

l'accord canado-américain sur l'industrie automobile.

A ce sujet, le Parlement sera prié d'approuver un crédit de 5 millions de dollars qui sera inclus dans les crédits supplémentaires du ministère du Travail.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Si le ministre du Travail est allé à Washington pour ramener ce projet, il aurait dû rester chez lui. Je me rappelle que le 11 mai, en parlant en cette enceinte, il a dit que, quels que soient les programmes disponibles pour les travailleurs déplacés du pays, ils équivalent à ce qu'on offre aux États-Unis dans des circonstances semblables. Évidemment, le ministre s'est rétracté, ou il a essayé de se rétracter, en faisant ce voyage aux États-Unis. Avec quoi revient-il? Ou du moins, que nous propose-t-il? Aux États-Unis, sauf erreur, les travailleurs de cette industrie, déplacés en conséquence de cet accord canado-américain, recevraient jusqu'à \$102 par semaine pendant leur période de licenciement. On nous dit maintenant que les travailleurs de notre pays recevront 65 p. 100 de leur salaire hebdomadaire moyen et que les prestations ne dépasseront pas ce montant.

Les prestations supplémentaires de chômage, monsieur l'Orateur, existaient déjà au Canada, et dans cette industrie, et elles dépassaient de beaucoup 65 p. 100 de la paie globale nette, tandis que les travailleurs sont employés. Ce programme va certainement faire diminuer les prestations aux travailleurs congédiés, en comparaison de ce qu'ils auraient reçu suivant le projet SUB. Le ministre déclare que, dans certains cas, l'industrie doit verser à ce nouveau projet le même montant de prestations supplémentaires de chômage qu'elle verse au régime de prestations supplémentaires et, cependant, les prestations versées aux travailleurs seront bien inférieures. A mon avis, ce programme est loin d'être satisfaisant pour les travailleurs qui seront congédiés en conséquence directe d'un accord que notre gouvernement a signé avec les États-Unis, et auquel on donne suite aux dépens des travailleurs canadiens.

M. Scott: Monsieur l'Orateur, il importe de nous rendre compte d'abord que nous établissons là un important principe que nous réclamons depuis plusieurs mois, à savoir que, lorsque des travailleurs doivent subir les conséquences d'un déplacement par suite d'un état de choses indépendant de leur volonté, on ne doit pas leur demander d'emporter tout le fardeau. C'est le principe dont s'inspire la proposition à l'étude et nous en convenons, je pense. Il importe de noter en outre que ceux d'entre nous, de ce côté-ci de la Chambre, qui ont prévu bon nombre de ces difficultés, il y a quelques mois, ont été ridiculisés et un peu rabroués par le gouver-

nement. Le temps s'est chargé de démontrer que des déplacements ont fatalement lieu et qu'une aide s'impose à cet égard.

Ce programme sera connu sous le nom de programme d'aide de transition. Il importe que nous cherchions à établir qui fera les frais de ce programme. L'analyse de la déclaration faite aujourd'hui démontre assez clairement que le travailleur canadien devra en payer la principale partie. La première lacune du programme, c'est que les paiements sont assujettis à un maximum de 65 p. 100 du salaire moyen des travailleurs dans l'industrie en général, de sorte que le travailleur est automatiquement désavantagé à cet égard.

Il y a des avantages supplémentaires, monsieur l'Orateur, mais avec l'échappatoire d'une limite de 65 p. 100 de plus, l'ouvrier est déjà défavorisé, surtout en ce qui a trait à ces avantages.

C'est pourquoi le ministre aura des ennuis avec certains syndicats ouvriers. Les bénéfices ne seront versés aux ouvriers que si les industries consentent à verser au régime de prestations d'aide de transition les cotisations qu'elles versaient à l'ancien régime de prestations supplémentaires. Nous avons déjà accordé 50 millions de dollars en avantages fiscaux et voilà que nous devons de nouveau nous adresser à l'industrie pour lui demander d'assumer sa part du fardeau social et de consentir à verser cette cotisation au fonds.

A mon avis, il y a ici un danger. Ce pourrait être l'échappatoire qui permettra à certaines compagnies de se soustraire à leurs responsabilités. En fait, un examen permet la question, on constate que ce n'est qu'une substitution des prestations supplémentaires de chômage aux avantages prévus par le régime de l'État, en accordant des prestations un peu plus considérables aux personnes admissibles.

Le régime a ses avantages, mais il a aussi de graves lacunes. Les travailleurs américains ont encore droit aux prestations jusqu'au maximum de 85 p. 100. Nos prestations sont donc encore bien inférieures à celles des travailleurs américains. J'espérais entendre parler d'un article concernant la mobilité pour permettre à ces gens de se déplacer, mais la déclaration ne dit absolument rien à cet égard.

Il me semble, soit dit en terminant, que nous avons accepté un principe, sans doute, mais l'affaire comporte de graves lacunes et c'est pourquoi elle sera inacceptable pour la plupart des syndicats ouvriers organisés dans ce domaine. De plus, comme je l'ai dit, après avoir donné 50 millions à ces compagnies, nous leur demandons maintenant de verser ces paiements et d'assumer une partie de la responsabilité. Enfin, les avantages des ouvriers canadiens sont loin d'être comparables à ceux des ouvriers américains.

L'hon. M. Martin: Non, non.