon. M. Ricard:** Avant que la résolution soit adoptée, monsieur le président, je tiens à signaler que l'honorable député d'Ontario a demandé au ministre si, à son avis, cette mesure pourrait, à l'avenir, s'appliquer à l'industrie textile et aux aciéries. A toutes les industries que le député a mentionnées, j'aimerais ajouter les industries du caoutchouc, du vêtement et de la chaussure. J'ai été envoyé ici pour défendre les intérêts de mes commettants et, comme ces diverses industries sont assez nombreuses dans ma circonscription, je demande au ministre s'il songe à étendre les privilèges de cette mesure à ces autres industries?

**L'hon. M. MacEachen:** Monsieur le président, j'aimerais faire quelques observations pour répondre aux honorables députés. Premièrement, les prestations d'aide de transition ne sont jamais inférieures, pour aucun travailleur, aux prestations supplémentaires de chômage. De façon générale, les premières seront plus élevées. Dans le cas des ouvriers d'usines de pièces d'automobile, non couverts par les prestations supplémentaires de chômage, le total de la prestation d'aide de transition sera versé sur ce fonds jusqu'à un maximum de près de \$75 par semaine. Ce n'est pas un calque du régime américain. Je suis allé à Washington pour étudier le régime américain et pour échanger des idées avec le secrétaire d'État au Travail des États-Unis sur notre façon de concevoir ces régimes.

Nous croyons que les prestations seront payées par la Commission d'assurance-chômage. Les prestations d'aide de transition auront un effet rétroactif jusqu'à la date du licenciement et il n'y aura aucune période d'attente de 30 jours, comme l'a laissé entendre le député d'Ontario, mais plutôt une période d'attente d'une semaine qui est prévue, comme il l'a dit, pour les prestations supplémentaires de chômage.

En ce qui concerne les points soulevés par l'honorable député de Danforth, il est vrai que nous innovons en établissant ce programme au Canada. C'est un nouveau pas très important, car nous prenons l'initiative dans ce domaine. C'est la première fois qu'un programme de ce genre est établi. Notre programme se compare favorablement à celui des États-Unis et à n'importe quel autre programme dans le monde entier. Nous avons accepté la proposition des Travailleurs unis de l'automobile, concernant l'établissement d'un régime d'aide de transition fondé sur les gains. En outre, les prestations seront versées jusqu'à concurrence d'un an et, pour les travailleurs qui suivront des cours de formation, des prestations sont prévues pour une période supplémentaire de six mois, de sorte que la période maximum sera d'un an et demi. Nous offrons également aux travailleurs des subventions de déplacement, comme nous l'avons annoncé dans notre nouveau programme de mobilité.

Nous avons accepté en grande partie les propositions faites par les Travailleurs de l'automobile et j'ose affirmer que, lorsque les travailleurs de l'automobile auront parfaitement compris ce programme, ils ne manifesteront plus la résistance signalée par l'honorable député de Danforth, car nous proposons au Canada un programme aussi satisfaisant que celui qui est mis sur pied aux États-Unis et rien n'indique que, dans ce pays, les ouvriers de l'automobile ou les syndicats vont s'opposer au régime. Du moins, ils ne l'ont pas fait jusqu'à présent. J'ose affirmer que le régime sera beaucoup plus apprécié une fois qu'on en comprendra complètement le fonctionnement et qu'on se rendra compte des prestations accumulées au profit des travailleurs.

**M. Scott:** Monsieur le président, le ministre sait que le régime américain n'est pas encore tout à fait fixé et qu'il est encore à l'étude par divers comités. Pour cette raison, je ne citerai pas de chiffres, mais si jamais le régime américain prévoyait des prestations plus élevées une fois qu'il sera établi et que les chiffres définitifs seront connus, le ministre sera-t-il prêt à modifier le projet de loi canadien afin que les deux régimes soient conformes?