

Initiatives ministérielles

re Oldman et le projet Rafferty-Alameda. Si le projet de loi C-78 est la solution que le gouvernement a trouvée pour régler les problèmes que pose la protection de l'environnement, nous serons sûrement à plaindre.

À cause de cela et compte tenu de l'incapacité du gouvernement de réagir face aux problèmes et aux possibilités qui se présentent. . .

[Français]

Le président suppléant (M. DeBlois): À l'ordre, s'il vous plaît! J'aimerais rappeler à l'honorable député qu'il est très important d'éclairer la Présidence sur l'urgence de procéder à l'étude de cette motion et non pas d'aborder immédiatement le fond du débat.

[Traduction]

M. Martin: Monsieur le Président, la situation est urgente parce qu'une série de grands projets sont sur le point de se réaliser.

Comme il ressortait très clairement du jugement concernant Rafferty-Alameda, le tribunal n'a pas accordé l'injonction parce tellement de projets du genre étaient déjà en voie de réalisation que celle-ci n'aurait eu aucun sens. Il a invoqué en outre l'incompétence dont a fait preuve le gouvernement en autorisant la réalisation de ces projets.

Voilà pourquoi la situation est urgente. Cette raison vaut pour Rafferty. Elle est sur le point de valoir dans le cas d'Alameda. Elle vaut dans le cas de Kemano et dans celui de Point Aconi. Au bout du compte, elle vaudra dans le cas de la baie James, où le gouvernement du Québec menace d'aller de l'avant et de construire les routes.

La situation est extrêmement urgente. Si le débat n'a pas lieu dès maintenant, il faudra craindre pour l'environnement.

[Français]

DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le président suppléant (M. DeBlois): La question soulevée par le député de LaSalle—Émard est très importante, mais elle ne rencontre pas à ce moment-ci tous les critères indiqués par le Règlement pour la tenue d'un débat d'urgence. En conséquence, je me vois obligé de rejeter cette demande pour le moment.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI RELATIVE AUX CESSIONS D'AÉROPORTS

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude, interrompue le mercredi 7 novembre, de la motion de M. Lewis: Que le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité législatif.

• (1620)

M. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-85, qui revêt une grande importance pour beaucoup de Canadiens, surtout ceux qui vivent dans de grandes villes comme Montréal, Toronto, Vancouver et d'autres.

Le gouvernement en arrive à un point où il veut brader toutes les ressources du pays, mais l'affaire devient grave lorsqu'il s'agit de privatiser les aéroports. Nous avons vu que l'aérogare 3 de Toronto a été privatisée et qu'en conséquence, Huang Danczkay a gagné le gros lot. Le gouvernement dit que les aéroports ne rapportent rien. Pourtant, l'année dernière, Toronto a rapporté 72 millions de dollars. Qui faut-il croire?

La question qui se pose est la suivante: devons-nous aller de l'avant et laisser se poursuivre la privatisation, ou bien faudrait-il modifier le processus? Les députés du Parti libéral ont certaines propositions à présenter. Ils ont également certaines préoccupations.

Notre principale préoccupation concerne la sécurité. Si ce que le gouvernement veut faire en vertu du projet de loi C-85 se réalise, est-ce que la sécurité des passagers dans nos grands aéroports aura toujours la même importance capitale?

Une voix: Le voilà qui recommence!

M. Karygiannis: Mon collègue d'en face dit: «Le voilà qui recommence.» Monsieur le Président, je rappelle à mon collègue qu'en 1988, plusieurs accidents ont failli se produire à Toronto. Le gouvernement est alors intervenu et a baissé la fréquence des mouvements d'avion de 140 à 70 à l'heure. Maintenant, il est prêt à remonter à nouveau cette fréquence et à construire plus de pistes.