

dit oui. Je ne le citerai pas textuellement, mais il suffit de se reporter à la déclaration qu'il a faite devant le comité des affaires des anciens combattants et qu'on retrouve à la page 2971 du *hansard* du 28 juin 1965. J'espère que le ministre des Affaires des anciens combattants (M. Teillet) se souviendra de sa promesse: déferer au comité des affaires des anciens combattants, lors de sa prochaine séance, la loi sur les allocations aux anciens combattants et la loi sur les terres destinées aux anciens combattants, modifiées le 28 juin 1965.

Quand le ministre s'est présenté devant le comité des affaires des anciens combattants en 1964, il a clairement laissé entendre, peut-être même promis, que le Parlement serait saisi, avant la fin de l'année, d'une modification à la loi sur les pensions. Jusqu'à présent, rien n'indique que, même d'ici peu, le ministre ait l'intention de présenter au Parlement des propositions d'amendement à la loi sur les pensions.

Il est vrai qu'il a nommé le juge Woods pour étudier l'application de la loi sur les pensions. Mais on s'inquiète à tel point, chez les anciens combattants et les personnes à leur charge partout au Canada, de l'insuffisance totale de la loi à leur endroit, que le ministre se doit de présenter à la Chambre, d'ici un mois ou à peu près, des propositions tendant à modifier cette loi.

Sans entrer dans les détails, j'aimerais signaler au ministre le numéro de janvier 1966 du *Legionary* dans lequel on indique clairement jusqu'à quel point les pensions d'invalidité laissent à désirer par rapport aux critères qui ont servi à l'origine à établir les échelles de pensions d'invalidité. Je cite un chiffre de cet article paru dans le *Legionary*, chiffre qui a trait aux taux des pensions d'invalidité versées aux célibataires.

En 1920, la pension d'invalidité à un célibataire était de \$900, et le salaire d'un nettoyeur de \$900, soit le même montant. En 1965, la pension du retraité célibataire était de \$2,400. C'est là une augmentation de 166.7 p. 100 à comparer avec 1920. Le salaire d'un nettoyeur, en 1965, était de \$3,880, marquant une augmentation de 331.1 p. 100. Est-il besoin d'en dire davantage? Il faut absolument que le gouvernement présente, d'ici peu, pendant la session en cours, les modifications promises depuis longtemps à la loi des pensions. J'en dirai davantage au sujet des affaires des anciens combattants lorsque nous passerons à l'étude des crédits.

J'aborde maintenant un autre sujet, celui des subventions à la construction navale. Le gouvernement précédent, après avoir étudié à fond le problème de la construction navale au Canada, en est venu à la conclusion que,

[M. Chatterton.]

pour activer nos chantiers maritimes, il fallait verser une subvention directe à la construction des navires chez nous. Notre étude a démontré que si l'on voulait que les frais de construction d'un bateau dans un chantier canadien se comparent à ceux du même bateau dans un chantier étranger, où le coût de la main-d'œuvre est généralement inférieur, il fallait verser une subvention de 35 p. 100.

Notre politique à cet égard a été très fructueuse et même des membres du gouvernement actuel l'ont reconnu. Mais le 2 février 1965, le ministre des Transports (M. Pickersgill) a annoncé qu'on allait geler les subventions à la construction navale. Elles l'ont été à compter du 2 février 1965 et le sont restées jusqu'à la semaine dernière.

Le ministre des Transports a annoncé, il y a environ une semaine, une nouvelle politique du gouvernement visant à rétablir les subventions à la construction maritime, mais à un taux réduit de 25 p. 100. En premier lieu, si le gouvernement voulait examiner à nouveau l'utilité des subventions à la construction maritime, il avait parfaitement le droit de le faire. Après avoir appliqué ce nouveau programme pendant environ deux ans, le gouvernement avait certainement le droit d'en examiner l'efficacité, mais il était tout à fait inutile de bloquer les subventions pendant que cette étude était en cours. Cette mesure a suscité une profonde consternation, du mécontentement et de l'incertitude dans les industries de la construction et du transport maritimes, notamment parce que le gouvernement a refusé, en dépit des requêtes de l'industrie, de promettre, si la subvention était rétablie, qu'elle serait rétroactive à la date où le blocage a été imposé.

Le ministre des Transports a annoncé, il y a environ dix jours, que l'on rétablirait la subvention, mais, en fait, un navire mis en chantier le 31 décembre 1965 n'y a pas droit, tandis qu'un autre mis en chantier le 1^{er} janvier 1966 y a droit. Lorsque le gouvernement met en vigueur un nouveau programme, il doit fixer, c'est entendu, une date limite et il s'ensuit naturellement une certaine injustice et un mécontentement suivant que l'on se trouve en deçà ou au delà de la date limite. Mais voici un programme qui est en vigueur depuis deux ans. Le gouvernement n'avait absolument aucune raison de geler et suspendre les subventions pour ensuite les remettre en vigueur sans permettre aux navires construits avant cette période de blocage d'être admissibles à la subvention.

Lorsque nous avons fixé la subvention à 35 p. 100, nous considérons ce montant nécessaire pour que les frais de construction de navires au Canada puissent se comparer à ceux des chantiers maritimes de l'étranger.