

ce dont il se souciait le plus en rédigeant le budget, c'était d'arrêter la hausse des prix. Il a prétendu que le rythme de l'économie était tel qu'il était prudent, pas nécessairement de mettre le frein, mais du moins de cesser d'appuyer sur l'accélérateur. Sans cela, disait-il, on assisterait à une nouvelle montée des prix, à une hausse du coût de la vie et à des pressions inflationnistes plus considérables.

Je signale, monsieur l'Orateur, que si l'on prend actuellement des mesures devant aboutir à une hausse générale des prix au Canada, le résultat sera loin d'être bon. J'ajoute, en terminant, que ce n'est pas le moment d'instaurer des changements de nature à augmenter le coût de presque tous les produits au pays. Ce n'est pas le moment d'apporter des modifications qui resserreront davantage l'étau coût-prix, dans le cas des cultivateurs canadiens. Il me semble que le gouvernement devrait examiner sérieusement la situation, s'il se préoccupe un tant soit peu d'empêcher la hausse du coût de la vie.

M. Joseph Macaluso (Hamilton-Ouest): Je suis heureux de pouvoir prendre part à ce débat, monsieur l'Orateur. En avril 1965, pendant le débat sur l'Adresse, j'ai consacré tout un discours à la voie maritime du Saint-Laurent, au canal maritime de Welland et aux droits de péage qu'on y imposait. Je n'ai pas changé d'avis depuis. Je m'oppose toujours, comme je l'ai dit alors, à une hausse des droits de péage et, en outre, je suis contre tous droits de péage sur la voie maritime du Saint-Laurent et le canal de Welland. Pour ma part, je voudrais non seulement que cette hausse soit refusée, mais que les droits de péage finissent par être abolis.

M. Woolliams: Le député me permet-il une question?

M. Macaluso: Oui.

M. Woolliams: J'ai trouvé très intéressant d'entendre le député exposer la question et formuler son objection. Nous dirait-il combien de membres de son parti adoptent la même attitude, car si la majorité partage son avis, le gouvernement mettra-t-il son veto à toute augmentation?

M. Macaluso: Je ne comprends pas la question du député. Parle-t-il de l'opposition ou de mon opposition?

M. Woolliams: De votre opposition. Vous vous opposez à l'augmentation des péages. C'est du moins ce que j'ai compris.

[M. Olson.]

M. Macaluso: Oui, c'est exact.

M. Woolliams: Par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur, je demande au député combien de membres de son parti sont d'accord avec lui et, si la majorité pense comme lui, est-ce que le gouvernement opposera son veto à l'augmentation?

M. Macaluso: J'aime bien voir l'honorable député de Bow River occuper son fauteuil. Sa question n'a aucun sens et je suis sûr qu'il s'en rend compte. Je parle en mon nom, comme membre du parti. Si les membres de mon parti qui sont d'accord avec moi veulent exprimer leur opinion personnelle, ils ne manqueront sans doute pas de participer au débat. Il ne m'appartient pas de dire ce que pense chacun des députés. Pour ma part, je m'oppose à l'augmentation, je m'oppose à tout péage sur la voie maritime du Saint-Laurent.

Le député de Kindersley (M. Cantelon) a mentionné dans ses remarques les fortes pressions de puissants coulisiers aux États-Unis qui non seulement s'opposent à tout droit de péage, mais qui se sont opposés dès le début à la construction de la voie maritime du Saint-Laurent. Dans mon discours d'avril 1965, j'ai indiqué les groupes de personnes dont je connaissais l'opposition à la construction de la voie maritime. Je n'hésite aucunement à les nommer de nouveau. Leurs noms sont très intéressants. La principale opposition à une voie maritime du Saint-Laurent, sans aucun péage, de Montréal au lac Ontario, s'inspirait du principe que l'exemption des droits de péage équivalait à une subvention. Comme j'ai dit, les dirigeants de cette opposition aux États-Unis sont des organismes dont les noms sont très révélateurs. Ce sont *The National Association for a Non-Subsidized Seaway*, qui existe toujours; *The Maryland Committee for a Non-Subsidized Seaway*, qui existe toujours; *The New York and New Jersey Committee for a Self-Supporting Seaway*, qui existe toujours, ainsi que *The United States North Atlantic, Gulf and Caribbean Ports Association* et *The Association of American Railroads*. Ils s'opposent depuis longtemps à la voie maritime.

Dans son mémoire présenté annuellement, depuis 1963, au gouvernement du Canada, le comité législatif national de la Fraternité internationale des cheminots s'est opposé à toute réduction des droits de passage sur la voie maritime du Saint-Laurent. A l'occasion, de fait, il a réclamé une hausse, ce qui est étonnant, si l'on songe à l'importance des subsides versés aux chemins de fer canadiens.