

Cela s'appelle le programme de prestations supplémentaires de chômage. Le ministre a dit tantôt que les demandes doivent être présentées à la Commission d'aide à la réadaptation à l'égard des ouvriers qui ont été congédiés, et qu'une décision doit être prise dans un délai de 30 jours. C'est insuffisant. Ce n'est pas aussi bon que le programme des prestations supplémentaires de chômage, en vertu duquel la personne congédiée peut toucher une pleine prestation après les sept premiers jours et n'est pas obligée d'attendre. Elle peut envoyer sa demande directement à Ottawa pour qu'elle soit examinée avec soin, de sorte qu'elle n'a pas besoin d'attendre 30 jours sans toucher de prestations.

Que fait vraiment ce nouveau programme d'aide de transition? Il accorde chaque semaine à l'ouvrier \$2 ou \$3 de plus qu'il ne recevrait aux termes du programme de prestations supplémentaires de chômage; mais, en raison de la limite de \$75 par semaine, nombre d'employés qui ont négocié pour obtenir un pourcentage plus élevé en vertu du programme de prestations supplémentaires de chômage toucheraient moins. En plus de l'industrie automobile, des industries qui dépendent d'elle, comme les usines de pièces, qui profitent du programme de prestations supplémentaires de chômage, accordent de 80 à 85 p. 100 de leur paye aux ouvriers. L'ouvrier ne recevra donc pas autant en vertu de ce programme que dans le cas du programme ordinaire de prestations supplémentaires de chômage. Il n'est pas étonnant que les travailleurs unis de l'automobile, qui négocient la plupart de ces conventions, et toute l'industrie automobile et ses filiales, soutiennent que ce programme ne résout pas leur problème. Il ne va pas assez loin; dans bien des cas, il ne va pas aussi loin que le programme de prestations supplémentaires de chômage.

Quel est l'apport du gouvernement? C'est \$2 ou \$3 par semaine par travailleur. Voilà la totalité de la contribution que le gouvernement consent à verser. On ne peut compter les prestations d'assurance-chômage, car elles existent déjà; les travailleurs y ont droit maintenant, pourvu qu'ils aient versé suffisamment de cotisations. Ce que le gouvernement leur offre, c'est, en certains cas, \$2 ou \$3 de plus qu'ils n'obtiendraient en prestations supplémentaires de chômage. Cette mesure, censément une grande aide pour les travailleurs mis à pied, a été suscitée directement par un accord que notre gouvernement a signé il y a presque six mois. Voici un gouvernement qui a accédé au pouvoir en promettant 60 jours de décision. Il est maintenant devenu un gouvernement de date limite. Je doute beaucoup que cette aide symbolique aurait été créée si nous n'approchions pas de la fin de la session et du congé d'été et si des pressions

ne s'étaient pas accumulées au point que le gouvernement a été forcé de faire quelque chose quant à cette très importante question.

La *Ford Company of Canada* a relevé les faits. Je n'ai pas entendu le ministre contester ces faits qui sont énoncés dans le *Globe and Mail* d'aujourd'hui. En désespoir de cause, à la dernière minute, et vu les congédiements imminents dans l'industrie automobile et à la *Ford Motor*, le ministre du Travail se précipite à Washington—et voilà tout ce qu'il en ramène. Je suis certain qu'il n'a pas du tout copié le régime américain; il aurait pu rester chez lui et faire le calcul lui-même. Il n'avait qu'à ajouter \$2 ou \$3 de plus à certains régimes actuels de prestations supplémentaires de chômage.

• (4.20 p.m.)

C'est encore la précipitation de dernière heure. Nous avons eu la même situation avec le ministre de l'Industrie qui, à la suite de la déclaration du premier ministre, le 7 juin, a découvert soudain la nécessité d'une loi donnant suite au principe énoncé par le premier ministre. Et nous voici aujourd'hui face à un problème à résoudre. La chose aurait dû être réglée il y a quinze jours. Les ministres ont fait preuve de négligence dans la plupart des questions touchant le pays et ses citoyens en général.

M. George Burt, des Travailleurs unis de l'automobile, porte-parole des Travailleurs unis de l'automobile (Amérique), prétend que cette mesure ne va pas assez loin, ce pourquoi il est prêt à critiquer l'ensemble du régime. A mon sens, il n'aurait pas fait cette déclaration sans peser les résultats du programme.

Il y a quelques instants, le député de Ville-neuve a demandé qui serait chargé du fonds et qui ferait les versements. Le ministre, je crois, ne nous a pas dit quel organisme versera ces montants, que ce soit la Commission d'assurance-chômage ou tout autre. Ce sont des questions auxquelles le ministre du Travail devrait répondre avant que nous adoptions ce crédit de 5 millions pour suppléer à un régime efficace qu'on aurait dû destiner aux travailleurs congédiés comme conséquence directe de l'accord du gouvernement avec les États-Unis.

Il faut aussi songer qu'à cause des politiques commerciales du gouvernement, il y aura peut-être des congédiements dans d'autres industries. Quelles conséquences cela aura-t-il ailleurs que dans l'industrie automobile? Mettra-t-on des ouvriers à pied dans l'industrie du meuble, de l'aluminium ou du textile? Ce régime sera-t-il appliqué à ces industries ou sera-t-il limité à l'industrie automobile? Je demanderais au ministre du Travail de répondre aussi à ces questions.