

commerce domestique a été transférée au Commerce, et a constitué le noyau du nouveau ministère. Le gouvernement de l'époque nous avait alors assuré qu'une véritable coordination de tous les secteurs industriels au sein du ministère dont c'était le noyau, nous permettrait d'atteindre de grands objectifs.

Ensuite, ce ministère a été intégré à celui de la Production de défense. De nouveau, on a exposé à la Chambre les avantages de cette réorganisation. On nous a parlé des économies considérables que l'intégration étroite des deux ministères nous ferait réaliser. Toutefois, la toute nouvelle alliance n'a pas duré longtemps. Il y a eu ensuite le grand partage de 1966. On a dit que les divers services du ministère s'opposaient les uns aux autres. Maintenant, encore une fois, on les regroupe au sein du ministère de l'Industrie et du Commerce.

L'hon. M. Pepin: Le partage s'est fait en 1963.

M. Broadbent: Nous attendons maintenant une nouvelle formule apte à répondre aux nouvelles exigences en fonction de la coordination de notre industrie.

J'aimerais traiter de quelques autres questions. L'un des désavantages à prendre la parole après quelques autres c'est que quelqu'un a déjà fait la moitié de votre exposé. Je puis donc vous assurer que je serai bref.

J'aimerais ajouter quelques remarques à celles qu'on a déjà faites à propos de l'Accord sur l'automobile. La première est de nature très générale. Ce qui ne l'empêche pas de s'appliquer à l'Accord sur l'automobile, à l'industrie automobile et à l'industrie dans son ensemble. Il s'agit du rôle des syndicats dans la répartition réelle des pouvoirs au sein de l'entreprise. Les négociations en vue de l'Accord sur l'automobile illustrent à souhait comment les principaux intéressés sont écartés des appareils de décision d'une industrie. L'Accord a été au début, et reste encore sur le plan des négociations, l'œuvre des négociateurs fédéraux et des délégués des patrons et de l'industrie. Je suis persuadé que nous aurions pu éviter ce qui s'est passé la semaine dernière à la compagnie Ford Motor de Windsor si le mouvement syndical avait été directement appelé à prendre part aux premières négociations qui devaient aboutir à la signature de l'Accord sur l'automobile et les

autres arrangements de ces derniers mois. Il faut que le mouvement syndical dispose de pouvoirs beaucoup plus grands, non seulement dans l'industrie automobile, mais dans tous les secteurs industriels qui le touchent. C'est une question de justice élémentaire, et nous avons vu les résultats de cette carence la semaine dernière après les décisions unilatérales prises par la direction de la Ford.

• (5.40 p.m.)

Je parlerai maintenant d'un deuxième aspect de l'Accord sur l'automobile: la parité des prix. Plusieurs des défenseurs de l'Accord ont allégué que cet objectif était un de ceux qui avaient été partiellement atteints. Sans doute, puisque l'écart entre les prix aux États-Unis et au Canada a passé de 8 p. 100 en 1964 à 3 p. 100, l'année dernière. Donc gain incontestable de ce côté. Toutefois, je ne comprends pas pourquoi le gouvernement canadien refuse de faire de la parité l'objet d'un contrat ou d'une loi. Pourquoi le gouvernement canadien n'a-t-il pas insisté pour que d'ici une date déterminée, par exemple en 1970, les compagnies automobiles aient des prix moyens identiques dans les deux pays? Il n'est pas question nécessairement de fixer des prix moyens pour la vente au détail, ces prix étant sujets aux variations régionales pour les distributeurs. Il devrait y avoir un contrat.

Chose singulière, les automobiles fabriquées au Canada se vendent aux États-Unis moins cher qu'à quelques centaines de verges de l'usine dont elles sortent. Aucune considération économique ne justifie une telle situation. Lorsque le ministre reprendra la parole, j'espère qu'il essaiera d'expliquer l'omission d'un règlement obligatoire de ce genre.

Un mot seulement des politiques des prix de l'industrie automobile, abstraction faite de l'inexistence de règlement. Nous avons observé, tous les ans, des hausses constantes dans le prix des automobiles. C'est que les propriétaires de cette industrie se croient investis d'un certain droit divin de majorer les prix sans nécessité économique. La nécessité de réaliser des profits, oui, mais nulle autre nécessité économique. Comme l'a signalé un des experts les plus réputés dans le domaine de l'industrie automobile—je veux parler de Ralph Nader—il n'existe absolument aucun rapport entre les coûts et les